



**BDI**

Bundesverband der  
Deutschen Industrie e.V.



## **BDI-Infrastruktur-Konferenz 2008**

---

Netzindustrien im 21. Jahrhundert –  
Lebensqualität, Sicherheit, Wohlstand

---



## **BDI-Infrastruktur-Konferenz 2008**

---

Netzindustrien im 21. Jahrhundert –  
Lebensqualität, Sicherheit, Wohlstand

---



## Vorwort

---

Moderne und leistungsfähige Infrastrukturen sind das Rückgrat für unseren Wohlstand. Und sie sind im internationalen Wettbewerb ein entscheidender Standortfaktor.

Energie, Verkehr und Telekommunikation: Diese Politikfelder gehören ins Zentrum wirtschaftspolitischer Aktivitäten. Denn es geht darum, das Wachstumspotenzial unserer Wirtschaft dauerhaft zu erhöhen. Nur so schaffen wir die Basis für unseren Wohlstand von morgen.

### Die Herausforderungen wachsen:

- In der Energiewirtschaft kommt der Neubau moderner Kraftwerke nicht mit dem erforderlichen Schwung voran. Das gleiche gilt für die Erweiterung unserer Strom- und Leitungsnetze. Dabei ist ein modernes Energiesystem Garant dafür, dass unsere Unternehmen zuverlässig produzieren und Familien und Haushalte sich auf den »Strom aus der Steckdose« verlassen können.
- Mit unseren Stärken als Exportnation und der zunehmenden internationalen Verflechtung wächst auch der Verkehr. Moderne Mobilität bietet neue wirtschaftliche Chancen, erfordert aber auch bedarfsgerechte Investitionen für den Erhalt und Ausbau der Verkehrswege. Straßen- und Schienennetz müssen ebenso wie Flug- und Seehäfen für die absehbaren Anforderungen ertüchtigt werden. Und dies rasch.
- In der Telekommunikation sind schnelle, leistungsfähige Übertragungskapazitäten der Schlüssel für Innovation und Fortschritt. Gerade in ländlichen Gebieten besteht Nachholbedarf. Frei werdende Funkfrequenzen können dazu beitragen, bestehende Versorgungsgaps für Breitbandanschlüsse zu überwinden.

Klar ist auch: Infrastruktur wird in Zukunft nicht mehr ohne private Investoren auskommen. Deshalb müssen die Rahmenbedingungen für private Investitionen in die Infrastrukturen deutlich verbessert werden. Das heißt: Schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren, bessere Anreize und effiziente Projekte.

Die BDI-Infrastruktur-Konferenz 2008, deren Dokumentation Sie in den Händen halten, hat die sektorübergreifende Bedeutung einer aktiven Infrastrukturpolitik ins Zentrum der Aufmerksamkeit gehoben. Die Grundsatzrede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, die zahlreichen Beiträge und die starke Resonanz, die die Veranstaltung erfahren hat, unterstreichen: Infrastruktur ist für unser Land ebenso wichtig wie Bildung. Mit einer klugen, weitsichtigen Infrastrukturpolitik können wir die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands stärken: für Lebensqualität, Sicherheit und Wohlstand in unserem Land.

Mein herzlicher Dank gilt allen, die zum Erfolg der BDI-Infrastruktur-Konferenz 2008 beigetragen haben. Für die Unterstützung möchte ich besonders der Macquarie Gruppe danken.



Jürgen R. Thumann  
BDI-Vizepräsident  
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.



## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	03
<b>Jürgen R. Thumann, BDI-Vizepräsident</b> Infrastrukturpolitik – die gemeinsame Verantwortung von Politik und Wirtschaft .....	06
<b>Dr. Angela Merkel, Bundeskanzlerin</b> Netzindustrien im 21. Jahrhundert – Lebensqualität, Sicherheit und Wohlstand .....	09
<b>Dr. Werner Schnappauf, BDI-Hauptgeschäftsführer</b> Leistungsfähige Infrastrukturen für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland.....	15
<b>Bedeutung der Infrastrukturen im internationalen Standortwettbewerb und ihre Lage in Deutschland</b> Autoren: Prof. Dr. Ulrich von Suntum, Prof. Dr. Karl-Heinz Hartwig, Prof. Dr. Bernd Holznagel, Prof. Dr. Wolfgang Ströbele .....	18
<b>Forum Energie</b> <b>Jochen Homann, Staatssekretär, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie</b> Wettbewerbsfähige Energiekosten für den Industriestandort Deutschland .....	21
<b>Dr. Ulrich Jobs, CEO RWE AG</b> Der Kraftwerkspark von morgen – für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Stromerzeugung .....	24
<b>Forum Verkehr</b> <b>Matthias von Randow, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</b> Deutschland: Logistikdrehscheibe Europas – Sind wir gerüstet? .....	29
<b>Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA)</b> Mobilität im Spannungsfeld von Klimaschutz und Verkehrswachstum .....	31
<b>Forum Telekommunikation</b> <b>Dr. Rudolf W. Strohmeier, Kabinettschef, Kabinett Viviane Reding</b> Infrastruktur für Telekommunikation – Brücke zur Informationsgesellschaft .....	37
<b>Prof. Dr. Dr. h.c. mult. August Wilhelm Scheer, Präsident Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e. V. (BITKOM)</b> Telekommunikationsmärkte im weltweiten Wettbewerb – Wie hält Deutschland Anschluss an die Zukunft? .....	41
<b>Martin Stanley, Macquarie Gruppe</b> Erfolgreiches Infrastruktur-Management .....	46
<b>MACQUARIE GRUPPE: Eine Einführung</b> .....	48
<b>Programm - BDI-Infrastruktur-Konferenz 2008</b> 26. Mai 2008 .....	50
<b>Teilnehmer - BDI-Infrastruktur-Konferenz 2008</b> .....	53

## Jürgen R. Thumann, BDI-Vizepräsident

### Infrastrukturpolitik – die gemeinsame Verantwortung von Politik und Wirtschaft

Von dieser Infrastruktur-Konferenz muss ein Weckruf für eine Infrastruktur-offensive in Deutschland ausgehen. Die Weichen für Lebensqualität, Sicherheit und Wohlstand von morgen müssen heute gestellt werden.



Jürgen R. Thumann,  
BDI-Vizepräsident

Meine sehr verehrten Damen und Herren, eine Feststellung müssen wir deutlich aussprechen: Unsere Infrastrukturen sind unterfinanziert. Seit Jahren! Dabei brauchen wir eine sichere Energieversorgung, leistungsfähige Verkehrswege und schnelle Datenleitungen! Professor Hartwig hat uns heute Morgen die Studie der Universität Münster vorgestellt. Er hat die Infrastrukturpolitik mit einem »trägen Dampfer« verglichen: Es kann Jahre dauern, bis Versäumnisse sichtbar werden. Es wird Jahre dauern, den falschen Kurs zu korrigieren. Und es wird ungleich teurer, die Versäumnisse nachzuholen.

Sicher, die Konsolidierung der Haushalte ist ein wichtiges Ziel der Politik. Und Sie, liebe Frau Bundeskanzlerin, finden uns dabei fest an Ihrer Seite. Aber Konsolidieren schließt Investieren nicht aus! Es ist kein Widerspruch. ...wenn wir Spielräume für wachstumswirksame öffentliche Ausgaben schaffen. Mit Sorge sehe ich neue Umverteilungspläne aus der Politik. Vor solchen Ausgaben kann ich nur warnen! Sie sollen vermeintlich die Gegenwart verschönern, aber belasten uns in der Zukunft. Infrastrukturausgaben, das sind Ausgaben für unsere Zukunft! Schauen wir uns an, wie es um die drei zentralen Sektoren steht: Energie. Verkehr. Telekommunikation.

#### Telekommunikation

Und zuerst: Telekommunikation. Die Informationsgesellschaft von morgen erfordert eine Versorgung mit schnellen Datenübertragungskapazitäten. Deutschland muss über optimalen Zugang zu den weltweiten Datenströmen verfügen. Flächendeckend. Auch Menschen in bevölkerungsschwachen Regionen müssen das Internet und die multimediale Angebote nutzen können: für elektronische Aus- und Fortbildung, Medizin und Gesundheitsvorsorge E-Government, oder das familienfreundliche Heimbüro.

Die heute vorgestellte Studie der Universität Münster zeigt: Das gesamtwirtschaftliche Wachs-

tum durch Breitbandtechnologien könnte allein in Deutschland bis zum Jahre 2010 ein Marktvolumen von 50 Milliarden Euro erreichen. Bedingung ist allerdings, dass die Infrastruktur den technischen Voraussetzungen genügt. Das ist heute gerade in vielen ländlichen Bereichen von Deutschland nicht der Fall. Abhilfe schaffen könnten funkbasierte Lösungen, wie sie auf der heutigen Veranstaltung diskutiert wurden. Auch Vorschläge der europäischen Politik, frei werdende Rundfunkfrequenzen zu liberalisieren, weisen in eine richtige Richtung. Gleichzeitig bleibt es notwendig, das Kernnetz weiter auszubauen und Festnetzanschlüsse zu schaffen. Deswegen mein Appell an die Politik, klare Rahmenbedingungen für Investitionen und Wettbewerb zu schaffen.

#### Energie

Zweites Thema: Energie. »Der Lebenssaft einer modernen Industriegesellschaft«. Bei der Stromversorgung brauchen wir Kraftwerke, die die Power für eine innovative Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft erzeugen. Moderne Kohlekraftwerke haben Wirkungsgrade, die sich vor wenigen Jahren selbst Visionäre nicht vorstellen konnten. Sie verringern den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um bis zu 30 Prozent – und könnten unsere CO<sub>2</sub>-Bilanz deutlich entlasten! Trotzdem protestieren einige in unserer Gesellschaft lautstark gegen den Bau modernster Kohlekraftwerke als vermeintliche »Dreckschleudern«. Und offensichtlich wirken die Proteste: Ensdorf im Saarland, Moorburg in Hamburg, Lubmin in Mecklenburg-Vorpommern – alles gescheiterte oder unsichere Projekte. Was klar kommuniziert werden muss, ist: Wenn die alten Kraftwerke am Netz bleiben, belasten wir unsere Umwelt unnötig mit CO<sub>2</sub>! Und auch ein noch schnellerer Ausbau der erneuerbaren Energien kann das nicht kompensieren! Ich plädiere hier dringend für mehr Sachlichkeit in der Diskussion!

Meine Damen und Herren, Deutschland hat mit den erneuerbaren Energien zur Stromerzeugung eine Technologieführerschaft erreicht. Wir sind bei

der Nutzung von Wind und Sonne führend. Bereits 2007 trugen die erneuerbaren Energien zur Stromerzeugung mit mehr als 14 Prozent bei. Tendenz weiter steigend! Allerdings erfordert der rasante Ausbau der Stromerzeugungsanlagen im Norden Deutschlands leistungsstarke Netze, die den Strom in die Verbrauchszentren in der Mitte Deutschlands transportieren. Damit der Strom am Ende tatsächlich aus der Steckdose kommt. Zuverlässig. Kostengünstig. Und effizient.

Und wie sieht die Realität beim Netzausbau aus? Wie im Kraftwerksbau wird der Netzausbau auf lokaler Ebene gebremst. Die Folgen:

- Überlange Genehmigungsverfahren
- Rechtsstreitigkeiten über mehrere Instanzen
- und teure Pflichten zur Erdverkabelung.

In der Zwischenzeit werden die Netze immer stärker belastet. Das Risiko von Zusammenbrüchen wächst. Das beabsichtigte Gesetz für den beschleunigten Netzausbau – wenn es denn nun zügig kommt – ist ein wichtiger Schritt. Das allein reicht aber nicht aus. Wir brauchen dringend einen neuen gesamtgesellschaftlichen Konsens über die Notwendigkeit unserer Infrastruktur – gerade im Energiebereich. Wir müssen Zusammenhänge erklären. Strom ist keine Selbstverständlichkeit, auch wenn es so scheint. Dafür ist viel mehr nötig! Und darin müssen wir als Gesellschaft investieren wollen!

## Verkehr

Das dritte große Infrastruktur-Thema: Verkehr.

Ich fange mal ganz oben an im wahrsten Sinne. Mit dem Luftverkehr. Seit fast 50 Jahren sprechen wir in Europa vom Single European Sky. Noch immer leisten wir uns einen Flickenteppich von 59 Flugsicherungen mit jeweils eigenen Regeln. Wer von Amsterdam nach Rom fliegt, braust im Zickzackkurs über Europa. Würde die Politik endlich die Entscheidung für den Single European Sky umsetzen, könnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen um über 10 Prozent sinken. Kosten Null. Gewinne enorm! Das zeigt, dass beherrzte Infrastrukturpolitik auch echte Umweltschutzpolitik ist. Ein Thema, das dringend auf die Agenda des nächsten EU-Gipfels gehört.

Zu den Verkehrswegen: Deutschland hat bei der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege seine Spitzenposition in Europa verloren. Der Zustand der Straßen hat sich in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Mehr als 40 Prozent der Bundesstraßen und fast 20 Prozent der Autobahnen weisen Mängel auf. Zum Teil erhebliche Mängel. Im Schienennetz führen Mängel ebenfalls zu Störungen und Fahrzeitverlängerungen. Überlastungen und Kapazitätsengpässe verursachen mehr als zwei Drittel aller Staus auf den Autobahnen. Das ist klimaschädlich. Zeit fressend und frustrierend! Die großen Flughäfen arbeiten an der Kapazitätsgrenze. Viele Schienenwege zu den Seehäfen in Deutschland und Europa sind überlastet. Container stauen sich nicht nur in, sondern auch vor den Häfen.



Dr. W. Schnappauf (BDI), J. R. Thumann (BDI) und M. Wissmann (VDA)

Solche dauerhaften Kapazitätsengpässe, meine Damen und Herren, entkoppeln uns vom globalen Wachstum! Bereits vor 8 Jahren hat die Pöllmann-Kommission einen Investitionsbedarf in die Verkehrswege von mindestens 12 Milliarden Euro pro Jahr ermittelt. Doch tatsächlich haben wir seitdem nicht einmal 10 Milliarden Euro jährlich investiert. Dabei erkennen wir durchaus an, dass die jetzige Regierung die Mittel stetiger und stabiler zur Verfügung stellt als ihre Vorgänger. Trotzdem schieben wir einen gewaltigen Investitionsstau vor uns her. Deutschland lebt nach wie vor von der Substanz!

Angesichts der Steuermehreinnahmen von 91 Milliarden im Zeitraum 2004 bis 2007 doch eigentlich unvorstellbar. Liebe Frau Bundeskanzlerin, das liegt mir am Herzen: Ein »Masterplan Güterverkehr und Logistik«, der keine Perspektiven für dieses fundamentale Problem aufzeigt, hat das Prädikat »Master« nicht verdient! Meine ausdrückliche Botschaft auch hier lautet: Öffentliche und private Investitionen müssen steigen, um den Bedarf zu decken. Wir müssen mehr investieren!

Und wenn ich dann die Prognosen sehe für die Steuereinnahmen bis 2012, nämlich 107 Milliarden mehr Einnahmen gegenüber 2007, dann frage ich mich: Wo ist das Problem? Da sollte uns doch wirklich nichts daran hindern, Deutschlands Verkehrsadern auf den neuesten Stand zu bringen! Der BDI hat heute die drei zentralen Infrastrukturbereiche zusammengebracht. Weil sie große Übereinstimmungen aufweisen. Ob Energie, Verkehr oder Telekommunikation, für alle drei gilt:

- Entscheidungsträger in Bund, Ländern und Kommunen müssen den Investitionsstau lösen! Nur so garantieren wir das Funktionieren unserer Volkswirtschaft.

- Die Politik muss verlässliche Rahmenbedingungen schaffen. Um private Investitionen in Gang zu setzen.
- Und wir müssen in der Gesellschaft das Bewusstsein dafür schärfen, wie wichtig diese Bereiche für unser tägliches Leben und unsere Ökonomie sind! Die Menschen müssen die Zusammenhänge wieder verstehen!

Auch das politische Bewusstsein müssen wir schärfen. Infrastrukturen sind Chefsache! Ein regelmäßiger Bericht zur Verkehrsinfrastruktur mit belastbaren Angaben über Qualität der Straßen, Staulängen und Fahrzeiten könnte ein wichtiges politisches Instrument sein. Mehr, als uns bisher vorliegt. Wir sollten diesen Gedanken ausweiten. Ich schlage vor, unabhängige Stellen sollten in einem regelmäßigen Rhythmus, etwa alle 3 Jahre, einen sektorübergreifenden Infrastruktur-Bericht anfertigen. Eine solche Analyse müsste Auskunft geben über den Strombedarf, die Engpässe und Staus im Verkehr und die Lücken in der IT-Infrastruktur.

Keine neue Bürokratie, sondern eine nüchterne Bestandsaufnahme. Mit entsprechenden Konsequenzen. So bleiben unsere Infrastrukturen im Zentrum der Aufmerksamkeit. Und wenn die Politik Planungssicherheit schafft, sind die Unternehmen bereit zu investieren. Dann können Politik und Wirtschaft gemeinsam unser Land für die Zukunft fit machen!

Mit dem heutigen Tag sind die Fakten deutlich auf den Tisch gelegt. Es gibt viele Anregungen, es gibt sehr gute Ansätze. Von dieser Infrastruktur-Konferenz muss ein Weckruf ausgehen! Ein Weckruf für eine Infrastrukturoffensive in Deutschland. Heute müssen wir die Weichen richtig stellen. Damit Deutschland auch für die nächste Generation Lebensqualität, Sicherheit und Wohlstand garantieren kann!



J. R. Thumann (BDI)



J. R. Thumann (BDI)

## Dr. Angela Merkel, Bundeskanzlerin

### Netzindustrien im 21. Jahrhundert – Lebensqualität, Sicherheit und Wohlstand

Sehr geehrter Herr Thumann,  
meine Damen und Herren!

Ich bin sehr gern zu dieser Konferenz gekommen, weil ich glaube und das durch meine Anwesenheit unterstreichen möchte – womit es sozusagen im ersten Schritt Chefsache geworden ist –, dass das Thema Infrastrukturnetze ein zentrales Thema einer modernen Industriegesellschaft ist.

Ich habe vorhin ein bisschen gezögert, als Sie uns nahelegen wollten, einen neuen Bericht zu verfassen, bei dem keine zusätzliche Bürokratie entstehen soll. Vielleicht erstellt der BDI einen solchen Bericht und zeigt uns, wie man das ohne Bürokratie schafft. Ich glaube, das wäre das allerbeste. Der VDA, die Energieversorger und die Telekom hätten bestimmt ein großes Interesse daran und wir nähmen das auch gern zur Kenntnis. – Das meine ich jetzt gar nicht so. Ich meine aber, es ist halt nicht so einfach.

Dennoch bin ich sehr gern hierher gekommen. Ich glaube, die Sache mit dem Weckruf ist auch richtig. An der Thematik schätze ich besonders, dass wir einen ressortübergreifenden Blick auf die Lebensadern unserer modernen Gesellschaft gewinnen.

Ich habe bei einem Kongress zur Logistikwirtschaft bereits einmal deutlich gesagt: Die Dinge hängen heute in einem großen Maße zusammen. Die Attraktivität eines Wirtschaftsstandorts definiert sich nicht mehr allein aus der Straße, aus dem Hafen oder aus der Eisenbahn, sondern die Dinge greifen ineinander. So hängen z. B. die Verkehrswege zusammen mit Internet- und Datenverarbeitungsstrukturen, also mit Autobahnen in anderer Form. Vor allem im Bereich der Energiewirtschaft stehen wir vor einer großen Aufgabe, vor sehr großen Herausforderungen.

Wir sind vielleicht noch nicht gut genug, aber auch nicht schlecht. Wir haben ein Schienennetz von knapp 40000 Kilometern Länge. Wir haben 50000 Kilometer Autobahnen und Bundesstraßen. Die Zahl der Breitbandanschlüsse ist inzwischen auf 20 Millionen angewachsen – mit einem ziemlich großen Gradienten. Bei der Zuverlässigkeit der Stromnetze sind wir Spitzenreiter in Europa. Die Stromausfälle hierzulande belaufen sich im Jahresdurchschnitt auf rund 22 Minuten pro Stromkunde. Der EU-Durchschnitt liegt bei über 120 Minuten. Dies sei nur einmal gesagt, damit wir sehen, wo wir stehen.

Wir sind gemeinsam der festen Überzeugung, dass leistungsstarke Infrastrukturen die Voraussetzung für eine reibungslose Produktion und einen zügigen Transport von Waren in alle Welt sind. Sie sind zudem Voraussetzung für die Zuverlässigkeit der Produzenten gegenüber ihren Kunden. Ohne eine vernünftige Infrastruktur hätte Deutschland nicht Exportweltmeister werden können und kann Deutschland auch nicht einen führenden Platz im Bereich der Exporte behalten.

Wenn wir über die Chancen der Globalisierung sprechen und wenn wir sie nutzen wollen, dann heißt das auch, dass wir ein völlig neues Verständnis von der Vernetzung von Infrastrukturen bis in den politischen Raum, aber auch in den wirtschaftlichen und den gesellschaftlichen Raum hinein schaffen müssen. Daran muss gearbeitet werden. Somit haben Sie genau auf das richtige Thema gesetzt.

Was müssen wir aus politischer Sicht ins Auge fassen? Natürlich sind die finanziellen Ressourcen – ich sage zum Schluss noch etwas dazu – sehr wichtig. Ohne sie kann man wenig bewegen. Ich glaube, es geht aber auch um drei Punkte, über die ich sozusagen übergreifend sprechen möchte. Es geht darum, dass wir private Strukturen und Wettbewerbsbedingungen stärken. Zudem geht es darum, dass wir verlässliche Rahmenbedingungen für die Netzindustrien schaffen. Darunter fallen natürlich die finanzielle Frage, aber auch viele andere Fragen. Außerdem geht es darum, dass wir die Investitionen in die Modernisierung voranbringen, wobei heute Investitionen in die Modernisierung nicht immer nur Fragen des Geldes sind. Beispielsweise könnten Kohlekraftwerke gebaut werden. Sie werden aber nicht gebaut. Stromleitungen könnten gebaut werden. Häufig dauert das aber zu lange. Das heißt, wir haben oftmals ein Geflecht von Bedingungen, die verbessert werden müssen.

**Lassen Sie mich diese drei Punkte kurz erläutern.**

Erstens: Ich glaube, wo immer möglich, sollten wir privater Initiative und offenen Märkten den Vorrang geben. Ich sage das gerade auch im 60. Jahr der Sozialen Marktwirtschaft. Der Vorrang für privatwirtschaftliches Engagement ist natürlich eine tragende Säule unseres Wirtschaftssystems. Deshalb haben wir – auch das ist sehr im gesellschaftlichen Wandel begriffen – eine Privatisierungspolitik betrieben.



Dr. Angela Merkel,  
Bundeskanzlerin

Als der heutige VDA-Präsident noch Verkehrsminister war, haben wir über die Privatisierung von Flughäfen gesprochen. Wir haben über die Frage gesprochen, wie wir auch an anderer Stelle privatisieren können. Die großen Privatisierungen im Bereich der Telekommunikation haben uns überhaupt erst in die Lage versetzt, den heutigen Investitionsanforderungen zu entsprechen. Die Privatisierungen im Bereich der Bahn haben uns beschäftigt und werden uns weiter beschäftigen.

Wir müssen feststellen, dass die Bedenklichkeit gegenüber Privatisierungen gestiegen ist und international zum Teil Erfahrungen gemacht wurden, die Warnsignale gegen eine reine Privatisierung waren. Ich denke beispielsweise an den Rückkauf des Eisenbahnschiennetzes der britischen Regierung. Privatisierung muss in einem sehr ausgewogenen Maße mit staatlichen Rahmenbedingungen einhergehen. Denn letztlich – das ist auch ein Kernbestandteil der Sozialen Marktwirtschaft – ist der geordnete Wettbewerb die interessante Frage. Wie sieht diese Wettbewerbsordnung im Infrastrukturbereich aus? Das beschäftigt uns heute und wird uns auch in Zukunft beschäftigen.

Die Erfahrungen im Bereich der Telekommunikation sind ein eindeutiger Beleg dafür, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Natürlich ist die Deutsche Telekom auf verschiedenen Teilmärkten noch marktbeherrschend. Natürlich konnten wir die Beschäftigten aus Rahmenbedingungen des Staates nicht sofort in Rahmenbedingungen der freien Wirtschaft entlassen. Das heißt, es waren schwierigste Übergangsprozesse zu bewältigen. Ich will an dieser Stelle sagen, dass sie sowohl bei der Bahn als auch bei der Telekommunikation als auch bei der Post in hohem Maße im Geiste der Sozialen Marktwirtschaft in Deutschland bewältigt worden sind. Dafür gilt sowohl denjenigen, die die Unternehmen leiten, als auch den Betriebsräten ein herzliches Dankeschön.

Ich komme zurück zur Telekommunikation. Die Erfolge sind offensichtlich. Bei den neuen Anbietern von Telekommunikationsdienstleistungen sind immerhin 50.000 neue Arbeitsplätze geschaffen worden. Weitere Arbeitsplätze sind in den sich sehr dynamisch entwickelnden Zulieferindustrien entstanden. Dass das bei uns so möglich war – ich sage das oft und will hier auch noch einmal daran erinnern –, hat auch an kluger Rahmensetzung gelegen. Zum Beispiel hat sich der Mobilfunkbereich durch die vorausschauenden Weichenstellungen des damaligen Postministers Schwarz-Schilling in Deutschland und auch in Europa sehr schnell entwickeln können, weil die Funknetzfrequenzen eben einheitlich verteilt wurden und kein Flickentepich geschaffen wurde.

Herr Thumann hat mit Recht über die 59 Regulierungsgebiete des »Single European Sky« gesprochen. Aber dahinter stehen natürlich auch Besitzstände. Lieber Herr Thumann, ich werde Sie einmal zur Verhandlung mitnehmen. Dann werden Sie sehen, dass es nicht nur am Willen der Bundesregierung mangelt, sondern dass die verschiedenen kulturellen Gegebenheiten von 27 Mitgliedstaaten aufeinander stoßen. Aber das Ziel darf natürlich nicht aus den Augen verloren werden, sondern ist vollkommen klar.

Wir haben im Zuge der Privatisierung erlebt, wie die Preise für Telefonate gesunken sind und wie sich auch verschiedenste Dienstleistungen entwickelt haben. Wir haben im Zusammenhang mit der Aufhebung des Briefmonopols, bei der wir in Europa immer noch eine riesige Aufgabe vor uns haben – das ist sozusagen eine unsichtbare Infrastruktur –, immer wieder diskutiert: Was passiert eigentlich, wenn Monopole aufgehoben werden? Dazu gibt es dann Aussagen wie die: Ein Brief muss immer von A nach B gebracht werden und es ist egal, wer das macht. Aber es ist eben nicht egal. Denn unter der freiheitlichen, wettbewerblichen Bedingung ergeben sich plötzlich auch ganz neue Marktsegmente, neue Produkte. Sie setzt Kreativität frei. Das, was man sich vorher gar nicht vorstellen konnte, ist dann plötzlich möglich. Das heißt, wir dürfen diesbezüglich wirklich nicht statisch denken.

Zur spürbaren Qualitätsverbesserung der Netze und zu den zweistelligen Wachstumsraten der Breitbandanschlüsse will ich allerdings sagen: Wir haben bei diesen sich sehr stark verändernden Infrastrukturaufgaben ein strukturelles Problem zwischen städtischen Räumen und Ballungsgebieten auf der einen und dem ländlichen Raum auf der anderen Seite. Ich möchte an dieser Stelle noch einmal darauf hinweisen: 50 Prozent der Menschen in Deutschland leben in ländlichen Räumen. Dort für Anschlüsse zu sorgen, ist eine Aufgabe, bei der der Staat auch einmal Hilfestellung geben kann. Aber es ist auch eine Aufgabe der privaten Anbieter, das Leben in den ländlichen Räumen weiterhin attraktiv zu halten. Ich sage Ihnen nämlich voraus: Wenn unsere Gesellschaft nur noch in Ballungsgebieten organisiert ist, dann führt das zu schwerwiegenden Sekundärschäden, an denen wir dann alle zu knabbern haben. Deshalb spricht vieles dafür, sich hierbei sehr stark zu engagieren.

Es ist also, glaube ich, unstrittig, dass wir Erfolge im Telekommunikationsbereich zu verzeichnen haben. Und diese positive Erfahrung wollen wir jetzt auch im Bahnbereich nutzen. Sie alle haben die Diskussion verfolgt. Wir sind ein Stück vorangekommen. Wir werden demnächst private In-

vestoren mit 24,9 Prozent am Verkehrs- und Logistikbereich der Deutschen Bahn AG beteiligen. Ich glaube, wir können erst einmal sagen, dass mit diesem Privatisierungsschritt bei der Bahn, bei der der Bund bis jetzt noch in allen Bereichen 100 Prozent der Anteile hält, schon vieles in Gang gekommen ist.

An der Bahn können Sie quasi exemplarisch erkennen, welche Sorte von Umdenken stattfindet. Es gibt auf der einen Seite die Frage der Regionalverkehre – für jeden nachvollziehbar und erlebbar –, und auf der anderen Seite die Fragestellung an Herrn Mehdorn zur Unternehmensstrategie – ich habe ihn hier zwar nicht gesehen; er ist wahrscheinlich mit seiner globalen Aufgabe beschäftigt, und ich sage das voller Hochachtung –, der die Bahn inzwischen auch als einen internationalen Logistikkonzern aufstellt und dem natürlich immer wieder Fragen gestellt werden wie die: Was musst du dich in den Emiraten herumtreiben und was geht dich eigentlich der Hafen in Slowenien an?

Wir lernen mühselig, sozusagen »bottom-up«, wie sich heutzutage Logistik entwickelt und wie es heutzutage eben wichtig ist, den richtigen Hafenananschluss, den richtigen Schienenanschluss und den richtigen Lkw-Anschluss zu haben, um sich damit völlig neue Konzerne zusammenbauen zu können, wie es auch die Post mit DHL getan hat. Deshalb haben wir bei der Bahn gesagt: Jetzt gehen erst einmal 24,9 Prozent an private Investoren – wir gehen dabei einen kontinuierlichen Weg –, während Netz, Bahnhöfe und Energie zu 100 Prozent von der Holding DB AG im Eigentum des Bundes gehalten werden. Wir werden aber schauen, welche neuen Möglichkeiten sich ergeben.

Die Schulden der Bahn sind, wenn Sie 20 Jahre zurückdenken oder an den Anfang der 90er Jahre, trotz hoher Bundeszuschüsse unaufhörlich angewachsen. Die Bahn ist damals durch Schuldenmachen mitnichten besser geworden. Das hat sich aber, seitdem wir den Weg der Privatisierung gegangen sind, deutlich geändert. Den Schuldenzuwachs gibt es nicht mehr. Wir haben nun Möglichkeiten, das, was der Staat an Geld gibt, für den Ausbau der Infrastruktur einzusetzen. Wir geben dafür 2,5 Milliarden Euro pro Jahr aus – dazu könnte man sagen, das könnte mehr sein; aber die Marktanteile der Bahn sind in den letzten Jahren jedenfalls wieder gestiegen – und wir geben auch den Ländern sechs Milliarden Euro, um die Möglichkeit des Regionalverkehrs zu erhalten. Auch das sollte hier nicht vergessen werden. Eine Möglichkeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit zu fahren, ist nämlich für Millionen von Menschen von entscheidender Bedeutung.

Zweitens brauchen wir einen verlässlichen Rahmen für Investitionen in die Netze. Hierzu sage ich, auch im Hinblick auf unsere Diskussion mit der Europäischen Union, in der nicht zu 100 Prozent geklärt ist, wie weit denn nun der Einfluss eines einheitlichen Binnenmarktes im Infrastrukturbereich reicht und wie weit – ich sage das insbesondere in Bezug auf die aktuellen Diskussionen über das Strom- und das Gasnetz – nationale Regelungen gelebt werden können: Im Energiebereich, Herr Thumann, sind wir uns vollkommen einig. Wir brauchen einen verlässlichen Energiemix in Deutschland. Ich bin absolut der Meinung, dass ein Industrieland wie Deutschland – wir haben natürlich einen einheitlichen europäischen Markt oder arbeiten daran – im Grundsatz seinen Strom, den es braucht, selbst herstellen sollte; ein Land wie Deutschland allemal. Das geht am besten auf der Basis eines Energiemix. Dieser Energiemix wird sich über die Zeit verändern.

Wenn wir über Energiemix und über Stromverbrauch sprechen, dann sollten wir nie vergessen, dass das Energiesparen immer noch einer der besten Wege ist. Aber wer glaubt, er könne gleichzeitig aus der Kohle und aus der Kernenergie aussteigen, der macht Deutschland in einem nicht verantwortbaren Maß von ausländischen Energielieferanten abhängig, schadet der Volkswirtschaft und tut damit diesem Land absolut nichts Gutes. Das will ich ausdrücklich sagen.

Es ist nur eben so, dass sich die Diskussion in den letzten Jahren extrem gewandelt hat, psychologisch völlig anders geworden ist und weit über das Spektrum einer Partei hinaus zum Beispiel Vorbehalte gegen Kernkraftwerke, aber vor allen Dingen und zunehmend auch gegen Kohlekraftwerke bestehen. Wir haben uns – Sie haben das Thema Lubmin genannt – sehr eindeutig positioniert. Aber Sie haben ein Publikum, dem Sie Rede und Antwort stehen müssen, das weit über das Wählerpublikum einer Partei hinausgeht. Dem müssen wir uns stellen, und zwar auch durch einen vernünftigen Diskussionsmodus und durch die Entkräftung von Argumenten. Man kann nicht einfach nur sagen: Das kommt jetzt, Ende der Diskussion. So einfach ist das nicht mehr, denn die kommunalen Planungsbehörden und vieles andere können die Verfahren sehr in die Länge ziehen. Die politische Bestimmung allein reicht also nicht mehr aus.

Ich glaube, dass wir uns insgesamt überlegen müssen, wie wir mit den Netzen umgehen. Sie haben hier davon gesprochen, dass wir ein Gesetz zur Beschleunigung der Netzinfrastukturplanung im Strombereich schaffen. Man kann natürlich sagen, dass Erdkabel teuer sind – das ist richtig. Auf der anderen Seite müssen wir aber auch immer die Balance in der Diskussion mit den Menschen finden.

Wir müssen uns jetzt überlegen, ob wir auch im Erdkabelbereich Pilotprojekte durchführen und bei den gerichtlichen Klagemöglichkeiten eine Instanz einsparen wollen. Das könnte sich in einigen Bereichen als sinnvoller erweisen, als wenn man mit dem Kopf durch die Wand alles durch die Luft baut, wobei dann aber alle Möglichkeiten der Planungsverzögerung bestehen.

Diese Diskussion führen wir im Augenblick innerhalb der Bundesregierung. Ich denke, wir werden hier im Zusammenhang mit dem Klimapakete zu einem vernünftigen Kompromiss kommen. Das müssen wir auch, denn unsere Netzinfrastruktur ist gefährdet, weil wir eine unglaubliche Verschiebung bei den Orten der Stromerzeugung haben, die heute durch die erneuerbaren Energien zum Teil weiter von den Orten des Stromverbrauchs entfernt sind, als das früher der Fall war. Früher hat man ein Kraftwerk neben den großen Industriebetrieb gesetzt und dann hat das einigmaßen geklappt. Bei den erneuerbaren Energien können Sie das in den Ballungsgebieten so nicht machen. Deswegen haben wir hinsichtlich der Netzinfrastruktur eine riesige Aufgabe vor uns.

Das trifft sich nun mit einer strittigen Diskussion mit der EU-Kommission. Die Kommission ist der Meinung, ein europäischer Binnenmarkt im Bereich der Energieerzeugung könne nur dann gewährleistet werden, wenn Erzeugung und Transport von Strom – Ähnliches soll auch für Gas gelten – eigentumsrechtlich strikt getrennt sind. Ich habe darüber eine Vielzahl von Diskussionen mit der Kommission geführt und andere tun das auch. Wir haben ein Kompromissmodell vorgeschlagen, indem wir sagen: Transparenz ja, aber wir können nicht erkennen, warum mit einer Situation, in der man vier oder vielleicht nur noch zwei Anbieter für die Stromerzeugung hat – es gibt keine Fusionspläne, das ist nur ein Modellfall – und vielleicht einen, der das Netz betreibt, automatisch mehr Wettbewerb ver-

bunden sein soll, als wenn eine Vielzahl von Anbietern sowohl Strom erzeugt als auch Netze bereitstellt.

Ich glaube gar nicht, dass die Europäische Kommission hier in auch traditionell gewachsene Strukturen eingreifen kann. Sie soll Transparenz fordern, aber sie soll uns in diesen Angelegenheiten nicht detaillierteste Vorschriften machen, die noch lange nicht zu einem einheitlichen europäischen Energiemarkt führen. Ich kann Ihnen die vielen Hemmnisse eines einheitlichen europäischen Energiemarktes erklären und darstellen. Angesichts dieser Hemmnisse sind wir besser beraten, lieber erst einmal ein paar Interkonnectoren an den Grenzen zu bauen und zu schauen, dass wir über die Pyrenäen kommen und nach Italien nicht immer den Umweg über Frankreich nehmen müssen. Das würde hinsichtlich der Herausbildung eines einheitlichen Strompreises schon manches erleichtern.

Hinzu kommen so interessante Fragen wie die, wie denn die Regulierungsbehörden arbeiten sollen. Diese Frage ist, wie ich finde, wirklich spannend. Denn in dem Moment, in dem es mehr Transparenz bei den Netzen gibt, muss praktisch eine Regulierungsbehörde, wie wir sie haben, die sich jetzt auch um den Energiebereich kümmert, quasi festlegen, welche Renditeerwartungen denn noch legitim sind und welche nicht. Damit kommen wir an einen ganz spannenden Punkt: Wer investiert noch in Bereiche, die so reguliert sind, dass quasi staatliche Stellen darüber entscheiden, wie viel Rendite man bekommen kann und wie viel nicht? Da befinden wir uns im Augenblick in einem ganz spannenden Lernprozess. Es darf natürlich nicht so sein, dass sich vor lauter Transparenz zum Schluss kein Investor mehr findet, der die Investitionen vornimmt. Denn wenn der Staat auch noch ins Stromnetz investieren muss, kommt noch weniger für die Straße heraus. Deshalb kann ich davon nur abraten. Wir müssen hier privates Engagement behalten. Da muss man den Betreibern natürlich ge-



Dr. W. Schnappauf (BDI), Bundeskanzlerin Dr. A. Merkel und J. R. Thumann (BDI)



Bundeskanzlerin Dr. A. Merkel

wisse wettbewerbliche Spielräume eröffnen und kann nicht eine einheitliche Regulierung voraussetzen.

Als ich Umweltministerin war und wir die Energienovelle verabschiedet haben, war der damalige Wirtschaftsminister Rexrodt der Meinung, das könne man alles durch Selbstregulierung schaffen. Inzwischen gibt es allerdings kaum noch jemanden, der sagt, dass es ganz ohne Regulierungsbehörde ginge. Bei der Bahn und bei der Telekommunikation hat sich bewährt, dass eine neutrale Stelle ein Auge auf die Wettbewerbssituation wirft. Das haben wir jetzt auf den Strombereich ausgedehnt. Langer Rede kurzer Sinn: Wir sind in Europa im Augenblick dabei, einen so genannten dritten Weg zu verhandeln, auf dem wir mehr Spielräume haben. Ich bin für absolute Transparenz, ich bin auch für Regulierung. Ich bin aber nicht für eine Form von Regulierung, die den Investor quasi abstößt und letztlich zu einem Stillstand in bestimmten Investitionsbereichen führen würde.

Meine Damen und Herren, ich glaube, ich muss Ihnen hier keine langen Vorträge über die Vorteile moderner Kraftwerke halten. Wenn wir es nicht mehr schaffen, moderne Kohlekraftwerke zu bauen, wird das auch dazu führen, dass unser Exportschlager Kraftwerke längst nicht mehr so gefragt sein wird wie bisher. Die Wirkungsgrade – Herr Thumann hat es gesagt – sind bei Kohlekraftwerken dramatisch gestiegen. Die Möglichkeiten der Kraft-Wärme-Kopplung und viele andere technische Möglichkeiten sollten genutzt werden. Wir dürfen nicht vergessen: Die Energieerzeugung durch Kohle deckt heute etwa 25 Prozent des Weltenergieverbrauchs. Sie ist mit 40 Prozent an der internationalen Stromerzeugung beteiligt. Der Energieträger Kohle ist weltweit verfügbar, er ist gut zu lagern und er ist bis heute relativ preisstabil. Das wird wegen der hohen Verfügbarkeit auch weiter so sein. Wenn wir uns die Entwicklung auf den Öl- und Gasmärkten anschauen, dann sehen wir, dass dies auch ein Stück Stabilität im Be-

reich der Energiewirtschaft ist. Ich glaube, das können wir recht gut gebrauchen.

Deshalb und auch aus Klimaschutzgründen muss unser Ziel sein, nicht nur in Deutschland modernste Kohlekraftwerke zu haben, wo es notwendig ist, sondern auch in den Schwellenländern dafür zu werben und den Bestand an Kohlekraftwerken sowie Neubauten möglichst schnell in die richtige und effizienteste Richtung zu führen. Wenn es bei uns aber Diskussionen gibt, ob man aus einem älteren Kraftwerk ein neueres machen soll, dann kann man die Schwellenländer natürlich nur viel schwieriger davon überzeugen, dass das dringend notwendig ist.

Es gibt Methoden zur CO<sub>2</sub>-Abtrennung und -Speicherung. Diese werden noch ganz andere Infrastrukturprobleme mit sich bringen. Auch hier ist es so, dass die Speicherräume in Deutschland eher dort sind, wo nicht die ganz großen Kraftwerkskapazitäten vorhanden sind. Ich als jemand, der wenigstens ansatzweise einmal in physikalische Chemie hineingerochen hat – ich bin ja Physikerin –, finde es intellektuell höchst unzufriedenstellend, dass man CO<sub>2</sub> abscheidet und irgendwo hinpackt. Man denkt immer, dass man irgendetwas damit tun können muss. Wenn die Natur das kann, muss der Mensch das auch irgendwie schaffen. Das heißt, ich rate dringend – das tun viele Unternehmen im internationalen Bereich –, zu überlegen, wie man die CO<sub>2</sub>-Umwandlung katalytisch oder sonstwie schafft, um daraus wieder etwas Nutzbares zu machen. Die Speicherung allein wird auch nicht die Antwort auf die Probleme der CO<sub>2</sub>-Minderung sein. Das hier nur als Anmerkung nebenbei.

Bei den gesamten Fragen des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes, beim Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz und beim Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz arbeiten wir weiter und versuchen, ein Optimum an Innovation, Effizienz und CO<sub>2</sub>-Minderung zu erreichen.



Bundeskanzlerin Dr. A. Merkel



Bundeskanzlerin Dr. A. Merkel

Drittens: Erhalt und Modernisierung der Netze. Natürlich müssen alle – Bund, Länder, Kommunen und Unternehmen – diesem Anspruch gerecht werden. Die Bundesregierung hat sich zu Beginn der Legislaturperiode – das haben wir nicht aufgegeben – die Aufgabe »Sanieren, Investieren, Reformieren« gesetzt. Für uns sind das keine Gegensätze. Allerdings ist es automatisch so, dass man, wenn es höhere Wachstumsraten gibt, mehr Spielräume hat und bestimmte Aufgaben einfacher erfüllen kann.

Wir haben Einiges in die Netze investiert, gerade in die Verkehrsinfrastruktur. Spätestens seit den 90er Jahren ist der Bundesverkehrswegeplan unterfinanziert. Ich habe es auch nicht aufgegeben – ich will Ihnen ausdrücklich meine Unterstützung zusichern –, dass wir mit den Public-Private-Partnership-Projekten besser vorankommen.

Die Zahl der Rechtsfragen, die sich dabei ergeben – man darf nicht unterschätzen, was in Deutschland zum Teil an Klagen anhängig ist, insbesondere bei öffentlichen Bauten, die privat genutzt werden –, sowie die Fragen der impliziten Belastungen der Haushalte kann man nicht ganz wegstecken. Wir haben ein großes Interesse daran, nicht immer neue attraktive Schattenhaushalte zu diskutieren.

Herr Thumann, ich bin auf Ihrer Seite: Wir müssen in die investiven Aufgaben unsere Schwerpunkte setzen. Deshalb sind wir der Meinung, dass der Kampf gegen die Arbeitslosigkeit das A und O ist, bei dem wir keine Fehler machen dürfen. Der Armuts- und Reichtumsbericht, der neulich debattiert wurde und auf den wir im Juni im Kabinett zurückkommen werden, ist ein Bericht, der die Statistiken bis 2005 beinhaltet, also nicht diese Legislaturperiode betrifft. Dieser besagt, dass die größte Gefahr für Armut aus der Langzeitarbeitslosigkeit heraus entsteht. Die Langzeitarbeitslosigkeit muss bekämpft werden. Je stärker die Arbeitslosenzahlen insgesamt sinken, bleibt das weiter unser Problem, weil die geringer Qualifizierten schwerer in der Lage sind, wieder in den Arbeitsprozess zu kommen. Deshalb muss alles getan werden, um die Aufstiegschancen für diejenigen, die jahrelang daran keinen Anteil hatten, zu erhöhen. Deshalb gibt es innerhalb der Bundesregierung heiße Debatten um die Frage eines einheitlichen gesetzlichen Mindestlohns, weil dieser mehr sperren kann, als dass er Chancen eröffnet.

Ich sage das, weil in dem Moment, in dem wir das schaffen, die Lohnzusatzkosten sinken können. Die Senkungsmöglichkeiten im Bereich der Arbeitslosenversicherung sind im Wesentlichen durch die bessere Einnahmesituation und die geringere Zahl der Arbeitslosen hervorgerufen – zum Teil auch durch strukturelle Maßnahmen, aber sehr viel stärker

durch die sinkende Zahl der Arbeitslosen. Diesen Weg müssen wir vorantreiben, damit wir in die Lage versetzt werden, mehr im investiven Bereich ausgeben zu können.

Herr Thumann hat geschickt die Frage gestellt, wo die 107 Milliarden Euro bleiben. Ich kann Ihnen das noch nicht schlüssig vorrechnen. Ich will nur sagen: Ein paar Milliarden Euro haben wir schon bei der Unternehmenssteuerreform verbraucht. Wir haben uns insgesamt ein Investitionsprogramm von 25 Milliarden Euro in den vier Jahren vorgenommen, und zwar von Abschreibungsregelungen bis zu vielem anderen mehr. Wir geben sechs Milliarden Euro mehr für Forschung und Innovation aus. Es wird nicht alles in Ritzen und Kanten der Bundesregierung verfrüht oder verstaut, sondern wir haben Einiges auf den Weg gebracht. Dass Sie mahnen und sagen, dass das noch nicht reicht, kann ich gut nachvollziehen.

Es ist nicht der einzige Punkt, bei dem es um Infrastrukturen geht. Es geht um ein modernes Verständnis. Es geht um den Abbau von Hindernissen, moderne Infrastruktur zu schaffen. Es geht um die Zurverfügungstellung der finanziellen Möglichkeiten, die zum Teil privater Natur sind. Das ist spannend. Wir sprechen heute über drei Infrastrukturbereiche. Bei der Telekommunikation wird fast alles alleine investiert, bis auf Unterstützungsmaßnahmen im ländlichen Bereich. Bei der Verkehrsinfrastruktur wird die Schiene immer noch stark von den öffentlichen Haushalten getragen, aber der Verkehrsträger selber wird privat erneuert. Ich brauche einen anständigen Zug, der auf einer anständigen Schiene fährt. Es gibt die Straßen, bei denen wir bis auf die Lkw-Maut weitestgehend im öffentlichen Bereich arbeiten. Hier müssen wir aber auch sehen, dass wir über Tunnel und Brücken hinaus auf Dauer auch mehr Public Private Partnership erreichen.

Insofern dem BDI noch einmal ein herzliches Dankeschön. Denn das ist ein Thema, das bei allen Jahreskongressen schnell hinten herunterfällt, weil man dann doch eher über Lohnzusatzkosten, steuerliche Rahmenbedingungen und den Arbeitsmarkt spricht. Ich glaube aber – das zeigt auch die Zahl der Anwesenden hier –, dass dieses Thema von allergrößter Bedeutung ist. Ich finde es überdies ausgesprochen spannend, weil es uns immer wieder zwingt, völlig neu zu denken: beim Übergang von staatlichen Strukturen zu privaten, bei vielen Fragen – Wie sieht die Rahmensetzung aus? Wo überregulieren wir? Wo unterregulieren wir? –, bei der Teilung von Verantwortlichkeit und bei der internationalen Vernetzung. Wenn Sie uns in zwei, drei Jahren einen kleinen Bericht vorlegen, komme ich gerne wieder und diskutiere mit Ihnen darüber.

## Dr. Werner Schnappauf, BDI-Hauptgeschäftsführer

### Leistungsfähige Infrastrukturen für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland

**Infrastrukturen sind für Wohlstand, Lebensqualität und Sicherheit unverzichtbar. Sie sind die Basis für wirtschaftlichen und sozialen Erfolg in Deutschland. Die Politik muss die Voraussetzungen schaffen, damit sie leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden können.**

Sehr geehrte Abgeordnete,  
meine sehr geehrten Damen und Herren,

Infrastruktur im 21. Jahrhundert, das bedeutet: Lebensqualität! Sicherheit! Wohlstand! Das ist das Thema unserer heutigen Veranstaltung. Im Namen des BDI heiße ich Sie sehr herzlich willkommen! Wenn ich mich so umsehe, bin ich erfreut, hier auf so viele mir bekannte und auch neue Gesichter zu treffen. Das ist möglich, meine Damen und Herren, weil wir heute Morgen mit dem Flugzeug, dem Auto oder der Eisenbahn angereist sind.

Vielleicht hat Sie ein Navigationsgerät hergeleitet und via Internet und E-Mails wurden Sie vorab über die heutige Konferenz informiert. Eine funktionierende Netzinfrastruktur – im Verkehr, bei der Energieversorgung, bei der Telekommunikation – gehört zu den elementaren Grundlagen der heutigen Gesellschaft. Wir wollen mit unserer Veranstaltung drei große Ziele erreichen:

Erstens: Den Zusammenhang von leistungsstarken Infrastrukturen und Wohlstand in Erinnerung rufen. Zweitens: Widerstände gegen Infrastrukturprojekte durch Aufklärung überwinden. Drittens: Der Politik nahebringen, dass sie die politischen und rechtlichen Voraussetzungen für mehr staatliche und private Investitionen schaffen muss. Lassen Sie mich die drei Gesichtspunkte kurz ausführen: Erstens: Infrastrukturen sind entscheidend für unseren Wohlstand. Und unsere Lebensqualität. Die Attraktivität des Standortes Deutschlands hängt entscheidend ab von der Leistungsfähigkeit unserer Infrastrukturen.

Diese Erkenntnis ist offensichtlich nicht mehr selbstverständlich. Mehr noch: Der grundlegende Zusammenhang zwischen einer guten Infrastruktur und dem Wohlergehen unserer Gesellschaft muss wieder ganz neu erklärt werden. Beispiel Verkehrssektor: Ein erheblicher Nachfragezuwachs in allen Bereichen steht uns bevor: Das gilt für Straße und

Eisenbahn, den Luftverkehr und den Seegüterumschlag. Unsere Unternehmen benötigen die besten Verkehrsknoten, um ihre Produkte auf den Weltmärkten zügig und effizient zu liefern.

Gerade für Deutschland als Exportweltmeister, Importweltschwachling und Logistikkreuzung Europas sind intakte Verkehrswege entscheidend. Echte Lebensadern. Sie sind Voraussetzung dafür, dass wir uns in einer global agierenden Wirtschaft behaupten können. Auch im Energiebereich ist eine zuverlässige Versorgung das »Sine-quantum« für Sicherheit und Wohlstand. Stromausfälle kennen wir in Deutschland bisher nur aus den Nachrichten.

Damit es auch MORGEN so bleibt, müssen HEUTE die richtigen Entscheidungen getroffen werden. Eine funktionierende Energieinfrastruktur ist ein unverzichtbares Standortmerkmal für Deutschland. Dabei spielt auch der Preis für Strom und Gas eine entscheidende Rolle. Nur mit ausreichenden Erzeugungskapazitäten und leistungsstarken Energieleitungen haben wir Aussicht auf wettbewerbsfähige Preise. Bei der Telekommunikation haben wir die Modernisierung in den letzten Jahrzehnten eindrucksvoll erlebt. Auch hier spielt gute Infrastruktur eine Schlüsselrolle.

Beispiel Breitbandversorgung: Anfang des Jahres hat der BDI die Zukunftschancen Deutschlands als »Systemkopf« einer globalisierten Welt vorgestellt. Wertschöpfungsketten werden sich zunehmend auf unterschiedliche Regionen in der Welt verteilen. Wir können unseren Wohlstand nur halten, wenn wir es schaffen, an dieser globalen Wertschöpfungskette von hier aus zu partizipieren. Dafür sind Datenströme erforderlich, die eine sekundenschnelle Übertragung von umfangreichen Dokumenten und Daten ermöglichen. Mit Breitband sichern wir uns die Chancen, am globalen Marktgeschehen teilzunehmen. Daran müssen wir alle Regionen und alle Menschen teilhaben lassen. Eigentlich müssten sich alle Infrastrukturprojekte



Dr. Werner Schnappauf,  
BDI-Hauptgeschäftsführer und Mitglied  
des Präsidiums

einer breiten Unterstützung in der Politik und der Bevölkerung sicher sein...

Meine Damen und Herren, die Realität sieht leider anders aus: Zivile Widerstände gegen Infrastrukturprojekte nehmen zu. Da bin ich beim zweiten Punkt: Der öffentliche Widerstand gegen Projekte der Netzindustrien hat heute volkswirtschaftliche Ausmaße erreicht, die kaum noch vertretbar sind.

Beispiel Energie: Hochmoderne und effiziente Kraftwerke werden pauschal als Umweltbelastung diskreditiert. »Dreckschleudern« heißt es. Wir brauchen mehr Aufklärung darüber, dass solche modernen Kraftwerke in erheblichem Umfang CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen und neben den alternativen Energiequellen einen unverzichtbaren Grundstock für unsere Energieversorgung liefern. Allein in den vergangenen zwei Jahren wurden acht Kraftwerksprojekte wegen öffentlichen Widerstands abgesagt oder gestoppt. Das müssen wir ändern. Die Verbraucher werden die Fehlentwicklung erst erkennen, wenn das System tatsächlich zusammenbricht.

Die Politik ist deshalb aufgefordert, jetzt zu handeln. Wir brauchen eine breite Aufklärungs- und Akzeptanzkampagne, die zu einem investitionsfreundlichen Klima in Deutschland beiträgt. Unser Ziel ist, dass in der Politik Wahlen künftig nicht mehr über »Stimmungsmache« GEGEN Infrastrukturprojekte, sondern FÜR neue Projekte gewonnen werden können. Nur so schaffen wir auf Dauer die Voraussetzungen für staatliche und private Investitionen. Das ist mein dritter Punkt: Unser gemeinsames Ziel muss sein, dass die politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen Anreize schaffen für neue Infrastrukturprojekte! Und nicht abschrecken.

Viele exzellente Experten werden heute über die großen Herausforderungen für Deutschland sprechen. Dazu gehören die Lösung des Energieproblems, die Bewältigung des Investitionsstaus im Verkehrssektor und eine flächendeckende Versorgung mit Breitband im Telekommunikationssektor!

Meine Damen und Herren, unsere heutige Debatte ist dringend nötig. Für jeden einzelnen im Lande. Mit der heutigen Veranstaltung stößt der BDI eine Infrastrukturoffensive an: Das Signal zum Aufbruch. Wir wollen beweisen, dass sich hinter den Begriffen »Infrastruktur« und »Netzindustrie« faszinierende Projekte verbergen: Innovativ, modern und voller Ideen. Nur mit Ihnen sichern wir den Wohlstand und die Lebensqualität – für uns und kommen-

de Generationen. Investitionen in Infrastruktur sind eben keine »gesellschaftsfernen« Ausgaben – es sind Ausgaben, die wir hoch schätzen sollten. Im Interesse unserer Zukunft. Ich bin stolz, dass wir exzellente Experten und wichtige Akteure hier versammeln – aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft.

Zum Schluss ein kleiner Überblick des heutigen Tages – quasi zur Vorfreude. Für die heutige Veranstaltung haben Wissenschaftler vom Centrum für angewandte Wirtschaftsforschung der Universität Münster die volkswirtschaftliche Bedeutung beleuchtet, die Netzinfrastrukturen für unser Land heute haben. Die spannenden Ergebnisse werden wir heute diskutieren.

Verteilt auf die Bereiche Verkehr, Energie und Telekommunikation diskutieren wir heute auch über die Ziele und Herausforderungen in den drei Sektoren. Im Forum Energie wird uns Staatssekretär Jochen Homann über wettbewerbsfähige Energiekosten und Dr. Ulrich Jobs von RWE über die »Kraftwerksparks von morgen« berichten. Im Forum Verkehr wird Staatssekretär Matthias von Randow die »Herausforderungen Deutschlands als Logistikkreuzung Europas« darstellen. VDA-Präsident Matthias Wissmann wird daran anschließend Impulse zum »Spannungsfeld von Klimaschutz und Verkehrswachstum« geben. Im Telekommunikationsforum spricht Kabinettschef Dr. Rudolf Strohmeier von der EU-Generaldirektion Medien und Informationsgesellschaft über »Infrastrukturen in der Telekommunikation als Brücke zur Informationsgesellschaft«.

Anschließend spricht BITKOM-Präsident Prof. Dr. August Scheer über die Frage, wie Deutschland im weltweiten Wettbewerb der Telekommunikation Anschluss an die Zukunft halten kann. Ich freue mich sehr auf Ihre Vorträge, mit denen die Herausforderungen und Ziele der Netzindustrien deutlich gemacht werden. Zu allen drei Sektoren finden am Nachmittag Podiumsdiskussionen statt. In Gegenwart von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel wird BDI-Präsident Jürgen Thumann heute Nachmittag die gemeinsame Verantwortung von Politik und Wirtschaft für eine künftige Infrastrukturpolitik aufzeichnen. Und dann freuen wir uns natürlich auf die Rede der Bundeskanzlerin.

Einen Gast will ich noch hervorheben: Kein Unbekannter. Lieber Herr Gottschalk, als langjähriger BDI-Vizepräsident haben Sie für Macquarie Verantwortung übernommen und stehen damit für ein Unternehmen, das auf die Investitionen in Infrastrukturen spezialisiert ist. Für die Unterstützung dieser Veranstaltung durch Ihr Unternehmen darf ich mich an dieser Stelle bei Ihnen herzlich bedanken.



Prof. Dr. K.-H. Hartwig (Universität Münster) und Dr. W. Schnappauf (BDI)



Dr. W. Schnappauf (BDI)



Prof. Dr. K.-H. Hartwig (Universität Münster) und Dr. W. Schnappauf (BDI)



Prof. Dr. K.-H. Hartwig (Universität Münster) und Dr. W. Schnappauf (BDI)

## Bedeutung der Infrastrukturen im internationalen Standortwettbewerb und ihre Lage in Deutschland

Für eine rohstoffarme Industrienation wie Deutschland sind hervorragende Infrastrukturen ein wichtiger Wettbewerbsvorteil gegenüber konkurrierenden Volkswirtschaften. Eine sichere und preiswerte Energieversorgung, engmaschige und gut funktionierende Verkehrsverbindungen und eine hervorragende Ausstattung mit modernen Kommunikationswegen sind entscheidende Standortfaktoren.

### Autoren

**Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig**, Institut für Verkehrswissenschaft, Münster

**Prof. Dr. Bernd Holznagel**, Institut für Informations-, Telekommunikations- und Medienrecht, Münster

**Prof. Dr. Wolfgang Ströbele**, Lehrstuhl für Volkswirtschaftstheorie, Münster<sup>1</sup>

**Prof. Dr. Ulrich van Suntum** (Projektleiter), Institut für Siedlungs- und Wohnungswesen, Münster

Eine gut ausgebaute Infrastruktur war, ist und wird in Zukunft stärker denn je ein wichtiger Standortfaktor im globalen Wettbewerb sein. Ohne Verkehrswege, Energieversorgung oder Telekommunikationstechnik ist eine moderne, arbeitsteilige und hoch spezialisierte Volkswirtschaft nicht vorstellbar. Engpässe in der Infrastrukturausstattung führen daher unweigerlich zu Wachstumseinbußen. Vorsichtig geschätzt, würde eine Zunahme der staatlichen Infrastrukturinvestitionen um 1 % eine langfristige Zunahme des realen Bruttoinlandsprodukts um mindestens 0,1 % bewirken.

Bislang wies die Bundesrepublik Deutschland im internationalen Vergleich eine relativ gut ausgebaute Infrastruktur auf. Doch andere Staaten holen auf, während sich in Deutschland zunehmend Widerstände gegen wichtige Infrastrukturprojekte formieren. In der jüngeren Vergangenheit ist es bereits zu gravierenden Versäumnissen im Infrastrukturausbau gekommen. So ist die Investitionsquote des Staates seit 1992 von 2,7 % auf etwa 1,5 % im Jahr 2007 gesunken. Wären die Investitionen in den Jahren 2000 bis 2004 genauso hoch gewesen wie im entsprechenden Zeitraum zehn Jahre zuvor, so wäre das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes um insgesamt 4 % höher gewesen. Allein der kommunale Investitionsbedarf für die Jahre 2006 bis 2020 wird auf etwa 704 Mrd. Euro beziffert. Aber auch im überregionalen Verkehrs- und Energiebereich sowie in der modernen Breitbandtechnologie besteht massiver Bedarf nicht nur an Erhaltungsmaßnahmen, sondern auch an Neuinvestitionen und ordnungspolitischen Weichenstellungen.

Unzureichende Investitionen in die Infrastruktur machen sich nicht sofort bemerkbar. Vielmehr dauert es meist eine ganze Weile, bis entsprechende Versäumnisse sichtbar werden. Das hat in der Ver-

gangenheit vielfach dazu geführt, eigentlich notwendige Investitionen zugunsten populärer Ausgaben zurückzustellen. Politische Bedenken und regionale Widerstände gegen Großprojekte im Verkehrs- und Energiesektor haben diese Tendenz noch verstärkt. Deutschland kann es sich als rohstoffarmes Land aber nicht leisten, bei diesem wichtigen Standortfaktor die Zukunft zu verspielen.

### Verkehr

Deutschland verdankt einen wesentlichen Teil seines Wohlstands der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur. Niedrige Transportkosten und schnelle Beförderung von Gütern und Personen haben auch im Zeitalter des Internets nichts von ihrer Bedeutung verloren. Denn jedes Produkt, das online bestellt wird, muss auch zum Kunden gebracht werden. So ist der Verkehrssektor bis in die jüngste Vergangenheit ein weit überdurchschnittlich wachsender Sektor gewesen. Zwischen 1980 und 2006 ist die Verkehrsleistung im Personenverkehr um gut 83 % und im Güterverkehr sogar um 142 % gestiegen. Mit jedem Prozent Wirtschaftswachstum nehmen im Durchschnitt der Personenverkehr um 1,3 % und der Güterverkehr um 2,2 % zu. Eine Entkoppelung von Verkehrsleistung und Wirtschaftswachstum ist auch in Zukunft nicht in Sicht. So wird für den Güterverkehr ein Wachstum der Straßenverkehrsleistung von 2004 bis 2025 um 79 % erwartet, die Leistungen der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt werden um 65 % bzw. 26 % zunehmen. Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen wird in diesem Zeitraum sogar um mehr als 150 % wachsen. Auch die Zahl der Passagiere im Luftverkehr wird mit einem Wachstum von 107,5 % stark zunehmen.

<sup>1</sup> weitere Autoren:

Dipl.-Vw. Henrik Armbricht, Ass. Jur. Sebastian Deckers,  
Dipl.-Vw. Nicole Uhde, Dipl.-Vw. Andreas Westermeier.

Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur haben dieser Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit nicht im Entferntesten Rechnung getragen. Wie schon seine Vorgänger ist auch der aktuelle Bundesverkehrswegeplan erheblich unterfinanziert. Die Wohlstands- und Wachstumsverluste durch unterlassene Verkehrsinfrastrukturinvestitionen sind massiv. Hochgerechnet entsteht über die durchschnittliche Nutzungsdauer vieler Projekte pro investierter Milliarde ein volkswirtschaftlicher Bruttonutzen von etwa 5,2 Mrd. € bzw. ein Wohlstandsgewinn (Nettonutzen) in Höhe von 4,2 Mrd. €. Allein die volkswirtschaftlichen Schäden durch Straßenverkehrsstaus werden auf bis zu 102 Mrd. € pro Jahr veranschlagt. Zwei Fünftel der Bundesstraßen und ein Fünftel der Fahrstreifen auf Autobahnen weisen zudem erhebliche Mängel auf. Auch im Schienennetz haben Unterinvestitionen zu gut 500 Störungen hoher und mittlerer Priorität sowie zu zahlreichen sicherheitsrelevanten Mängeln geführt. Zudem orientieren sich Investitionsentscheidungen häufig weniger am Nutzen-Kosten-Verhältnis der konkurrierenden Projekte als vielmehr an politischen Motiven. Die Verkehrsinfrastruktur droht sich damit längerfristig von einem Wachstumsmotor zu einer Wachstumsbremse zu entwickeln.

### Energie

Auch ohne die Verfügbarkeit ausreichender und einigermaßen preiswerter Energie ist der erreichte Wohlstand der Bürger in Deutschland nicht aufrecht zu erhalten: Ob industrielle Produktion, ob Internet-Kommunikation, Autofahren oder Wohnen: Für all dies ist ausreichende Energie notwendig. Die Infrastruktur zur Versorgung mit Mineralöl und Mineralölprodukten, Erdgas (inklusive Speicher) und Kohle kann in Deutschland als durchaus ausreichend angesehen werden. Lösungen für notwendige Erweiterungen sind hier zumindest auf gutem Wege.

Dagegen zeichnet sich im Bereich der Stromversorgung eine sehr bedenkliche Entwicklung ab. Da Strom praktisch nicht speicherbar ist, muss in jedem Augenblick Strom in Höhe der augenblicklichen Nachfrage produziert werden. Gelingt dies nicht, drohen Netzzusammenbrüche (Blackouts). Vor diesem Hintergrund ist es äußerst bedenklich, dass zunehmend notwendige Kraftwerks- sowie Trasseninvestitionen aus politischen Gründen verzögert oder ganz gestrichen werden. Dies ist Folge einer Gemengelage aus unklarer politischer Kommunikation, Sonderwegen auf Länderebene, lokalem Widerstand gegen Kraftwerks- und Leitungsneubauten sowie unsicheren Klimavorgaben für die Jahre ab 2013. Acht größere Kraftwerksprojekte, die noch 2006/07 konkret geplant waren, wurden inzwischen bereits abgesagt bzw. gestoppt, aktuell droht das Aus für vier weitere Vorhaben.

Dabei gibt es dringenden Neuinvestitions-, aber auch Ersatzbedarf. So ist ein Teil der Kohlekraftwerke veraltet und hat dementsprechend ungünstige Wirkungsgrade und um rd. 25 % zu hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Anlagen müssen in naher Zukunft dringend durch neue Kraftwerke ersetzt werden, nicht zuletzt auch im Dienste der Klimapolitik. Auch erfordert der Ausbau von Wind- und Solarenergie, dass begleitend konventionelle Kraftwerksbauten zur Sicherung der Grundlast sowie Netzinvestitionen zur optimalen Weiterleitung des gewonnenen Stroms erfolgen. Selbst bei stagnierendem Stromverbrauch müsste zudem im Jahr 2020 schon allein wegen des Ausstiegs aus der Kernenergie fast ein Viertel der heutigen Stromerzeugung in Deutschland durch andere Kraftwerke ersetzt werden. Insgesamt belaufen sich die aus heutiger Sicht erforderlichen Kraftwerksinvestitionen auf rund 50 Mrd. €, verteilt auf 10 bis 12 Jahre. Die zusätzlichen Netzinvestitionen erfordern zusätzlich 1,6 - 1,8 Mrd. €.

Werden die notwendigen Infrastrukturinvestitionen weiterhin blockiert, so gibt es nur zwei Möglichkeiten: Entweder müssen dann aus Versorgungssicherheitsgründen sehr alte Kohlekraftwerke viel länger als geplant am Netz bleiben, was ein Scheitern der deutschen Klimapolitik bedeuten würde. Oder die Wahrscheinlichkeit für Netzzusammenbrüche steigt dramatisch an, was sehr hohe volkswirtschaftliche Kosten in Form von Produktionsverlusten und Wohlstandseinbußen der Bürger zur Folge hätte. Dieses Dilemma könnte selbst durch ein Aufschieben des Kernenergieausstiegs nur wenig entschärft werden. Wenngleich Investitionen in die Energieinfrastruktur in Deutschland überwiegend von Privatunternehmen getätigt werden, verhindern somit derzeit vor allem die politischen Rahmenbedingungen, dass sie auch in hinreichendem Maße erfolgen.

### Telekommunikation

Die Telekommunikationsinfrastruktur steht in ihrer Bedeutung den beiden anderen Sektoren nicht nach. Schätzungen der OECD zufolge wird das Breitbandinternet in den nächsten Jahren etwa ein Drittel zum gesamten Produktivitätszuwachs in den europäischen Staaten beitragen. So wird bis zum Jahr 2020 allein im Bereich des E-Health ein Wachstum des Marktvolumens von 43 % erwartet.

Für die Zukunft des Standortes Deutschland ist die flächendeckende Versorgung mit breitbandigem Internet von größter Wichtigkeit. Der Breitbandversorgungsgrad<sup>1</sup> liegt in Deutsch-

<sup>1</sup> Es ist zu unterscheiden zwischen dem Breitbandversorgungsgrad oder der Penetration und der entsprechenden Verfügbarkeit. Die Penetration beschreibt das Verhältnis der Breitbandnutzer zur restlichen Bevölkerung. Hingegen misst die Verfügbarkeit die bloße Anschlussmöglichkeit.

land mit 23,8 % der Bevölkerung zwar über dem EU-Durchschnitt, aber weit hinter den Spitzenreitern Dänemark (35,6 %), Finnland (34,6 %) und den Niederlanden (34,2 %). Gerade bei der Versorgung des ländlichen Raums gibt es Nachholbedarf. So sind in Deutschland noch mindestens 700 Kommunen vom Breitbandinternet ausgeschlossen und weitere 1.400 Gemeinden schlecht versorgt. Insgesamt betrifft dies mehr als eine Million Haushalte und nicht zuletzt auch viele Unternehmen. Im europäischen Vergleich steht Deutschland mit einer durchschnittlichen DSL-Verfügbarkeit in den ländlichen Regionen von 58,5 % noch hinter dem Durchschnitt von 71,7 % und mit Platz 15 weit hinter Dänemark, Belgien und Luxemburg mit einer 100%-igen Verfügbarkeit.

Dies ist besonders problematisch, da das breitbandige Internet für den ländlichen Raum Chancen bietet wie kaum eine andere Infrastruktur. Mit Hilfe des Breitbandinternets spielen auch für Nutzer in ländlichen Räumen weite Distanzen zum nächsten Nutzer keine große Rolle mehr. Dieses trifft z. B. für Unternehmen zu, die über das Internet Geschäfte abwickeln, aber auch für Bürger, die über das Internet einkaufen und behördliche Angelegenheiten erledigen. Ein schneller Internetzugang und der sekunden-schnelle Transfer großer Datenmengen sind heute essentielle Standortfaktoren für jedes Unternehmen geworden.

Die Verantwortung zur Bewältigung der örtlichen Problemlagen trifft die Gemeinden vornehmlich selbst, die damit finanziell jedoch vielfach überfordert sind. Angesichts eines geschätzten Investitionsbedarfes von ca. einer Mrd. € reichen die bisherigen Fördermaßnahmen nicht aus. Eine gute Lösungsmöglichkeit ist die Nutzung des niedrigbandigen Spektrums der Funkfrequenzen für die Versorgung des ländlichen Raums. Diese sind derzeit für die Verbreitung von Fernsehen reserviert und werden teilweise auch noch für militärische Zwecke eingesetzt. Will man hier Änderungen herbeiführen, bedarf es einer Umwidmung des Frequenzspektrums zugunsten von Mobilfunkdiensten. Spielräume dafür haben sich in den letzten Jahren dadurch ergeben, dass der terrestrische Rundfunk in Europa nicht mehr analog, sondern digital verbreitet werden soll. Schätzungen gehen davon aus, dass dann nur noch rund ein Viertel der bisherigen Übertragungskapazitäten erforderlich sein werden, um die derzeit verfügbaren analogen Fernsehprogramme digital auszustrahlen.

**Zusammenfassend** ist eine führende Position in der Versorgung mit Infrastruktur ein gerade für Deutschland wichtiger Standortfaktor. Als rohstoffarmes und gleichzeitig mit hohen Lohnkosten operierendes Land liegt in einer hervorragenden

Infrastruktur ein wichtiger Wettbewerbsvorteil gegenüber konkurrierenden Volkswirtschaften. Eine sichere und preiswerte Energieversorgung, engmaschige und gut funktionierende Verkehrsverbindungen und nicht zuletzt auch eine hervorragende Ausstattung mit modernen Kommunikationswegen sind entscheidende Faktoren für den Zustrom von Investitionen, Forschungseinrichtungen und gut ausgebildeten Menschen nach Deutschland. Sie werden in ihrer Bedeutung weder durch die demografische Entwicklung noch durch die Notwendigkeit des Umwelt- und Klimaschutzes geschmälert, im Gegenteil: Gerade eine sich rapide wandelnde Gesellschaft muss sich auch in ihrer Infrastruktur auf die neuen Gegebenheiten umstellen, sollen nicht wirtschaftliche und ökologische Chancen vertan werden.

## Jochen Homann, Staatssekretär, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

### Wettbewerbsfähige Energiekosten für den Industriestandort Deutschland

**Kluge Energiepolitik muss Klimaschutz, Versorgungssicherheit und wettbewerbsfähige Energiepreise vereinen. Die Sicherung der konventionellen Stromerzeugung und die Integration der erneuerbaren Energien erfordern erhebliche Investitionen. Dafür benötigen die Unternehmen Zeit und Investitionssicherheit und die Akzeptanz in der Bevölkerung.**



Jochen Homann,  
Staatssekretär,  
Bundesministerium  
für Wirtschaft und  
Technologie

Sehr geehrter Herr Thumann  
Sehr geehrter Herr Dr. Schnappauf,  
sehr geehrte Damen und Herren!

Mit modernen und leistungsfähigen Infrastrukturen stellen wir die Weichen für eine erfolgreiche wirtschaftliche Zukunft. Sie sind Basis für unseren Wohlstand und im internationalen Wettbewerb ein entscheidender Standortfaktor. Ich freue mich deshalb sehr über das wichtige Thema und die Einladung, hier sprechen zu können. Während etwa die Telekommunikationsindustrie als smarte Netzbranche gilt, wird über die zukünftige Ausgestaltung der Energieversorgung munter gestritten. Es gilt noch zu oft das Prinzip des »Wünschbaren« und nicht unbedingt des »Vernünftigen und Machbaren«.

Eine vernünftige Strategie, die Energieinfrastruktur auf möglichst viele Säulen zu stellen, gerät immer mehr aus dem Blickfeld. Vergessen wird oft: Auch bei einem maximalen Ausbau der erneuerbaren Energien bei Strom auf 30 Prozent im Jahr 2020, müssen immer noch 70 Prozent unseres Energiemixes in der Stromerzeugung mit anderen Energieträgern abgedeckt werden (Kernenergie, Kohle, Gas). Sowohl die Sicherung der konventionellen Stromerzeugung als auch die notwendige Integration der erneuerbaren Energien in die Netzinfrastruktur erfordern erhebliche Investitionen. Dazu brauchen die Unternehmen in Deutschland nicht nur ausreichend Zeit und Investitionssicherheit, sondern vor allem Akzeptanz in der Bevölkerung. Die öffentlichen Proteste gegen wichtige Infrastrukturvorhaben – ob moderne neue Kraftwerke oder Überlandleitungen der Stromnetze – nehmen aber zu. Dabei ist doch ein sicheres, wettbewerbsfähiges Energiesystem die Garantie, dass unsere Unternehmen zuverlässig produzieren können und die Verbraucher bezahlbare Energie beziehen können. Neben dem Kli-

maschutz werden deshalb die Energiekosten das zweite wichtige Megathema der Zukunft sein.

Wir haben es im Energiebereich aus meiner Sicht mit vier Kosten- bzw. Preisrisiken zu tun:

- Erstens, durch die steigenden Rohstoffpreise, wie etwa beim Öl.
- Zweitens, durch steigende Strompreise, wenn nämlich der notwendige Kraftwerks- und Netzausbau nicht vorankommt.
- Drittens, durch die überhöhten Kosten aufgrund der noch unzureichend funktionierenden Märkte.
- Und viertens, durch die Kosten des notwendigen Klimaschutzes.

Wir müssen diese Kostenrisiken in den Griff bekommen, damit Wirtschaft und Verbraucher auch langfristig in angemessener Weise Energie nutzen können. Wenn uns das nicht gelingt, werden Leidtragende die Verbraucher, der Klimaschutz und der Industriestandort sein: Durch Standortverlagerungen werden bei uns Arbeitsplätze abgebaut, Emissionen finden anderswo statt. Und das kann nicht in unserem Interesse sein.

#### Was sind also die Antworten der Bundesregierung?

Wir müssen ehrlich sehen, dass unsere Handlungsmöglichkeiten bei den Rohstoff- und Ölpreisen begrenzt sind. Unsere Importabhängigkeit wird voraussichtlich weiter steigen. Wir dürfen jedoch nicht die Hände in den Schoß legen. Wir können die Abhängigkeit von importiertem Öl und Gas begrenzen, wenn wir vermehrt heimische Quellen einsetzen, eine breite Palette von Energieträgern nutzen und Energiesparen fördern. Darüber hinaus müssen wir die Energieeffizienz verbessern und den Ausbau der erneuerbaren Energien vorantreiben. Dazu trägt auch das Integrierte Energie- und Klimaprogramm (IEKP) bei, das die Bundes-

regierung letztes Jahr auf den Weg gebracht hat. Denn angesichts des weltweit steigenden Energiehunger einerseits und der damit verbundenen steigenden Nachfrage andererseits, muss in Deutschland und Europa Energiesparen, Energieeffizienz und der Ausbau der erneuerbaren Energien ganz oben auf der politischen Tagesordnung stehen.

Wichtig ist dabei, das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren: bezahlbare Energie für die Industrie und auch für die Verbraucher zu gewährleisten. Zwar gibt es Klimaschutz nicht zum Nulltarif - er muss jedoch möglichst wirtschaftlich und effizient umgesetzt werden. Das gilt im Übrigen auch für die politisch verursachten Belastungen des Produktionsfaktors Elektrizität. Eine wettbewerbsfähige, sichere und klimafreundliche Stromversorgung hängt insbesondere davon ab, dass das Gesamtsystem optimiert ist. Das heißt zum Beispiel, dass die Kapazitäten von Kraftwerken auf der einen Seite und der Ausbau der erneuerbaren Energien und der Netze auf der anderen Seite zusammenpassen müssen. Andererseits müssen wir beobachten, dass sich Planungsverzögerungen und Baublockaden bei konventionellen Kraftwerken immer problematischer auswirken. Diese wirken grundsätzlich Strompreis treibend, da der Zubau neuer Kraftwerke mit besseren Wirkungsgraden verhindert wird. Insofern macht es aus meiner Sicht auch keinen Sinn, beim Thema Kraftwerksbau von Stromlücken oder Blackouts zu sprechen. Wir müssen vor allem über die Kosten- und Preisrisiken diskutieren!

Wir haben uns zu diesem Zweck gemeinsam mit der Stromwirtschaft, der Netzagentur und dem Umweltministerium mit den Ergebnissen der Untersuchungen zu diesem Thema (dena, UBA) auseinandergesetzt. Im Ergebnis haben wir eine übereinstimmende Bewertung: Wir brauchen dringend neue Anlagen, denn bei ausbleibendem Zubau von Netz- und Erzeugungskapazitäten laufen wir Gefahr, dass das Angebot knapp wird. Für das BMWi wäre die einfachste und auch preisgünstigste Lösung die Verlängerung der Laufzeiten der Kernkraftwerke. Das zeigt im Übrigen auch die dena-Studie. Die schlechteste und teuerste Lösung wäre, wenn aufgrund von politischen und administrativen Hemmnissen und klimapolitisch motivierten Widerständen die Kraftwerksbetreiber ihre alten Anlagen weiterlaufen ließen, statt die Erneuerung des Kraftwerksparks durchzuführen. Schon heute überlegt sich die Industrie, ob sie unter solchen Bedingungen nicht lieber im Ausland investiert. Damit würden wir nicht nur Emissionen, sondern auch Arbeitsplätze exportieren. Dem Klimaschutz wäre überhaupt nicht gedient. Hinzu kommt, dass nicht in die Köpfe zu bekommen ist, dass die europäischen Kraftwerksemissionen allein durch den EU-weiten Emissions-

handel begrenzt werden. Durch Verhinderung eines Kohlekraftwerks in Deutschland wird keine einzige Tonne CO<sub>2</sub> weniger ausgestoßen.

Wir brauchen mehr Wettbewerb und mehr Anbieter bei der leitungsgebundenen Energieversorgung. In der Tat weisen die deutschen Strompreise seit dem Jahre 2000 eine steigende Tendenz auf. Von 1998 bis 2007 sind sie für die mittelspannungsseitig versorgte Industrie um ca. 20 % gestiegen. In Europa liegen die deutschen Industriestrompreise mit an der Spitze. Deutschland belegte hier im Vergleich der Strompreise vom Januar 2008 nach Italien die zweite Stelle. Diese Entwicklung gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. Deshalb sieht das BMWi eine entscheidende Aufgabe darin, dem Wettbewerb auf den Strommärkten eine größere Dynamik zu verleihen, denn Wettbewerb ist der beste Garant für günstige Preise. Dazu haben wir bereits eine Reihe von Maßnahmen veranlasst. Dazu gehörten:

- die Regulierung der Netzentgelte durch die Bundesnetzagentur, die zu einer deutlichen Reduzierung der Netzentgelte führte;
- die Anreizregulierungsverordnung von 2007, die ab 2009 greifen soll und Anreize für einen effizienten und damit kostengünstigeren Netzbetrieb schafft;
- die Kraftwerks-Netzanschluss-Verordnung aus dem gleichen Jahr, die den Netzanschluss neuer Kraftwerke insbesondere von neuen Wettbewerbern beschleunigt.
- die Kartellrechtsnovellierung von Ende 2007, mit der jetzt die Preise für die Stromanbieter wirksamer überprüft werden können.

Mit Nachdruck werden wir uns dafür einsetzen, die staatliche Strombelastung in Zukunft in Grenzen zu halten. So haben wir bei der Novellierung des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes eine Deckelung vorgesehen, die keinen weiteren Anstieg der Belastung über das bisherige Niveau hinaus zulässt. Auch eine weitere Erhöhung der Stromsteuer über das im Jahre 2003 erreichte Niveau hinaus werden wir nicht zulassen.

Der Emissionshandel darf nicht dazu führen, dass die energieintensive Industrie aus Europa vertrieben wird, weil nur hier ein Preis für CO<sub>2</sub> bezahlt werden muss. Damit wäre niemandem gedient. Sonst verliert Europa Arbeitsplätze, und für die Umwelt ist auch nichts gewonnen. Wenn die Industrie abwandert, müssen wir die innovativen Produkte

---

der Industrie, die wir zur Bekämpfung des Klimaproblems benötigen, importieren. Damit kein Missverständnis aufkommt - bei der Diskussion um die Zukunft des Emissionshandels geht es nicht darum, die Klimaziele in Frage zu stellen. Wir stehen alle hinter den ehrgeizigen Zielvorgaben. Und dafür steht das Gesamt-cap der Emissionshandelszertifikate. Mit der Art und Weise der Allokation dieser Zertifikate entscheiden wir aber über die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie.

Ich plädiere nachdrücklich dafür, dem produzierenden Gewerbe in der EU die benötigten Emissionszertifikate auch weiterhin kostenlos zuzuteilen. Das produzierende Gewerbe steht im internationalen Wettbewerb und kann die anfallenden CO<sub>2</sub>-Kosten nicht weitergeben. Grundlage für die Zuteilung sollen dabei Standards sein, die sich an der besten verfügbaren Technologie orientieren. In der Stromwirtschaft, die nicht mit außereuropäischen Konkurrenten (ohne CO<sub>2</sub>-Kosten) im Wettbewerb steht, geht es darum, dass die technischen CO<sub>2</sub>-Vermeidungsmöglichkeiten schrittweise innerhalb der Investitionszyklen wirtschaftlich vertretbar umgesetzt werden. Dabei ist nicht auszuschließen, dass bei den Kraftwerksinvestoren eine gewisse Unsicherheit über die zukünftige Kostenentwicklung besteht, die zu Investitionsattentismus führen kann.

Dies gilt vor allem hinsichtlich der kaum abschätzbaren CO<sub>2</sub>-Kosten, die wegen der geplanten Vollversteigerung der Emissionshandelszertifikate zu einem zentralen Kostenfaktor für die Stromerzeugung werden. So richtig es ist, die politisch nicht gewollten »windfall profits« abzuschöpfen, so müssen wir uns dennoch fragen, ob wir mit der Vollversteigerung der Emissionshandelszertifikate über das Ziel hinausschießen. Ich plädiere daher dafür, dass zumindest für Neuanlagen eine zeitlich begrenzte Gratiszuteilung auf Basis brennstoffdifferenzierender benchmarks vorgesehen werden sollte.

Energiepolitik darf in Deutschland nicht mehr nur unter dem Aspekt des Klimaschutzes oder dem Ausbau der erneuerbaren Energien diskutiert werden. Ich bin dem BDI deshalb dankbar, dass auch die anderen Ziele der Energieversorgung wie Versorgungssicherheit und vor allem wettbewerbsfähige Energiepreise jetzt wieder stärker in den öffentlichen Blick gebracht werden. Nur so sichern wir die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands, und damit das Fundament für unseren Wohlstand und unsere Lebensqualität.

Vielen Dank!

## Dr. Ulrich Jobs, CEO RWE AG

### Der Kraftwerkspark von morgen – für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Stromerzeugung

Sehr geehrte Damen und Herren, zunächst möchte ich Ihnen den Titel meines Vortrags kurz erläutern. »Der Kraftwerkspark von morgen« erstreckt sich nach meinem Verständnis über einen Zeitraum von 45 bis 60 Jahren, d.h. 5 bis 10 Jahre für Planung und Errichtung sowie 40 bis 50 Jahre Nutzung. Ich spreche nicht vom Kraftwerkspark von übermorgen. »Wettbewerbsfähig« bedeutet in diesem Zusammenhang keine Benachteiligung und Belastung der deutschen Volkswirtschaft gegenüber den übrigen hoch industrialisierten Ländern, sowohl in Europa als auch weltweit. »Nachhaltig« soll heißen, dass die Klimaschutzziele Deutschlands und Europas erreicht werden sollen und gleichzeitig die Versorgungssicherheit und Sozialverträglichkeit der Stromversorgung gewährleistet bleiben. Versorgungssicherheit wird jeder – je nach Risikobereitschaft und Sicherheitsbedürfnis – anders definieren. Am Ende meines Vortrages wird hoffentlich klar sein, was ich darunter verstehe. Gibt es überhaupt Entscheidungsbedarf?

Aber natürlich gibt es Entscheidungsbedarf! Die ehrgeizigen Klimaschutzziele Deutschlands und der Europäischen Union erfordern einen klimafreundlicheren Energiemix. Auch der politisch gewollte Ausstieg aus der Kernenergienutzung in Deutschland macht Entscheidungen über Ersatzinvestitionen dringend erforderlich. Und schließlich erfordert die Überalterung des derzeitigen Kraftwerksparks in Europa und in Deutschland den rechtzeitigen Neubau entsprechender Ersatzanlagen.



Mit der dena-Studie vom März 2008 über absehbare Knappheit an Kraftwerkskapazitäten in Deutschland wurde ein wichtiges politisches Signal gesetzt. Ich zitiere aus der Studie:

»Die derzeitigen Planungen für fossile Kraftwerksneubauten, für die eine hohe Realisierungswahrscheinlichkeit besteht, reichen nicht aus, um die bis 2020 zu erwartende Stromnachfrage und die damit verbundene Höchstlast mit Kraftwerkskapazitäten am Standort Deutschland zu decken.« Und weiter:

»Diese Aussage trifft auch bei engagierter Ausschöpfung der Stromeffizienzpotenziale und Erreichen der Ziele zum Ausbau der regenerativen Energien (auf 30 %) und der Kraft-Wärme-Kopplung (auf 25 %) zu.«



Dr. Ulrich Jobs,  
CEO RWE AG

Im günstigsten Fall, dem Szenario gemäß Energieprogramm der Bundesregierung, also bei einem sinkenden Stromverbrauch, steht ab 2012 nicht mehr genügend gesicherte Kraftwerksleistung zur Verfügung, um die Jahreshöchstlast zu decken. Bis 2020 wächst die Differenz zwischen Jahreshöchstlast und gesicherter Kraftwerksleistung auf rund 11 700 MW. Es muss also etwas geschehen!

Hätte man die Möglichkeit, unter Nutzung des ingenieur- und betriebswirtschaftlichen Sachverständes auf der »Grünen Wiese« zu bauen, wäre die Investitionsstrategie vergleichsweise einfach. Um eine wettbewerbsfähige und versorgungssichere Stromerzeugung bei gleichzeitiger Erfüllung der Klimaschutzziele sicherzustellen, würden zunächst die Technologien mit den niedrigsten CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten zum Zuge kommen. Dazu gehören im Bereich der Stromerzeugung z.B. die Kernenergie und die CCS-Technologie (Carbon, Capture and Storage), d.h. die CO<sub>2</sub>-Abtrennung und dessen unterirdische Ablagerung.



Quelle: McKinsey Studie »Kosten und Potenziale der Vermeidung von Treibhausgasemissionen in Deutschland

Bei Einsatz der kostengünstigsten Vermeidungstechnologien könnten insgesamt 5 Mrd. Euro ausreichen, um die ehrgeizigen Klimaschutzziele Deutschlands zu erreichen.

Aber leider haben wir keine »Grüne Wiese«, sondern bestehende und in Aussicht stehende europäische und deutsche Gesetze und Verordnungen. Dazu gehören z.B. das Energieeinspeisegesetz zur Förderung der erneuerbaren Energien – kurz EEG – und die Regelungen zum europäischen Emissionshandelssystem, um nur die wichtigsten zu nennen.

#### Emissionshandel führt zu erheblichen Belastungen

Die Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten sind gravierend. Bei Beibehaltung des Kernenergieausstiegs und der geplanten Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2020 um 31 % bezogen auf das Basisjahr 1990 kostet die



Vermeidung im Durchschnitt 64 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. In absoluten Zahlen ausgedrückt müssen wir ab 2013 mit Belastungen aus dem Energieeinspeisegesetz von deutlich mehr als 10 Mrd. Euro pro Jahr rechnen. Beim Emissionshandelssystem sind die Belastungen schwieriger abzuschätzen. Niemand kann heute vernünftig prognostizieren, ob der Preis für ein CO<sub>2</sub>-Zertifikat sich auf 10, 20 oder gar weit über 50 Euro einstellen wird. Warum ist das für den zukünftigen Kraftwerkspark wichtig?

Lassen Sie uns einmal von folgenden Annahmen ausgehen: Der Ausbau der erneuerbaren Energien und der Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen kommt sowieso wegen der Subventionsmechanismen. Aus der Kernenergie steigt Deutschland nach bestehender Gesetzeslage aus. Bleiben zur Deckung der Kapazitätslücke nur neue Kohle- und Gaskraftwerke.

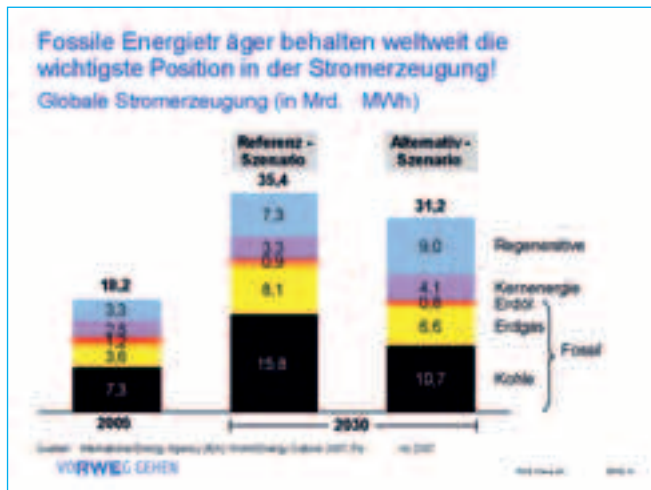


Auch wenn durch technische Weiterentwicklung der spezifische Brennstoffverbrauch je erzeugter Kilowattstunde der neuen Kraftwerke geringer wird, so werden die Brennstoffpreise aufgrund der weltweit steigenden Nachfrage weiter anziehen. Dabei ist interessanter Weise festzustellen, dass die Gaspreise im Verhältnis zu den Kohlepreisen deutlich stärker ansteigen.

Während die Investitionskosten als fixe Kosten für die Errichtung eines neuen Kraftwerks feststehen, wird die Wirtschaftlichkeit der Neuanlagen im laufenden Betrieb maßgeblich von den so genannten variablen Kosten bestimmt, also von Kosten für den Brennstoff und die CO<sub>2</sub>-Zertifikate. Die niedrigeren Fixkosten begünstigen zunächst Gaskraftwerke gegenüber Kohlekraftwerken. Die Wettbewerbsfähigkeit der Gaskraftwerke wird andererseits durch die höheren variablen Kosten, insbesondere durch die hohen Gaspreise übermäßig belastet. Je größer der Abstand zwischen Kohle- und Gaspreis ist, desto wirtschaftlicher sind Kohlekraftwerke gegenüber Gaskraftwerken. Dieser Preisvorteil der Kohle wird aber durch den CO<sub>2</sub>-Zertifikatspreis zum Teil aufgehoben: Je höher der Zertifikatspreis, desto relativ wirtschaftlicher werden dadurch Gaskraftwerke. Dabei ist eines auf jeden Fall gewiss: je höher Gas- und Zertifikatspreise steigen, desto höher werden die Strompreise steigen.

Kann es unter diesen Bedingungen die richtige Strategie sein, aus der Kohleverstromung auszusteigen und alles auf die Gaskarte zu setzen? Wohl kaum. Dies hätte nicht mehr viel mit Versorgungssicherheit zu tun. Denn die Gasvorräte auf der Welt sind sehr ungleichmäßig verteilt. Welche Rolle wird die Kohle daher im Energiemix für die Stromerzeugung einnehmen? Für Deutschland ist das schwer vorauszusagen. Was den weltweiten Einsatz der Kohle in der

Stromerzeugung angeht, dazu macht die Internationale Energie Agentur klare Aussagen.



Demnach wird sich der Anteil der Kohle bei der Stromerzeugung bis zum Jahre 2030 etwa verdoppeln. Das heißt für uns: Wir dürfen uns bei unseren teuren Klimaschutzmaßnahmen noch nicht einmal gut fühlen. Denn wir haben zwar mit viel Geld am Steigungswinkel des CO<sub>2</sub>-Anstiegs gearbeitet, aber das Ziel wird deutlich verfehlt. Ohne eine CO<sub>2</sub>-Abscheidung und Einlagerung des CO<sub>2</sub> wird die Klimaschutzaufgabe nicht zu meistern sein. Deshalb arbeitet RWE intensiv an der CCS-Technologie und ist bereit, eine Milliarde Euro in ein 450 MW Kohlekraftwerk mit integrierter Kohlevergasung zu investieren. Ob die Option angenommen wird, hängt allerdings entscheidend von der politischen Unterstützung ab.

Was bedeutet dies nun konkret unter den gegebenen Bedingungen? Wir starten ja nicht von null und wir sind auch nicht auf einer »Grünen Wiese«. Deutschland ist strukturell wegen des kohlereichen Energiemix und der ausgeprägten industriellen Wirtschaftsstruktur besonders betroffen.

- Rund 50 % Kohleanteil am deutschen Energiemix. Der deutsche Kraftwerkspark ist im Verhältnis zu anderen Ländern älter und modernisierungsbedürftig.
- Kraftwerkserneuerung ist ein wesentlicher Stellhebel zur Erreichung der Klimaschutzziele. Dabei steht meines Erachtens außer Frage, dass neue Kohlekraftwerke unverzichtbar sind. Sie senken die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Ersatz von Altanlagen.
- Kraftwerkstechnologie »Made in Germany« leistet auch unter globalen Aspekten wichtige Beiträge zur Emissionsminderung.

- Aus Gründen der Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit brauchen wir auch künftig Stein- und Braunkohlekraftwerke.
- Stromintensive Branchen beschäftigen direkt mehr als 600 000 Mitarbeiter. Indirekt sind mehr als 1,5 Mio. Arbeitsplätze betroffen.

#### Die aktuellen Vorschläge der EU-Kommission – insbesondere die Forderung nach einer Vollversteigerung – gefährden den Standort Deutschland nachhaltig.

Eine 100-prozentige Versteigerung erhöht die Vollkosten neuer Anlagen. Dies bedeutet:

- Insbesondere Kohlekraftwerke wären überproportional betroffen und drohen, aus dem Markt gedrängt zu werden.
- Die Strompreise in Deutschland werden bei einer Vollversteigerung in 2020 real um 15 bis 20 % höher sein als bei einer kostenfreien Zuteilung (Quelle: Studie von EWI/EEFA im Auftrag von BDI, BDEW et al).
- Durch eine Versteigerung verursachte höhere Strompreise ziehen Arbeitsplatzeffekte nach sich. In der o. g. Studie wird aufgezeigt, dass bis 2020 im Vergleich zu einem Szenario mit kostenfreier Zuteilung bis zu 200 000 Arbeitsplätze verloren gehen – vor allem durch Abwanderung energieintensiver Industrien.
- Mit einer 100-prozentigen Versteigerung stünde auch die Weiterentwicklung der Verstromung von Braunkohle, dem wichtigsten heimischen Energieträger der Bundesrepublik, auf dem Spiel. Strukturelle Verwerfungen durch erhebliche negative Effekte bei der Wertschöpfung und den Arbeitsplätzen in den Kohlerevieren wären unausweichlich. Die deutsche Braunkohle schafft derzeit deutschlandweit direkt und indirekt rund 50 000 Arbeitsplätze.
- Zukünftige Investitionen in Kohlekraftwerke – u. a. auch im rheinischen Braunkohlerevier – würden unterbleiben und wären für den Standort Deutschland verloren. Eine aktuelle, von RWE beauftragte Studie zeigt z. B., dass der Neubau eines großen Steinkohlekraftwerks (1600 MW) in Hamm/Westfalen deutschlandweit in der Bauphase pro Jahr eine zusätzliche Produktion von rund 800 Mio. Euro und eine durchschnittliche Beschäftigung von rund 6400 Erwerbstätigen auslöst.

**Deutschland muss eine klare Position vertreten, die einen breiten Energiemix stützt und sicherstellt, dass die heimische Energieversorgung auch im internationalen Vergleich nicht weiter an Boden verliert.**

Um den Standort Deutschland nicht zu schwächen, sind folgende Änderungen im Entwurf der EU-Emissionshandelsrichtlinie erforderlich:

- Eine über 2012 hinausgehende Nutzung internationaler JI/CDM-Projekte zur Erhöhung der Handelsmenge und damit zur Dämpfung des CO<sub>2</sub>-Preisanstiegs.
- Ein stufenweiser Einstieg in die Versteigerung der CO<sub>2</sub>-Emissionsberechtigungen für die Anlagen zur Stromerzeugung, so wie es für Industrieanlagen im Richtlinienentwurf bereits vorgesehen ist.
- Eine kostenfreie Zuteilung von Emissionsrechten für Neuanlagen auf Basis brennstoffspezifischer Benchmarks. Dies setzt Anreize für den Neubau von Kraftwerkskapazitäten – auch auf Basis von Kohle – und führt damit durch eine beschleunigte Modernisierung zur Erreichung der Klimaschutzziele.

**Anforderungen an das Emissionshandelssystem nach 2012:**

- ▶ Keine Deckung von JI/CDM
- ▶ Versteigerungsquote für Stromerzeugung nur schrittweise anheben.
- ▶ Kostenfreie Zuteilung für Neuanlagen nach Maßgabe brennstoffspezifischer Benchmarks.

— Damit wird der Strompreisanstieg gedämpft, die Modernisierung des Kraftwerksparks beschleunigt, ein ausgewogener Energiemix erhalten und einer Verlagerung von Stromerzeugungskapazitäten und stromintensiver Industrie entgegengekömmt.

VORWEG GEFH

#### Schlüsselbotschaften

Nach dem Gesagten sind meine vier Schlüsselbotschaften sicherlich verständlich:

1. Für den zukünftigen Kraftwerkspark gibt es kein wichtigeres Thema als die Ausgestaltung des Emissionshandels. Die Folgen sind nicht nur relevant für die Stromerzeugung, sondern für die gesamte Bundesrepublik.
2. Deutschland ist strukturell durch den kohlereichen Energiemix und die industrielle Wirtschaftsstruktur besonders vom Emissionshandel betroffen.

3. Die aktuellen Vorschläge der EU-Kommission – insbesondere die Forderung nach einer Vollversteigerung der CO<sub>2</sub>-Zertifikate – gefährden den Industriestandort Deutschland nachhaltig.

4. Deutschland muss eine klare Position vertreten, die einen breiten Energiemix stützt und sicherstellt, dass die heimische Energieversorgung auch im internationalen Vergleich nicht weiter an Boden verliert.

**Fazit: Wir brauchen ....**

- ▶ ... Kosteneffizienz im Klimaschutz.
- ▶ ... eine Stromerzeugung, die alle Energieträger einbezieht, nicht nur Erneuerbare und KWK.
- ▶ ... eine Laufzeitverlängerung für Kernkraftwerke.
- ▶ ... bessere Rahmenbedingungen für den Kohleinsatz in der Stromerzeugung.
- ▶ ... einen gestuften Einstieg in die Auktionierung.
- ▶ ... eine brennstoffspezifische kostenfreie Zuteilung von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten für Neuanlagen.
- ▶ ... eine stärkere Nutzung von JI/CDM-Projekten.

VORWEG GEFH

Und eine Bemerkung am Rande: Wir sollten nicht naiv sein: Profiteur der vorgeschlagenen Regelungen beim zukünftigen Emissionshandel ist eindeutig Frankreich zu Lasten Deutschlands. Ich versichere Ihnen: RWE nimmt die skizzierten Herausforderungen für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Stromerzeugung am Standort Deutschland ernst. Wir haben 2000 MW modernste Braunkohleblöcke und ein hocheffizientes 500 MW Erdgaskraftwerk im Bau. Am 29. August 2009 wird die Grundsteinlegung für zwei 800 MW-Steinkohleblöcke in Hamm stattfinden. Wir investieren bis zu einer Milliarde Euro pro Jahr in den Ausbau der regenerativen Stromerzeugung. Damit sind wir derzeit größter Investor in Deutschland. Es kann also keine Rede sein von einer Investitionsverweigerung oder der Drohung einer Verweigerung.

Es ist aber wichtig, dass die Bundesregierung jetzt handelt. Im zweiten Halbjahr 2008 werden in Brüssel die entscheidenden Weichen gestellt. Daher appelliere ich an die Bundesregierung, für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Stromerzeugung gemeinsam vorWEG zu gehen! Im Interesse und zum Wohle Deutschlands.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Dr. U. Jobs (RWE)



Forum Energie: F. Loh (ZVEI), W. Rhode (IG Metall), Dr. U. Jobs (RWE), T. Gönner (Umweltministerin Baden-Württemberg), Dr. G. Schaefer (BDI-Energieausschuss), Prof. Dr. W. Pfaffenberger (Jacobs University Bremen)

## Matthias von Randow, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Deutschland: Logistikkreisschleife Europas – Sind wir gerüstet?

Deutschland verfügt über ein dichtes, gut ausgebautes Verkehrsnetz – in den Ballungsräumen und in der Fläche. Die Verkehrspolitik muss die notwendigen Rahmenbedingungen für ein leistungsstarkes und nachhaltiges Verkehrssystem setzen. Der Verkehr von morgen muss klima- und umweltfreundlicher, leiser und sicherer werden.

### Deutschland: Logistikkreisschleife Europas – Sind wir gerüstet?

Wer in anderen Ländern Europas unterwegs ist, lernt schnell die Vorteile des deutschen Verkehrssystems schätzen: Ein dichtes, gut ausgebautes Verkehrswegenetz – nicht nur zwischen den Ballungszentren, sondern auch in der Fläche. Dazu ein hervorragend funktionierender ÖPNV mit gut vertakteten Bus- und Bahnverbindungen, von denen viele unserer Nachbarn nur träumen können. Und nach wie vor gilt: Beim Fahrzeugbau hat Deutschland die Nase vorn, und zwar entgegen manchen Unkenrufen auch mit Blick auf Klimafreundlichkeit und Energieeffizienz. Wir haben also in Deutschland in der Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft bereits vieles richtig gemacht.

Aber ist alles in Ordnung? Keineswegs! Die Verkehrspolitik ist gefordert, die notwendigen Rahmenbedingungen für ein leistungsstarkes und nachhaltiges Verkehrssystem zu setzen und dabei die wichtigsten gesellschaftlichen Herausforderungen im Blick zu haben: Ein drastisch wachsender Güterverkehr, Umwelt- und Klimaschutz, der demografische Wandel, die Sicherung der Lieferkette und der Energieversorgung, die Zukunft der Arbeitsbedingungen im Bereich Mobilität und die Erhöhung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Was sind unsere Antworten auf diese Herausforderungen?

Auf den Punkt gebracht muss der Verkehr künftig klima- und umweltfreundlicher, leiser und sicherer werden. Und der Verkehr benötigt mehr Investitionen. Wir brauchen dafür integrierte Konzepte wie z. B. unsere national und europäisch angelegte Energiestrategie für den Verkehr und den Masterplan Güterverkehr und Logistik, den wir zusammen mit der Wirtschaft erarbeitet haben.

Vor dem Hintergrund dieser Instrumente bedeutet das für die vor uns liegenden Aufgaben konkret:

Erstens: Das bestehende Verkehrssystem, die bestehende Verkehrsinfrastruktur muss effizienter als bisher genutzt werden. Dazu gehören Innovation und Investitionen. Wir wollen dafür z. B. die Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementsysteme in Deutschland ausweiten und bis 2015 auf allen heute besonders belasteten Korridoren die Technologie zur Anwendung bringen. Damit reduzieren wir Staus und nutzen bestehende Infrastruktur erheblich besser.

Effizienzerhöhung ist das eine; Verkehrsvermeidung ist eine zweite Aufgabe. Das ist vor allem die Aufgabe der Logistiker. Schon aus wirtschaftlichen Gründen muss alles unternommen werden, um unnötigen Verkehr zu vermeiden. Wir schaffen dadurch mehr Raum für notwendige Mobilität und ersparen uns einen hohen finanziellen Aufwand.

Drittens: Unser Ziel ist es, den Transport auf der Schiene weiter zu stärken. Mit der Privatisierung der Deutschen Bahn AG schaffen wir dafür eine wichtige ökonomische Voraussetzung.

Viertens: So sehr wir die Effizienz der bestehenden Infrastruktur auch erhöhen – wir werden auch mehr Infrastruktur benötigen. Deswegen wollen wir die Verkehrsinvestitionen in Deutschland deutlich aufstocken. Wir werden Schwerpunkte dort setzen, wo der Bedarf am höchsten ist – ohne die Fläche abzuhängen – und wir wollen Güter- und Personenverkehr stärker entmischen.

Der fünfte Punkt ist möglicherweise die größte Herausforderung: Im Verkehr werden 70 % des Mineralöls verwendet – wie also sieht der Beitrag der Verkehrspolitik zu Klimaschutz und Energieversorgungssicherheit aus? In der Automobilproduktion brauchen wir für jedes Auto mehr CO<sub>2</sub>-Reduktion. Damit auf diesem Feld Fortschritte



Matthias von Randow, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

erzielt werden, wollen wir Anreize geben. Die Weiterentwicklung der Maut und der Emissionshandel sind ebenso geeignete marktorientierte Instrumente. Deswegen wollen wir auch die Einbeziehung von Luft- und Seeverkehr in das Emissionshandelsystem. Und dies sind nur einige Beispiele. Sie zeigen, in welchem Ausmaß Verkehrspolitik zugleich Energie-, Technologie- und Wirtschaftspolitik ist. Sechstens: Die Verstärkung des Lärmschutzes erhöht auch die Akzeptanz für weiteres Verkehrswachstum. Wir haben deshalb ein »Nationales Verkehrslärmschutzpaket« aufgelegt.

Siebtens: Die Verbesserung der Aus- und Weiterbildung sowie die Stärkung guter Arbeitsbedingungen für Beschäftigte in Transport und Logistik ist eine weitere Aufgabe, die nur in Kooperation mit den Unternehmen der Verkehrswirtschaft angegangen werden kann.

Zuletzt müssen wir mit unserem achten Handlungsfeld die Verkehrswege-Finanzierung auf ein solides Fundament stellen: Wir wollen die Haushaltsmittel der Bundesregierung dafür erhöhen; wir wollen die zusätzlichen Mittel aus der

Weiterentwicklung der Maut sowie Einnahmen aus der Teilprivatisierung der Bahn AG zusätzlich zur geltenden Finanzplanung in die Verkehrsinfrastruktur investieren. Und wir stehen dafür, zukünftig verstärkt privates Kapital an der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu beteiligen.

Zusammengefasst ist die arbeitsteilige Aufgabenstellung für Deutschland klar: Die Politik ist gefordert, die notwendigen – vor allem finanziellen – Rahmenbedingungen für ein leistungsstarkes und nachhaltiges Verkehrssystem zu setzen. Ich stehe in diesem Zusammenhang für eine klare politische Maxime: Wir brauchen Investitionen in »Bildung und Beton« – also in Infrastruktur und Innovation! Die Wirtschaft muss ihrerseits zusammen mit qualifizierten Mitarbeitern und innovativen Technologielösungen die entsprechenden Chancen am Standort Deutschland ergreifen. Beides ist notwendig – denn das enorme Wachstum im Verkehr fordert von uns allen Kreativität und Gemeinsinn, um auch weiterhin Wohlstand, Lebensqualität und Umweltschutz zu gewährleisten.



M. von Randow (BMVBS)



M. von Randow (BMVBS)

## Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA)

### Mobilität im Spannungsfeld von Klimaschutz und Verkehrswachstum

**Wirksamer Klimaschutz und das anhaltende Verkehrswachstum sind zentrale Herausforderungen für unsere moderne Mobilität. Leistungsfähige Infrastrukturen sind die unverzichtbare Voraussetzung für Mobilität und Klimaschutz.**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
Mobilität ist Grundvoraussetzung für das gesellschaftliche Zusammenleben genauso wie für die Funktionsfähigkeit einer Volkswirtschaft. Damit Mobilität möglich ist und möglich bleibt, bedarf es zweier Dinge. Zum einen einer entsprechenden Infrastruktur, zum anderen aber auch einer technologischen und organisatorischen Abwicklung von Mobilität in einer Weise, die den Anforderungen der Nachhaltigkeit genügt – und das weit über die Frage des Klimaschutzes hinaus. Die Mobilität heute darf nicht zu Lasten der Mobilität morgen gehen, genauso wie wir verhindern müssen, dass Investitionsdefizite heute die Infrastruktur von morgen beschädigen. Die Mobilität der kommenden Generationen wird sich verändern, aber sicher nicht abnehmen. Klimaschutz statt Mobilität kann daher nicht das Ziel sein.

#### Herausforderung Infrastruktur

Die Schaffung und Erhaltung einer funktionsfähigen Infrastruktur ist im Gegenteil existentiell für beide Ziele: Mobilität und Klimaschutz. Die Zukunft der Verkehrswege ist existentiell für die Zukunft des Standorts Deutschland. Das wird allgemein anerkannt. Und dies gilt natürlich für die Infrastruktur aller Verkehrsträger. Und mehr als in der Vergangenheit wird es dafür notwendig sein, dass die verschiedenen Verkehrsträger zusammenwirken. Der Verband der Automobilindustrie ist dazu bereit.

Wir konnten uns in der Vergangenheit immer sicher sein, dass Deutschland mit seiner Infrastruktur im internationalen Vergleich sehr gut da steht. Doch bedarf es jetzt gemeinsamer Anstrengungen aller, dass dies auch in Zukunft so bleibt. Auch hierin sind sich alle einig: So kommt die Benchmarking-Studie, die das Institut für Mobilitätsforschung 2007 vorgelegt hat, zu dem Ergebnis, dass gerade mit Blick auf die Stauhäufigkeit in Deutschland Nachholbedarf besteht. Im Vergleich der sieben untersuchten europäischen Länder liegt Deutschland hier hinter Schweden, der

Schweiz, Italien und Frankreich nur auf Platz Fünf. Der Anteil der Autobahnstrecken an der Gesamtlänge des Netzes, die als hoch belastet einzustufen sind, ist nach einer Untersuchung der Universität zu Köln in den letzten 25 Jahren von rund fünf Prozent auf über ein Viertel gestiegen. Auch die Qualität der Infrastruktur hat sich verschlechtert. Rund ein Fünftel des Autobahnnetzes ist nicht mehr voll gebrauchsfähig. Sind durch Unebenheiten und Spurrinnen mit verringerter Griffbarkeit gekennzeichnet.

Für die Kommunen wurde in einer aktuellen Studie ein Investitionsbedarf bis 2020 von rund 47 Mrd. Euro pro Jahr bis 2020 ermittelt, davon ein knappes Viertel für kommunale Straßen. Im Jahre 2005 dagegen betragen die Investitionen der Kommunen lediglich 40 Mrd. Euro. Die jüngste Studie »Deutschland 2020« von McKinsey mahnt ebenfalls an, dass Deutschland ohne massive Investitionen in die Infrastruktur Gefahr läuft, diesen Wettbewerbsvorteil zu verlieren. Auch ein Blick in die aktuellen Wachstumsprognosen illustriert den Handlungsbedarf: ein Zuwachs von rund 70 Prozent im Güterverkehr bis 2025 und von immerhin noch etwa 20 Prozent im Personenverkehr – Wachstum das übrigens auch Steuereinnahmen generiert.

Der Bundesverkehrsminister hat jetzt den Masterplan Güterverkehr und Logistik im Entwurf vorgelegt. Darin legt er zu Recht einen Schwerpunkt auf den verstärkten Ausbau von Verkehrsachsen und Verkehrsknoten. Als Kernelement einer Infrastrukturoffensive für den Güterverkehr wird dabei richtigerweise gerade der Ausbau der hoch belasteten und für den Straßengüterverkehr vorrangigen Autobahnabschnitte genannt. Genauso gilt es aber, die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern weiter auszubauen. Die Endfassung des Masterplans muss deshalb noch stärker als bisher geschehen, eine Perspektive aufzeigen, wie wir das Investitionsdefizit möglichst rasch überwinden können.



Matthias Wissmann,  
Präsident des  
Verbandes der  
Automobilindustrie  
e. V. (VDA)

Um den Verkehr der Zukunft bewältigen zu können, ist es nötig, dass alle Verkehrsträger zupacken und so gut wie möglich auch miteinander vernetzt sind. Die Zeit der Grabenkämpfe zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sollte vorbei sein. Nur miteinander werden wir Erfolg haben.

#### Herausforderung Klimaschutz

Neben die Herausforderung der Infrastrukturpolitik tritt die Herausforderung des Klimaschutzes. Der Anteil des Straßenverkehrs an den weltweiten vom Menschen gemachten Treibhausgasemissionen liegt zwar bei unter 10 Prozent, mit den über 3 Prozent Emissionen des sonstigen Verkehrs, ergeben sich rund 13 Prozent für den gesamten Transportsektor. Deutlich mehr Treibhausgase als der Straßenverkehr produzieren jeweils Industrie und Landwirtschaft.<sup>2</sup> Dennoch muss alles getan, um auch die Emissionen des Verkehrs zu reduzieren.

Die Automobilindustrie hat diese Herausforderung angenommen – ihre Offensive zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung läuft auf Hochtouren und zeigt erste wichtige Erfolge: Der durch-

schnittliche CO<sub>2</sub>-Wert der in Deutschland neu zugelassenen Pkw ist 2007 um 1,7 Prozent gesunken. Dabei konnten die deutschen Hersteller einen deutlich stärkeren Rückgang (-2 Prozent) erzielen als die Importeure (-1,3 Prozent). Die geringsten Einsparungen erreichten die Japaner (-0,6 Prozent) und die Franzosen (-0,8 Prozent). In den volumenstärksten Fahrzeugsegmenten (Kompaktklasse, Mittelklasse und obere Mittelklasse), auf die nahezu die Hälfte aller Neuzulassungen entfällt, liegt der Emissionswert der deutschen Anbieter sogar unter den Durchschnittswerten.

Im Bereich der Klein- und Kleinwagen konnten die deutschen Hersteller einen überdurchschnittlichen Einsparungserfolg erzielen (-6,7 Prozent). Analog dazu haben die deutschen Hersteller ihren Inlandsabsatz von besonders verbrauchsgünstigen und damit CO<sub>2</sub>-armen Neuwagen – also Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Wert von weniger als 130 g/km – im letzten Jahr um 57 Prozent gesteigert, während der Absatz dieser Fahrzeuge bei den Importeuren um 4 Prozent zurückging.

Die Entwicklung setzt sich auch im Jahr 2008 fort: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von neu zugelassenen Pkw deutscher Marken im Inland sind in den ersten drei Monaten dieses

<sup>2</sup> Quelle: IPCC, 2007



Dr. W. Schnappauf (BDI), Bundeskanzlerin Dr. A. Merkel, J. R. Thumann (BDI) und M. Wissmann (VDA)

Jahres überproportional um 3,5 Prozent auf 168,7 g/km CO<sub>2</sub> gesunken, während die Importeure einen Rückgang um lediglich 2,8 Prozent erreichten. Der CO<sub>2</sub>-Wert der deutschen Modelle liegt damit – trotz des hohen Anteils an Premiumfahrzeugen der Neuwagenflotte – nur noch um 2 g/km über dem Durchschnittswert. Die größten Einsparungserfolge konnten auch 2008 – segmentbezogen – im Kleinwagenbereich erreicht werden (-4,9 Prozent). Dazu haben vor allem die deutschen Anbieter mit einer CO<sub>2</sub>-Minderung um minus 12,5 Prozent beigetragen. Auch in den meisten anderen Segmenten konnten die deutschen Hersteller überdurchschnittliche Einsparerfolge erzielen. Die geringsten Einsparungen erreichten die Japaner (-1,7 Prozent) und die Franzosen (-2 Prozent). Insgesamt sind die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Werte im ersten Quartal 2008 um 3,3 Prozent auf unter 166,6 g/km gesunken.

Aber Verbesserungen bei den Fahrzeugen alleine werden nicht ausreichen, um nachhaltige Mobilität dauerhaft zu sichern. Für das Klima erreichen wir nichts, wenn zwar die Fahrzeuge immer umweltfreundlicher werden, die Staus aber immer länger. Der Abbau von Staus ist daher eine vorrangige Aufgabe der Verkehrspolitik - im Interesse der Wirtschaft und der Umwelt. Staus und »stop and go« kosten alljährlich Millionen von Freizeit- und Arbeitsstunden, sie kosten jedes Jahr mehrere Milliarden Liter Kraftstoff. Würde der Verkehr optimal fließen, könnten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs eingespart werden und zwar weit mehr, als dies durch die Ausreizung des allerletzten und allertesteren technischen Potenzials im Fahrzeug möglich wäre. Stauabbau ist insofern auch Umweltpolitik.

Vergleichsfahrten der DEKRA im Raum Stuttgart haben zum Beispiel ergeben, dass sich bei ungünstigster Verkehrslage die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Pkw um rund 60 Prozent gegenüber einer Fahrt mit fließendem Verkehr erhöhen. Dies zeigt auch der Blick ins Ausland. So hat die neue Oji-Sektion des Tokyo Metropolitan Expressways zu Einsparungen bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen im Zentrum Tokios von 22.000 bis 31.000 Tonnen pro Jahr geführt, was dem jährlichen Kraftstoffverbrauch von 10.000 Fahrzeugen entspricht. Eine norwegische Studie kommt zu dem Ergebnis, dass etwa durch den Bau bzw. Ausbau von Umgehungsstraßen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs vor Ort um bis zu 38 Prozent reduziert werden können.

Und auch der klimafreundlichste Verkehrsträger – nämlich der Reisebus – würde von einem bedarfsgerechten Ausbau der Straßeninfrastruktur, der auch dem Bus unnötigen Mehrverbrauch im Stau erspart, profitieren. Im Schnitt kommt der Reisebus bei durchschnittlicher Auslastung auf

CO<sub>2</sub>-Emissionen von nur 33 Gramm pro Personenkilometer, deutlich weniger als bei allen anderen Verkehrsmitteln.

#### Tragfähige Finanzierung der Infrastrukturen

Die Herausforderungen sind somit klar umschrieben, jetzt wird nur noch jemand gesucht, der die daraus entstehenden Aufgaben auch finanziert. Wir werden nicht umhin kommen, auf verschiedene Finanzierungssäulen zu setzen. Lassen Sie mich dies am Beispiel der Bundesfernstraßen skizzieren:

Der Staat muss auch weiter für eine Grundversorgung an Infrastruktur sorgen. Natürlich sind angesichts der Investitionsnotwendigkeiten auch in anderen Bereichen - wie etwa Forschung und Bildung und mit Blick auf die Notwendigkeit der Haushaltskonsolidierung - keine überzogene Steigerungen im Verkehrswegetat zu erwarten.

Doch muss die Politik es sich zur Aufgabe machen, das bisherige Investitionsniveau erstens zu halten und zweitens dort, wo es möglich ist, die Investitionen mehr als bisher nach allen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten noch zu verstärken. Wenn der Bundeshaushalt von 534 Mrd. Euro im Jahr 2007 auf geschätzte 645 Mrd. Euro im Jahr 2012 ansteigt, ist das auch die Folge steigender Steuereinnahmen aus dem Verkehrsbereich. Es wäre daher nur fair und gerecht, wenn auch der Anteil für Investitionen im Verkehrsbereich im entsprechenden Maße steigen würde – zur nachhaltigen Zukunftssicherung einer bedarfsgerechten Infrastruktur. Eines ist auch klar: Nicht nur der Staat hat lediglich begrenzte Mittel. Angesichts von bereits heute mehr als 50 Mrd. Euro an Steuern und Abgaben aus dem Straßenverkehr ist es auch dem Nutzer nicht zuzumuten, immer neue Lasten zu tragen. Transport und Mobilität müssen für alle bezahlbar bleiben.

Mit der Einführung der Lkw-Maut hatte sich die Bundesrepublik eine zweite Säule für die Finanzierung der Autobahnen erschlossen. Allerdings hat die Maut nicht zu dem erhofften Investitionsimpuls geführt. Mautfinanzierte Projekte haben lediglich haushaltsfinanzierte Projekte ersetzt. An dieser Stelle hat die Verkehrspolitik in Deutschland einiges an Vertrauen verspielt. Das muss seitens der Politik korrigiert werden: Alle Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut, die es in Zukunft geben sollte, sei es aufgrund von steigenden Fahrleistungen oder aufgrund von Anpassungen der Mautsätze, müssen zusätzlich die Fernstraßeninvestitionen verstärken und dürfen nicht wieder zu einem Nullsummenspiel für die Verkehrsinvestitionen werden. Über die methodischen Grundlagen der vom Bundesverkehrsminister avisierten Erhöhung der Mautsätze kann

man durchaus streiten – und das haben wir in den letzten Wochen ja auch getan. Aber die Politik sollte wenigstens bei der Mittelverwendung die Fehler, die bei Mauteinführung gemacht wurden, jetzt nicht wiederholen.

Das Prinzip, dass Mautmehreinnahmen die Fernstraßeninvestitionen verstärken müssen, sollte auch institutionell verankert werden. Daher sollte die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft weiter entwickelt werden, so dass eine gesonderte, privatrechtlich organisierte Fernstraßengesellschaft geschaffen wird, der die Mauteinnahmen ohne Umweg über den Haushalt direkt und zweckgebunden zufließen. Auch wenn es ordnungspolitisch sauber wäre, wenn dabei die gesamten Einnahmen aus der Lkw-Maut einbezogen werden, so könnte man in einem ersten Schritt darüber reden, dass zunächst nur die heute bereits aus der Maut für die Fernstraßen zur Verfügung gestellten Mauteinnahmen und künftige Mehreinnahmen entsprechend gebunden werden, wenn dieses den Finanzpolitikern leichter macht, über ihren Schatten zu springen.

Ferner sollten alle Möglichkeiten privatwirtschaftlichen Engagements bei Bau, Unterhalt und Betrieb der Fernstraßen geprüft und, wenn sinnvoll, genutzt werden. Die Fernstraßengesellschaft könnte die ihr zufließenden Mautmittel entsprechend auch zur Refinanzierung einsetzen. Zu denken ist dabei an die Durchführung weiterer A-Modelle, die einen raschen Ausbau der besonders hoch belasteten Autobahnabschnitte ermöglichen. Genauso gilt es, die Möglichkeiten von Verfügbarkeitsmodellen zu nutzen. Da das Entgelt des Privaten hier von der Verfügbarkeit der Strecke für die Nutzer abhängt, besteht ein Anreiz, etwaige Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten zügig und zeitnah durchzuführen, Unfallstellen schnell zu räumen und wartungsarme Materialien beim Bau einzusetzen. In Großbritannien sind solche Modelle bei einigen Projekten bereits getestet worden.

Auf allen Seiten hat es in Deutschland in den letzten Jahren sicher ein wenig an Mut gefehlt, auch beim Fernstraßennetz stärker in der Kategorie öffentlich-privater Partnerschaften zu denken. Dabei können solche Projekte auch ohne Mehrkosten für den Nutzer realisiert werden. Es gilt, aus den bisherigen Erfahrungen im In- und Ausland zu lernen und zu überlegen, was man bei ähnlichen Modellen künftig besser machen kann. Dabei sollte man sich sicher nicht im falschen Glauben wiegen, dass PPP immer und in jedem Fall der herkömmlichen Beschaffung überlegen ist. Und es ist auch klar, dass PPP alleine die Investitionsprobleme im Fernstraßennetz nicht werden lösen können. Dennoch: Mehr Offenheit für PPP ist nötig, und ein weiterer Schub für derartige Projekte in Deutschland ist möglich.

### Mehr Effizienz und intelligente Systeme

Wichtiges Element einer optimierten Infrastrukturpolitik muss aber auch sein, die vorhandenen Mittel möglichst effizient dort zu verwenden, wo sie den größten Nutzen stiften. Eine Verteilung nach Länderquoten oder nach Quoten für einzelne Verkehrsträger steht einer solchen effizienten Mittelverwendung entgegen. Umso bedauerlicher ist es, wenn es jetzt nicht gelingt, die Föderalismusreform II nicht wenigstens für einen Einstieg in eine Neustrukturierung der Bund-Länder-Zuständigkeiten bei den Bundesfernstraßen zu nutzen.

Wir müssen bei der Mittelverwendung klare Prioritäten setzen. Und diese liegen ganz eindeutig auf den zentralen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen, bei den Hafenhinterlandverbindungen und auf verstärkten Anstrengungen für die Erhaltung.

Mehr Infrastrukturkapazitäten können aber nicht nur mit dem Ausbau unserer Verkehrsnetze ermöglicht werden, sondern zusätzlich auch durch einen weiteren Ausbau von Verkehrsmanagementsystemen. Ein Euro, der in die Intelligenz der Straße investiert wird, kann in bestimmten Situationen durchaus mehr Kapazität erzeugen, als ein Euro, der in den Fahrweg investiert wird, auch wenn Verkehrsmanagement allein den Ausbaubedarf insgesamt natürlich nicht ersetzen kann. Dennoch gilt es immer wieder zu fragen, wie mehr Kapazität generiert werden kann, auch ohne mehr Beton.

Fahrzeug und Infrastruktur müssen wir auch stärker im Zusammenhang betrachten. Fahrzeuge werden in Zukunft nicht nur untereinander, sondern auch mit der Infrastruktur kommunizieren. Sie werden Informationen über die Verkehrslage, die Witterungsbedingungen oder Umfahrmöglichkeiten austauschen und sich gegenseitig vor Gefahren warnen. Damit wird sowohl ein weiterer Quantensprung bei der Verkehrssicherheit möglich, als auch eine weitere Optimierung des Verkehrsflusses und damit auch der Emissionsprofile. Die deutsche Automobilindustrie bereitet derzeit mit dem Projekt SIM-TD einen entsprechenden Feldtest vor.

Auch ein weiter optimierter Betrieb der Straßen kann zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses und einer besseren Auslastung bestehender Kapazitäten beitragen. Warum nicht Standstreifen im Berufsverkehr freigeben? Dies wird ja bereits auf mehreren Autobahnabschnitten praktiziert. Auch beim Baustellenmanagement besteht, obwohl hier sicher schon einiges erreicht worden ist, durchaus noch Potenzial, worauf auch der Masterplan Güterverkehr und Lo-

gistik der Bundesregierung hinweist. Zu denken ist hier etwa an eine weitere Verbesserung der räumlichen und zeitlichen Koordinierung von Baustellen zwischen den Bundesländern, um etwa Ausweichstrecken offen zu halten.

Von großer Bedeutung ist auch die kontinuierliche Verbesserung der Informationen über Baustellen, etwa hinsichtlich ihres Einrichtungszeitpunkts, ihrer Dauer, möglicher Auswirkungen auf den Verkehr und hinsichtlich mit ihnen verbundener Einschränkungen wie die Verringerung der Zahl von Spuren und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Entsprechende Informationen wären auch über Tagesbaustellen sinnvoll. Die Bereitstellung derartiger Informationen auch für Navigationssysteme könnte die Routenführung verbessern helfen. Um die Kapazität der Infrastruktur zu erhalten, ist auch eine weitere Optimierung des Baustellenbetriebs sinnvoll. Zu denken ist hier etwa an Anreizsysteme für die Verkürzung der Dauer von Baustellen durch entsprechende Gestaltung von Verträgen oder die konsequente Nutzung auch verkehrsschwacher Zeiten einschließlich der Nacht.

Zusammenfassend stelle ich die Frage: Könnte es nicht eine interessante Idee sein, wenn der Verkehrsminister regelmäßig einen Bericht zur Verkehrslage in Deutschland vorlegt? Ein Bericht im Sinne einer umfassenden, verkehrsträgerübergreifenden Bestandsaufnahme? Elemente einer solchen Berichterstattung sind sicherlich bereits vorhanden, etwa in Form der jährlichen Straßenbauberichte. Aber vielleicht sollte man all das Vorhandene tatsächlich konsolidiert zusammenführen, verbinden, ergänzen und mit Prioritäten versehen – auch mit der Formulierung von Zielindikatoren etwa hinsichtlich des Modernitätsgrads der Infrastruktur. Kann uns das nicht weiterführen? Der Bericht könnte dann auch eine Gelegenheit sein, zu prüfen, inwieweit man den Zielen näher gekommen ist und wo noch weiterer Handlungsbedarf besteht. Der Bericht könnte auch einen Beitrag zur weiteren Versachlichung der verkehrspolitischen Diskussion leisten.

Meine Damen und Herren,  
wenn wir das Verkehrswachstum der nächsten Jahre und die damit ja auch verbundenen Chancen für den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland nachhaltig bewältigen wollen, wird dies nur gelingen, wenn alle Akteure und alle Verkehrsträger gemeinsam zur Optimierung des Gesamtsystems beitragen.

Dazu gehört die Infrastruktur, die im Mittelpunkt der Veranstaltung heute steht, dazu gehört selbstverständlich auch die weitere Verbesserung der Energieeffizienz der Fahrzeuge –



M. Wissmann (VDA)

und unsere Ingenieure haben hier, wie erläutert, bereits vieles auf den Weg gebracht – dazu gehört aber auch die Nutzung der Potenziale, die alternative Kraftstoffe bieten, also zum Beispiel Biokraftstoffe der 2. Generation, die für alle Fahrzeuge verträglich sind und nicht in die Nahrungskette eingreifen, sowie Nutzung der Potenziale alternativer Antriebe, dazu gehört die weitere Optimierung der Logistikketten und der logistischen Abläufe, wie sie sich in den letzten Jahren etwa in der kontinuierlichen Reduzierung der Leerfahrtenanteile im Straßengüterverkehr niedergeschlagen hat, und dazu gehört auch der Verkehrsnutzer und Verkehrsnachfrager selbst, der es mit seinem Fahrverhalten – sei es als privater Autofahrer, sei es als Berufskraftfahrer – und der es mit einer dem jeweiligen Fahrtzweck und Fahrtziel angemessenen Wahl des Verkehrsmittels ebenfalls mit in der Hand hat, Mobilität nachhaltig zu gestalten.

Erleichtert wird dem Nutzer eine adäquate Verkehrsmittelwahl oder auch die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel während einer Fahrt durch eine geeignete Verknüpfung der Verkehrsträger. Dies muss sowohl physisch gelten, also was die Schnittstellen selbst angeht, etwa Park-and-Ride-Plätze im Personenverkehr oder Kombiverkehrsterminals im Güterverkehr. Es muss genauso aber auch virtuell gelten, indem die Angebote an verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsinformationsdiensten kontinuierlich verbessert werden. Mit einem solchen integrierten Ansatz über alle Verkehrsträger hinweg, so denke ich, können wir es schaffen, die anstehenden Herausforderungen zu bewältigen. Die Automobilindustrie wird ihren Beitrag dazu leisten.

Vielen Dank.



Dr. W. Schnappauf (BDI), J. R. Thumann (BDI) und M. Wissmann (VDA)



Prof. Dr. K.-H. Hartwig (Universität Münster) und Dr. W. Schnappauf (BDI)



Forum Verkehr: M. Kauch, MdB (FDP) und Dr. K. Lippold, MdB (CDU)



R. Beisel (ADV) und Prof. Dr. K.-H. Hartwig (Universität Münster)

## Dr. Rudolf W. Strohmeier, Kabinettschef, Kabinett Viviane Reding Infrastruktur für Telekommunikation – Brücke zur Informationsgesellschaft

Die Telekommunikation ist eine Schlüsselindustrie in Europa und trägt wesentlich zum wirtschaftlichen Wachstum bei. Herausforderungen für die Infrastrukturen liegen in einem klugen Regulierungsrahmen, der Wettbewerb sichert und die Voraussetzungen für Investitionen in die Netzwerke von morgen schafft.



Dr. Rudolf W. Strohmeier, Kabinettschef, Kabinett Reding, Mitglied der Europäischen Kommission, verantwortlich für Informationsgesellschaft und Medien

Meine sehr verehrten Damen und Herren, der Telekommunikationsindustrie kommt in Europa eine ähnliche Schlüsselfunktion zu wie den anderen Industrien, über die wir heute sprechen. Hochwertige elektronische Kommunikationsnetze – sowie deren intensive Nutzung durch Industrie und Verbraucher – treiben in der EU Produktivitätsfortschritte, Innovation und letztlich wirtschaftliches Wachstum. Der Telekommunikationssektor hat also neben seiner intrinsischen Bedeutung – in Europa wurden in 2007 etwa 293 Mrd. Euro mit Telekommunikationsdienstleistungen umgesetzt – eine zentrale instrumentale Bedeutung für die Volkswirtschaft.

In den letzten Jahren hat der Mobilfunk das Festnetz rein umsatzmäßig überholt. Beide Sektoren stehen momentan vor großen infrastrukturellen Herausforderungen. Der Mobilfunk will nach mobiler Sprachtelefonie nun zunehmend mobilen Internetzugang bieten. Dafür sind neue Technologien, Netze sowie Funkfrequenzen notwendig. Das Festnetz will immer breitbandigere und leistungsfähigere Internetzugänge bieten. Dafür sind neue optische Netze notwendig.

Um das optimale regulatorische Umfeld in Europa zur Bewältigung dieser Herausforderungen durch die Unternehmen zu schaffen, hat die Europäische Kommission im November vergangenen Jahres Vorschläge zur Weiterentwicklung des geltenden Rechtsrahmens gemacht. Diese werden in Brüssel zurzeit in Parlament und Ministerrat lebhaft diskutiert und ich freue mich festzustellen, dass unser evolutionärer Ansatz im EP – bei allen Unterschieden im Detail – im Prinzip geteilt wird incl. funktionaler Separierung. Im Rat sind wir dagegen bis jetzt über eine Diskussion auf Beamtenebene noch nicht hinausgekommen.

### Wettbewerb durch kluge Regulierung

Lassen Sie mich kurz auf diese infrastrukturellen Herausforderungen eingehen. Ich will vorausschicken: in der Telekommunikationsindustrie gilt ebenso wie in den meisten anderen Wirtschaftszweigen, dass eine konsequente Anwendung des Wettbewerbsprinzips am ehesten die Investitionstätigkeit der auf dem Markt agierenden Unternehmen optimiert. Wir sind somit erfreut über das Gutachten der Monopolkommission vom November 2007 sowie über die vielen Lobesreden, die anlässlich des zehnjährigen Bestehens des liberalisierten Telekommunikationsmarktes in Deutschland gehalten wurden. In der Tat sind die letzten zehn Jahre von intensiver Innovation sowie deflationären Preistendenzen geprägt gewesen. Welche Industrie kann das momentan schon für sich beanspruchen?

Richtige Regulierung ehemals monopolistisch geprägter Märkte hat die wettbewerblichen Kräfte entfesselt – und dieses Prinzip wollen wir auch in Zukunft weiterentwickeln. Ausgehend von diesem Prinzip sollen unsere Vorschläge zum Review des Rechtsrahmens für mehr Konsistenz und mehr Effektivität in der Regulierung auf EU-Ebene sorgen. Die Europäische Kommission hat deshalb die Weiterentwicklung der bestehenden beratenden Gruppe der Europäischen Regulierer zu einer effektiven Behörde vorgeschlagen. Wir werben ebenso dafür, der Kommission eine Aufsichtsfunktion über die verwendeten Regulierungsinstrumente zu gewähren. Vor einigen Jahren drehten sich die wichtigen Fragen der Regulierung noch um die Abgrenzung sektorspezifischer Regulierung vom allgemeinen Wettbewerbsrecht einerseits, sowie um Marktdefinition und die Identifizierung marktbeherrschender Stellungen andererseits. Hier hatte (und hat) die Kommission ein gewichtiges Mitspracherecht und deswegen haben wir dort konsistente Ansätze.

Heute ist die Diskussion vorangeschritten: die Auferlegung konkreter Regulierungsverfügungen sowie die verwendeten Kostenmethodologien dominieren die Agenda. Hier hat die Kommission kein wirkliches Mit-spracherecht und deshalb sehen wir uns einem Potpourri von 27 unterschiedlichen Regulierungsansätzen gegenüber denen, die die Entwicklung binnenmarktorientierter Businessmodelle erschweren oder unmöglich machen.

In der Realität ist die den Binnenmarkt gewährleistende Funktion der Kommission also über die Jahre hinweg schwächer geworden. Dies hat den unerwünschten Effekt von weniger Konsistenz und geringerer Effektivität in der europäischen Regulierung – in Summe: weniger Binnenmarkt. Die Aufnahme neuer Mitgliedstaaten in 2004 und 2007 hat diesen Effekt weiter verstärkt. In gewisser Hinsicht ist die aktuelle Situation somit ein konkreter Testfall, ob die Maxime von der »Erweiterung UND Vertiefung« der EU auch wirklich gelebt werden kann.

In Europa investierten die Unternehmen des Telekommunikationssektors im vergangenen Jahr etwa 50 Mrd. Euro. Dies war der fünfte jährliche Anstieg in Folge, und dies war auch mehr als in den meisten anderen Regionen der Welt, die Vereinigten Staaten eingeschlossen. Europa muss sich also vor niemandem verstecken. Interessant ist allenfalls, dass bei den großen, marktbeherrschenden Unternehmen der EU ca. 13,5 % des Umsatzes in neue Investitionsprojekte fließen, dieser Anteil bei den in den letzten zehn Jahren neu gegründeten Wettbewerbern aber deutlich höher ist. Schließlich sind zyklische Faktoren zu verzeichnen: während der europäische Mobilfunk seine Kapitalausgaben nach dem Boom der Jahrhundertwende zur Zeit eher konstant hält, ist das Festnetz im Begriff, hohe Ausgaben im Bereich der Next Generation Access Networks – also der auf Glasfasertechnik basierenden Zugangsnetze für den Endkunden – zu tätigen.

### Digitale Dividende

Was können nun die Politik und spezifisch der Regulierer tun, um die anstehenden Infrastrukturaufgaben, vor denen die Telekommunikationsindustrie steht, zu bewältigen? Im Bereich des Mobilfunks ist die zentrale regulatorische Aufgabe der nächsten Jahre die bessere Bereitstellung eines essentiellen Inputfaktors, nämlich von Funkfrequenzen. Mit dem Übergang zu digitalem Fernsehen werden wichtige Frequenzressourcen nach Jahrzehnten für neue Nutzungen frei. Diese einmalige Chance dürfen wir uns nicht entgehen lassen. Dies umso mehr, als die aktuelle Nutzung des Spektrums durch analoge Ausstrahlung stark verbesserungsbedürftig ist – viele hochwertige Frequenzbänder

liegen beispielsweise zu etwa 50 % brach! Ein digitaler Fernsehkanal ist wesentlich effizienter als ein analoger, und braucht etwa 6-15 Mal weniger Funkfrequenzen. Die aus dieser Umstellung resultierenden Effizienzgewinne – die digitale Dividende – sollten daher in Zukunft solchen Anwendungen zugeführt werden, die der Gesellschaft den größten Nutzen stiften.

Da das Spektrum als natürliche Ressource auch nach unserem Vorschlag bei den Mitgliedstaaten verbleiben soll hat der nationale Gesetzgeber die Aufgabe zu entscheiden, ob diese Dividende den Rundfunkbetreibern zugeschustert werden soll oder auch andere öffentliche Güter davon profitieren sollen. Dies könnte zum Beispiel breitbandiger mobiler Internetzugang sein als wichtiger Produktionsfaktor für viele, gerade auch mittelständische Unternehmen. Der Regulierer sollte in diesem Zusammenhang sicherstellen, dass einerseits der ökonomische Wert der freiwerdenden Frequenzressourcen durch Anwendung von marktorientierten Allokationsmechanismen – wie die Durchführung von Auktionen, Beautytests oder die Möglichkeit des Frequenzhandels – korrekt identifiziert wird. Andererseits ist auch auf den sozialen Wert der möglichen neuen Dienste zu achten, so etwa den Beitrag zur Überwindung der digitalen Kluft, denken Sie an e-Government, e-Health, e-Learning, alles Bereiche, die in Deutschland noch in den Kinderschuhen stecken.

Zur Flankierung und Absicherung dieser positiven Entwicklung sollte der Industrie also adäquater Zugang zu Frequenzressourcen ermöglicht werden. Dies ist besonders wichtig für die Versorgung mit mobilem Internet in ländlichen Gegenden. Das breitbandige Festnetz erreicht z.B. in Deutschland zurzeit nur etwa 59 % der ländlichen Bevölkerung – der EU-Durchschnitt liegt bei 72 %. Die aktuellen Geschäftsmodelle rechnen sich also in ländlichen Gegenden oftmals nicht. Das mobile Internet – eine adäquate Frequenzausstattung vorausgesetzt – würde dies ändern. Ohne Zweifel wäre auch eine solche indirekte Rentabilisierung von privaten Geschäftsmodellen in dünn besiedelten Gebieten einem direkten Eingriff des Staates, etwa durch Subventionen oder kommunale Investitionen, die schnell zu lokalen oder regionalen Monopolen führen könnten, vorzuziehen.

Die Kommission hat daher in ihren Vorschlägen zur Überarbeitung des Rechtsrahmens sowie in ihrer Kommunikation zur digitalen Dividende vom November 2007 eine Reihe von Modellen hinsichtlich eines besser koordinierten Vorgehens der Mitgliedstaaten in der Frequenzpolitik vorgestellt. Wir haben die Hoffnung auf die Unterstützung durch

die deutsche Bundesregierung in dieser Frage noch nicht aufgegeben, nachdem der davon profitierende Wirtschaftssektor die deutsche Industrie zunehmend aus der Deckung locken konnte.

#### Next Generation Access Networks

Im Bereich des Festnetzes stehen wir vor ähnlich großen Herausforderungen und Umwälzungen. Die exponentiell wachsende Nachfrage nach Bandbreite wird schon bald dazu führen, dass ausschließlich auf Kupfer basierende Übertragungstechniken und Netze nicht mehr konkurrenzfähig sind. Gilt ein heutiges Netz als schnell, wenn es eine Datenrate von etwa 10 Megabit pro Sekunde für den Endkunden erreicht, so wird dieser Wert zur Mitte des kommenden Jahrzehnts eher bei 100 Megabit pro Sekunde liegen. Dies ist mit den bestehenden Kupferleitungen to-the-home und den herkömmlichen ADSL- und VDSL-Techniken nicht mehr darstellbar. Optische Technologien und Next Generation Access Networks sind hier gefordert.

Wiederum ist es der Wettbewerb – in diesem Fall um künftige Märkte und nicht in bestehenden Märkten – der zu effizienten Investitionen in diese neuen Netze führen wird. Im Idealfall wird es ein Wettrennen verschiedener Anbieter mit parallelen Infrastrukturen um diese künftigen Märkte geben: Kabelanbieter, Ex-Monopolisten und alternative Telekommunikationsanbieter mit eigenen Netzen. Das Zustandekommen eines solchen infrastruktur-basierten Wettbewerbs steht im Mittelpunkt der aktuellen Analysen der Kommission, die zum Ende des Jahres in eine Empfehlung zur regulatorischen Behandlung von Next Generation Access Networks münden sollen. Was ist der Stand dieser Überlegungen?

Zunächst sind wir der Auffassung, dass wichtige physische und juristische Hindernisse auf dem Weg zur Schaffung eines wirklichen Wettbewerbs zwischen konkurrierenden Infrastrukturen von nationalen Regulierern beiseite geräumt werden müssen. So kontrolliert in Deutschland die Deutsche Telekom AG noch immer 80 % aller physischen Netzanschlüsse der Haushalte, samt zugehöriger Kabelschächte und Verteilerkästen in den Straßen. Kabelschächte und, je nach verwendeter Technik, Verteilerkästen sind jedoch wichtige Infrastrukturelemente, ohne die der Aufbau eines optischen Netzes nicht denkbar ist. Gleichzeitig sind diese Infrastrukturelemente aus betriebswirtschaftlichen und nicht zuletzt kommunalrechtlichen Gründen von alternativen Anbietern praktisch nicht duplizierbar. Es sollte deshalb Aufgabe jedes Regulierers in Europa sein, sich einen genauen Überblick über die bereits existierenden Kabelschächte zu verschaffen und alternativen Anbietern regulierten Zugang zu ermöglichen. Dies gilt im deutschen Fall auch für die Verteilerkästen der Deutschen Telekom AG, die im Kontext des gewählten VDSL-Netzausbaus von äquivalenter Bedeutung sind.

Wir sind uns weiterhin bewusst, dass mit der Frage nach reguliertem Komplettzugang zu neu geschaffenen optischen Netzen (etwa mandatiertes Wholesale Bitstream Access) behutsam umgegangen werden sollte. So muss einerseits vermieden werden, dass Investitionsanreize für ein investitionsberechtigtes Unternehmen dadurch untergraben werden, dass bei erfolgter Innovation und erfolgreicher Vermarktung der neu geschaffenen Infrastruktur eventuell hohe Gewinne durch Gewährung von strikt kostenbasiertem, reguliertem Zugang quasi nachträglich expropriert



Publikum im Plenum



Forum Telekommunikation

würden. Dies wäre keine sinnvolle Anreizregulierung. Der Investor muss nicht nur die Kosten seiner Investition wieder einspielen können, sondern sollte auch von der Zahlungsbereitschaft der Kunden für die erfolgreiche Innovation profitieren. Schließlich trägt er auch die Risiken eines Scheiterns seines Projekts in vollem Umfang. Aus diesem Grund wird in einigen Mitgliedstaaten daher die Idee von wechselseitigen Open Access Modellen und gemeinsamen Investitionen in regionalisierten Märkten diskutiert.

Andererseits muss vermieden werden, dass durch zu günstigen regulierten Zugang zu neu geschaffenen Netzen speziell die Investitionsbereitschaft alternativer Anbieter in eigene Netze gehemmt wird. Sollte ein Wettrennen um parallele Fibre-to-the-Home Infrastrukturen bevorstehen, so ist es nicht sinnvoll, dieses durch regulatorisch verfälschte Make-or-Buy Entscheidungen seitens alternativer Anbieter zu stoppen.

Schließlich bleibt es trotz dieser Überlegungen natürlich richtig, dass in vielen Märkten oder Teilmärkten der EU die Verwirklichung des angestrebten Infrastrukturwettbewerbs unrealistisch sein könnte. Oftmals ist der Kabelsektor zu schwach, oder es existieren keine finanzstarken alternativen Anbieter, die den Schritt hin zu optischen Netzen machen können. In solchen Situationen werden die Regulierer gefordert sein, das heute bereits erreichte Maß an statischem Wettbewerb nicht aufs Spiel zu setzen und den Gefahren einer Remonopolisierung entgegenzuwirken. Letztlich tragen Telekommunikationsnetze dadurch zur wirtschaftlichen Wohlfahrt bei, indem sie für Anwendungen genutzt, nicht indem sie durch Marktmacht knapp und teuer gehalten werden.

Meine Damen und Herren, ich habe mich in meinen Ausführungen auf zwei wichtige infrastrukturelle Herausforderungen der europäischen Telekommunikationsindustrie konzentriert. Die Ausstattung des Mobilfunksektors mit adäquaten Funkfrequenzen zur Weiterentwicklung des mobilen Internets sowie die Schaffung eines level-playing-fields für Investitionen des Festnetzes in optische Infrastrukturen erschienen mir dabei vorrangig. Die Kommission hat ihre Vorschläge zu Ersterem bereits gemacht. Zu Letzterem sind die entscheidenden Prinzipien bereits im heutigen Rechtsrahmen enthalten. Er muss jedoch um die Elemente ergänzt werden, die im Blick auf die neuen Herausforderungen sicherstellen, dass wir nicht erneut Zeit bei der Herausbildung des Binnenmarktes im Telekombereich verlieren. Denn auch für den Telekombereich gilt, dass die rasche Verwirklichung des Binnenmarktes das beste Mittel zur Bewältigung der Globalisierung ist. Bis Jahresende

werden wir außerdem mittels einer Empfehlung den aktuellen NGA-Kontext angehen. Wir wünschen uns eine konstruktive Diskussion. Mögen im Sinne des Wettbewerbsprinzips die besten Ansätze sich durchsetzen, um im Sinne des Binnenmarktes dann auch in ganz Europa zu gelten. Vielen Dank.

## Prof. Dr. Dr. h.c. mult. August Wilhelm Scheer, Präsident BITKOM Telekommunikationsmärkte im weltweiten Wettbewerb – Wie hält Deutschland Anschluss an die Zukunft?

Telekommunikationsnetze bilden das Nervensystem von Wirtschaft und Gesellschaft. Next Generation Networks gehören zu den Schlüsseltechnologien die über den Anschluss Deutschlands an die Zukunft mitentscheiden.



Prof. Dr. Dr. h.c. mult.  
August Wilhelm  
Scheer,  
Präsident Bundes-  
verband Informati-  
onswirtschaft, Tele-  
kommunikation und  
neue Medien e. V.  
(BITKOM)

Sehr geehrter Herr Strohmeier,  
meine sehr verehrten Damen und Herren,

Lebensqualität, Sicherheit und Wohlstand – der Untertitel dieser Konferenz kennzeichnet einen außerordentlich ambitionierten Anspruch der Netzindustrien im 21. Jahrhundert. Ambitioniert, aber ohne Zweifel zutreffend – und zwar gerade im Hinblick auf die Telekommunikationswirtschaft, der sich dieses Forum widmet. Herr Strohmeier, Sie hatten die Telekommunikationsindustrie als Brücke zur Informationsgesellschaft skizziert. Ich möchte noch einen Schritt weitergehen: Telekommunikationsnetze bilden das Nervensystem von Wirtschaft und Gesellschaft, auch der Politik.

Und wer zweifelt daran, dass ihre Bedeutung weiter steigen wird in unserer zunehmend vernetzten und mobilen Welt? Daher freue ich mich sehr und danke dem BDI, dass er das Thema hier in Berlin mit einer so hochrangig besetzten Konferenz abbildet und dabei die übergreifende Perspektive verschiedener Netzindustrien gewählt hat – mit ihren Gemeinsamkeiten, Eigenarten und Wechselwirkungen.

Meine Damen und Herren,  
wie alle Netzindustrien hat auch die Telekommunikation eine kaum zu unterschätzende »Enabler«-Funktion für andere Wirtschaftsbereiche. Lassen sie uns also zu Beginn ruhig selbstbewusst über den Tellerrand dieses »Forums Telekommunikation« hinausblicken: Die Telekommunikationsbranche ist ein Katalysator für die Entwicklung der gesamten Volkswirtschaft. Sie setzt wesentliche Impulse für eben jene Netze, denen sich diese Konferenz heute parallel widmet.

Zum Beispiel für das Straßenverkehrsnetz. Spiegel online hat kürzlich an den ersten Stau-Sommer auf deutschen Autobahnen erinnert. 1963. Damals eine völlig neue, als regelrecht apokalyptisch wahrgenommene Erfahrung für Verkehrsplaner und

Autofahrer. Wenn wir heute jedes Jahr mit Sommerstaus von insgesamt 13.000 Kilometer Länge konfrontiert sind, wird der Ausweg nicht mehr nur im aufwändigen Ausbau zusätzlicher Fahrspuren gesucht. Stattdessen versprechen Anwendungen der Verkehrstelematik alternative – und günstigere! – Lösungen zur Stauvermeidung. Dabei tragen sie ein passantes zur Erhöhung der Sicherheit und einer besseren Koordination verschiedener Verkehrswege bei – all das auf Basis innovativer Kommunikationstechnik.

Ebenso präsent sind Informations- und Kommunikationstechnologien im Energiesektor. Hier genügt ein Rückblick auf die diesjährige CeBIT. E-Energy war ein Kernthema. Das BMWi hat ein Förderprogramm aufgelegt und die Preisträger auf der CeBIT gekürt. Es ging um eine effizientere Erzeugung, Verteilung und Nutzung von Elektrizität – auch hier getrieben durch innovative Lösungen der Informations- und Kommunikationstechnik. Die Politik misst dem Thema herausragende Bedeutung zu: Die Bundesregierung hat ein E-Energy-Leuchtturmprojekt im Rahmen des IT-Gipfels positioniert. Und die EU-Kommission gab vor rund zwei Wochen bekannt, ITK-Technologien zu fördern, um die Energieeffizienz in allen Wirtschaftsbereichen zu erhöhen – zunächst vor allem in Gebäuden, der Beleuchtung und den Stromnetzen.

Wie weit verbraucherorientierte Anwendungen in der Praxis heute schon entwickelt sind, konnten wir übrigens ebenfalls auf der CeBIT erleben. Künftig wird jeder seinen Stromverbrauch am heimischen Computer durch intelligente, über das Internet vernetzte Stromzähler kontrollieren, ablesen und – wem's gefällt – auch live verfolgen können. Hier sind – kurioserweise – ausgerechnet die Italiener in Europa am weitesten.

Die Telekommunikationsbranche hilft aber auch bei der Reform unseres Gesundheitssystems, bei der Modernisierung unseres Bildungswesens,

beim Bürokratieabbau. Sie gibt uns eine neue, bislang unbekannte Mobilität. Sie prägt unsere gesellschaftliche Entwicklung. Kurz: Die Telekommunikation ist entscheidend für die Art, wie wir künftig leben und arbeiten. Und sie leistet maßgebliche Beiträge zu den großen Zukunftsherausforderungen. Um diese erfolgreich anzugehen, muss die Telekommunikation als Schlüsselindustrie des 21. Jahrhunderts in Deutschland und dem restlichen Europa stark bleiben.

Meine Damen und Herren, derzeit bewegen wir uns in einer paradoxen Situation: Einerseits wurde noch nie so viel telefoniert und im Internet gesurft wie heute. 2007 ist das Gesprächsvolumen erneut gewachsen – um 5,1 Prozent. In der Kabel- und IP-Telefonie liegen die Zuwachsraten im zweistelligen Bereich. Jeder zweite Haushalt verfügt über einen Breitband-Zugang ins Internet. Beim mobilen Telefonieren geht der Trend mittlerweile zum Zweithandy: Bei mehr als 100 Millionen Mobilfunkanschlüssen hat jeder Fünfte Deutsche heute statistisch gesehen mindestens zwei Handys. Wir erleben derzeit also einen echten Boom – selbst in der traditionellen Sprachtelefonie.

Dennoch ist der deutsche TK-Markt nach einem leichten Rückgang 2006 im Jahr 2007 weiter geschrumpft – diesmal um 1,6 Prozent. Und er wird auch in diesem Jahr nicht zur Ruhe kommen. Wir rechnen abermals mit einem Minus. Die Ursachen sind vielfältig: Ein Hauptgrund ist der intensive Preiswettbewerb. Laut Bundesnetzagentur betrug der Preis für ein innerdeutsches Ferngespräch im Festnetz 1997 tagsüber 30 Cent pro Minute, ein Gespräch in die USA kostete 73 Cent. Heute bewegen wir uns in beiden Fällen bei etwa einem Cent. Außerdem bedeutet Gesprächsvolumen in Zeiten von Pauschaltarifen nicht notwendigerweise mehr Umsatz.

Natürlich freut diese Abwärtsspirale beim Preis den Verbraucher. Aber der Blick auf die Preise allein führt in eine Sackgasse, denn Nutzer erwarten gleichzeitig echte technologische Neuerungen, mehr Komfort und mehr Service. Gleichzeitig wollen, müssen und können wir mehr sein als nur Absatzmarkt. Die Telekommunikation war lange Zeit ein Eckpfeiler der europäischen Volkswirtschaften. Das Faxgerät wurde in Deutschland erfunden – 1910, hier in Berlin. Der Deutsche Werner von Siemens und der Italiener Marconi gehörten zu den Pionieren, den großen Er-



Prof. Dr. Dr. h.c. mult. A. W. Scheer (BITKOM)

findern auf diesem Gebiet. Von Marconi ist nicht mehr viel übrig, und Siemens hat seine entsprechenden Aktivitäten größtenteils in ein Joint-Venture mit Nokia eingebracht.

Überhaupt zeigen uns die Skandinavier, wie man am Hochpreisstandort Europa erfolgreich Kommunikationstechnik entwickeln und produzieren kann. Ericsson ist ein zweites Beispiel und – recht jung noch – Skype. Die Internet-Telefonie ist letztlich eine europäische Erfindung – wengleich Skype inzwischen von Ebay aufgekauft wurde. Bei aller Wertschätzung für unsere amerikanischen Partner: Es stimmt mich schon nachdenklich, wenn es uns nicht gelingt, solche Schlüsseltechnologien und die entsprechenden Unternehmen in Europa zu halten.

Der Innovationsdruck auf die Branche erhöht sich durch die beschriebenen Entwicklungen immens. Soll die Telekommunikationswirtschaft dauerhaft als solide Wachstumsbranche erhalten bleiben, wird dies nur über moderne Dienste wie Videodownloads, Internet-Fernsehen, HDTV, Handy-TV oder auch Business-Anwendungen wie Video-Konferenzen und das Angebot komplexer Anwendungssoftware via Internet geschehen können. All das setzt jedoch leistungsfähige Infrastrukturen im Anschlussnetz voraus, die nur über Investitionen in Milliardenhöhe in die Netze zu realisieren sind – und diese Investitionen müssen auch refinanziert werden können.

Die damit angesprochenen Next Generation Networks, die IP-basierten Kommunikationsnetze der Zukunft, sind also mehr als nur ein schnelllebiger Modebegriff. Sie sind – dies gilt für das Festnetz wie auch für den Mobilfunk – Schlüsseltechnologien, die über nicht weniger als den Anschluss Deutschlands an die Zukunft mitentscheiden – und damit auch über die Wachstumsperspektiven der Gesamtwirtschaft. Nach einer Studie der OECD stehen Investitionen in die Telekommunikationsinfrastruktur seit den 80er Jahren für ein Drittel des gesamten ökonomischen Wachstums.

Meine Damen und Herren, wollen wir den Blick in die Glaskugel wagen, müssen wir in allererster Linie auf die Technologien von morgen und den internationalen Wettbewerb schauen. Wo wir stehen, erfahren wir, wenn wir uns auch Japan, Korea oder auch den Vereinigten Staaten zuwenden. Ich will nicht schwarz malen – doch bei den Next Generation Networks muss sich Deutschland mächtig anstrengen, um Anschluss zu halten. Die EU hatte im Bereich der Breitbanddienste lange Zeit eine Führungsrolle. Mit dem Umstieg auf die Netze der nächsten Generation laufen wir nun jedoch Gefahr, diesen über Jahrzehnte erarbeiteten Innovationsvorsprung zu verlieren. Beim

Ausbau des Glasfasernetzes auf der besonders wichtigen »letzten Meile« liegt die Europäische Union mit knapp einer Million Anschlüssen weit hinter Japan und Korea mit 8 bzw. 2 Millionen zurück. Inzwischen haben uns sogar die USA mit mittlerweile über 2 Millionen Anschlüssen überholt.

Südkorea, Hongkong und Japan haben sich zum weltweiten Maßstab für die Verbreitung von Breitbandanschlüssen auf Basis von Glasfaserleitungen entwickelt. In Südkorea ist heute bereits fast ein Drittel aller Haushalte per Glasfaser angebunden, gefolgt von Hongkong und Japan mit immer noch beachtlichen 23 bzw. 21 Prozent. Die USA nehmen sich in diesem Vergleich noch bescheiden aus und liegen mit 2,3 Prozent auch hinter einigen europäischen Staaten. Aber: In den USA hat sich die Anschlusszahl innerhalb eines Jahres verdoppelt. Wir beobachten also ein rasantes Wachstum, getrieben von massiven Investitionen der Netzbetreiber. Und Deutschland? Wir tauchen in diesen Statistiken gar nicht erst auf.

Auch die Zahlen zur Investitionsbereitschaft spiegeln seit Jahren diese Befunde wider: Die Pro-Kopf-Investitionen in Telekommunikation lagen etwa in den USA im Jahr 2005 mit 182 US-Dollar und in Japan mit 177 US-Dollar mehr als doppelt so hoch wie in Deutschland. Für uns weist die Statistik der OECD lediglich 86 US-Dollar aus.

Meine Damen und Herren, wollen wir in Deutschland und Europa Anschluss halten, müssen wir also zuallererst die beschriebenen Lücken schließen. Investitionen in neue Netztechnologien sind dabei kein marktwirtschaftlicher Automatismus, sondern setzen bestimmte Rahmenbedingungen voraus. Wenn wir eine starke TK-Branche wollen, müssen wir auch die Herausforderungen bei der Regulierung intelligent angehen. Vor allem muss die Balance zwischen Investitionsschutz, Wettbewerb und Verbraucherinteressen bewältigt werden.

Schauen wir isoliert auf die Verbraucherinteressen, können wir der Europäischen Kommission derzeit ohne Zögern eine – im wahrsten Sinne des Wortes – »zupackende« Regulierungspolitik bescheinigen. Geht es um den Preis von Auslandstelefonaten oder die Zusammenschaltungsentgelte im Mobilfunk, scheut Brüssel derzeit auch vor drastischen Eingriffen im Sinne einer verbraucherorientierten Politik nicht zurück. Immer niedrigere Endkundenpreise sind jedoch kein Selbstzweck – und vor allem: Hier sind wir bereits fast überall am Ziel. Viele Studien bestätigen den rasanten Preisverfall für Telekommunikationsdienstleistungen. Es ist daher an der Zeit, sich den langfristigen Herausforderungen zu widmen und die Weichen zu stellen für konsequent investitionsfreundliche Rahmenbedingungen.

Das Wachstum der Telekommunikationsindustrie war immer verknüpft mit den zentralen Technologiewellen. Ausgehend vom Festnetz, über die Entwicklung des mobilen Telefonierens bis hin zum Breitbandinternet – immer waren es technologische Sprünge, die das Wachstum befeuerten. Die Netze der nächsten Generation tragen dieses Potenzial bereits im Namen. Japan und Korea, aber auch die USA haben vorgemacht, wie Anreize durch kluge Regulierungspolitik das Investitionsklima nachhaltig verbessern können. Hier haben die europäischen Länder – Deutschland eingeschlossen – Nachholbedarf.

Meine Damen und Herren,  
uns bleibt nicht viel Zeit, um den Vorsprung Asiens und Amerikas aufzuholen. Die lebhaft diskutierten Vorschläge zur Überarbeitung des Europäischen Telekommunikationsrechtsrahmens – der so genannte TK-Review – bieten Anlass und Mittel genug, um die Investitionsförderung als grundlegende Regulierungsleitlinie in Europa langfristig festzuschreiben. Die TK-Regulierung befindet sich mit dem Review in einer Umbruchphase, die maßgebliche Weichenstellungen für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre beinhaltet. Die EU-Kommission hat die Bedeutung von Next Generation Networks erkannt und wird das Thema noch in diesem Jahr förmlich aufgreifen.

Aber sollten wir nicht schon jetzt die Chance nutzen, die der TK-Review uns bietet? Das Europäische Parlament hat in die Bedeutung der neuen Netze unterstrichen und eine stärkere Betonung der Investitionsförderung gefordert. Lassen Sie uns also keine Zeit verlieren! Investitionsförderung ist immer eine Gemeinschaftsaufgabe von Wirtschaft und Politik. Die TK-Branche ist bereit, Ihren Beitrag zu leisten, aber wir sind auch angewiesen auf eine »Regulierung der nächsten Generation«.

Meine Damen und Herren,  
vor kurzem haben wir das 15-jährige Bestehen des World Wide Web gefeiert. 1993 wurde der erste Webbrowser Mosaic entwickelt, der neben Texten auch Grafiken und Bilder laden konnte. Es war der Eintritt in eine neue, multimediale Kommunikationserfahrung für uns alle. Die Telekommunikationswelt jedes Einzelnen bestand vor 15 Jahren im Wesentlichen aus einem Telefon im Wohnzimmer und vielleicht einem Faxgerät am Arbeitsplatz. Entsprechend gering war auch die wirtschaftliche Bedeutung des damals traditionell als Staatsmonopol strukturierten TK-Sektors. Mittlerweile blicken wir auf einen in Deutschland seit 10 Jahren liberalisierten Markt für Telekommunikation. Wenn wir uns die Branche und ihre Leistungsfähigkeit heute ansehen, können wir sicher sagen: Wir blicken

auf eines der erfolgreichsten Kapitel deutscher Wirtschaftspolitik.

Die großen Netze für Energie, Bahn, Post oder Telekommunikation bilden klassische Beispiele für so genannte natürliche Monopole in der Volkswirtschaftslehre. Lange Zeit herrschte allgemein die Auffassung vor, diese Netze könne nur der Staat betreiben. Heute wissen wir: Aufbau und Betrieb der großen Netze und Infrastrukturen sind Kernaufgaben der Wirtschaft. Und wenn ich abschließend einen Wunsch äußern darf: Ich würde mir wünschen, dass diese Erkenntnis auch in jenen Sektoren, die noch nicht wirklich geöffnet sind, konsequenter umgesetzt wird. Die Telekommunikation ist hier Vorreiter – und das darf uns durchaus stolz machen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen für das weitere Konferenzprogramm zunächst eine spannende und – schaue ich auf die Podiumsbesetzung – mit Sicherheit auch kontroverse Diskussion um den richtigen Weg in der Frequenzpolitik. Und schließlich freue ich mich ganz besonders auf den anschließenden Ausblick durch die Bundeskanzlerin.

Vielen Dank.



Prof. Dr. Dr. h.c. mult. A. W. Scheer (BITKOM)



Forum Telekommunikation



Im Gespräch



Forum Telekommunikation: H. J. Fell (Bündnis 90/Die Grünen), W. Kopf (Deutsche Telekom), Dr. T. Schmid (RTL), Prof. Dr. B. Holznagel, M. Stadlmeier (Staatskanzlei Rheinland-Pfalz), A. H. Wulf (Alcatel-Lucent)

## Martin Stanley, Macquarie Gruppe

### Erfolgreiches Infrastruktur-Management

»Als Infrastrukturbetreiber kann man sich keine Fehler erlauben«

**Infrastrukturunternehmen brauchen zuverlässige und erfahrene Eigentümer. Nur so können sie jeden Tag elementare Dienstleistungen erbringen, die Einfluss auf das Leben so vieler Menschen haben. Deshalb sind Langfristigkeit, kontinuierliche Investitionen sowie hohe Gesundheits- und Sicherheitsstandards die zentralen Faktoren für erfolgreiches Infrastruktur-Management.**



Martin Stanley,  
MACQUARIE  
Gruppe

Jeden Tag versorgen Unternehmen im Besitz von Macquarie weltweit 7,1 Millionen Haushalte mit Wasser. Mehr als 81 Millionen Passagiere reisen im Jahr über Macquaries Flughäfen und mehr als 2,3 Millionen Autos durchqueren täglich Macquaries Mautstraßen. Als Eigentümer und Betreiber von Infrastrukturunternehmen darf man nie vergessen, dass diese Unternehmen das Leben vieler Menschen berühren, weil sie essentielle Dienstleistungen für die Gesellschaft erbringen. Macquarie ist sich seiner Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und seinen Kunden bewusst. Wir wissen: Als Infrastrukturbetreiber kann man sich keine Fehler erlauben. Wer den öffentlichen Standards in unserem Sektor nicht gerecht wird, hat bald kein Geschäft mehr. Deshalb investieren wir langfristig, engagieren erfahrene Infrastruktur-Spezialisten, garantieren hohe Gesundheits- und Sicherheitsstandards und halten regulatorische Richtlinien zuverlässig ein.

#### Langfristiger Investitionsansatz

Infrastruktureinrichtungen brauchen Investoren mit einem zeitlich unbefristeten Investitionshorizont – ohne vorab definierte Verkaufsabsichten. Denn bei Unternehmen wie Stromversorgern oder Krankenhäusern ist Planungs- und Versorgungssicherheit für Kunden, Lieferanten und Mitarbeiter elementar. Infrastrukturunternehmen verlangen jedoch nicht nur nach einem langen Atem, sondern auch nach kontinuierlichen Investitionen in die Instandhaltung und den Ausbau der Anlagen. Bei Thames Water, dem größten Wasserver- und -entsorgungsunternehmen Großbritanniens, investiert Macquarie 1,5 Milliarden Euro pro Jahr in die Erneuerung von Rohrleitungen, Wassersystemen und Kanalisation. Ein solches Investitionsprogramm können nur langfristig orientierte Investoren umsetzen, die keinen schnellen Ausstieg anstreben.

#### Öffentliches Interesse hat höchste Priorität

Bei Macquarie als einem der weltweit führenden privaten Infrastrukturinvestoren hat die Versorgungssicherheit höchsten Stellenwert. Beim Betrieb von Strom- oder Gasversorgern geht es beispielsweise zunächst darum, ein zuverlässiges, effizientes, effektives und sparsames Energieversorgungssystem aufrecht zu erhalten. Wer den öffentlichen Anforderungen für den Betrieb derartiger Unternehmen nicht genügt, wird als Betreiber keinen Erfolg haben. Das entscheidende Erfolgskriterium von Infrastrukturunternehmen ist die Zufriedenheit von Kunden und Regulierungsbehörden.

#### Expertise und Erfahrung

Zuverlässiges und effizientes Infrastrukturmanagement erfordert zudem erfahrene und spezialisierte Asset Manager. Für Macquarie arbeiten weltweit mehr als 800 Infrastruktur-Spezialisten. Das Macquarie-Team besteht aus Führungskräften, die langjährige operative Erfahrung in den Bereichen Energie, Strom- und Wasserwirtschaft, Kommunikations- und Transportinfrastruktur oder soziale Einrichtungen vorweisen können. Das ist von großer Bedeutung, da Infrastruktureinrichtungen wie Flughäfen oder Krankenhäuser nie ausschließlich nach betriebswirtschaftlichen Parametern betrieben werden können.

#### Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltstandards

Als Anbieter von essentiellen Dienstleistungen muss es uns darum gehen, hervorragende Gesundheits- und Sicherheitsstandards zu gewährleisten und hohen Umwelt-Standards gerecht zu werden – dies ist ein grundlegender Faktor, um von der öffentlichen Hand die Genehmigung zum Betrieb solcher Anlagen zu erhalten. Macquarie gehört beispielsweise ein Unternehmen im Bereich erneuerbare Energien, das Elektrizität aus Biomasse

gewinnt. Vor der Übernahme durch Macquarie tat sich das Unternehmen schwer damit, seine Gesundheits- und Sicherheitsstandards zu verbessern. Auch ökologische Ziele hat es nur mit wenig Ehrgeiz verfolgt. Heute erfüllt jedes einzelne Kraftwerk alle international vorgeschriebenen Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltstandards. Das ist kein Selbstzweck: Es schafft zufriedene Mitarbeiter, Regulierer, Anwohner und Kunden.

### Strategische Ausrichtung

Ein weiteres maßgebliches Kriterium für erfolgreiches Infrastrukturmanagement ist die strategische Ausrichtung des Investors und Betreibers. Macquarie sieht sich aufgrund seines langfristigen Investitionshorizonts und des Profils seiner Mitarbeiter als ein spezialisierter strategischer Investor. Während traditionelle Industriekonzerne jedoch oft versuchen, sich zu diversifizieren, international zu expandieren und in Bereichen aktiv werden, die sie nicht gut genug verstehen, fokussiert sich Macquarie mit seinen Portfolio-Unternehmen ganz auf seine Kernkompetenz, und das ist Infrastruktur.

### Regulierung

Es gibt noch einen anderen entscheidenden Erfolgsfaktor für das Management von Infrastrukturanlagen: Die Kooperation mit Regulierungsbehörden und die Einhaltung ihrer Richtlinien. Fast alle Infrastruktur-Portfoliounternehmen von Macquarie werden entweder durch diverse Regulierungsbehörden oder durch Wettbewerbsaufsichten kontrolliert. Um die Zusammenarbeit mit diesen Institutionen reibungslos zu gestalten und den regulatorischen Anforderungen gerecht zu werden, besitzt Macquarie ein eigenes Gremium, das sowohl aus unabhängigen Experten als auch aus führenden Macquarie-Spezialisten besteht. Das Regulierungs-Komitee widmet sich der ständigen Überprüfung aller regulatorischer Fragen innerhalb des Macquarie-Portfolios und stellt damit die Einhaltung sämtlicher Standards sicher.

Nur so gelingt es Macquarie, jeden Tag mit weltweit mehr als 110 Infrastruktur-Unternehmen essentielle Dienstleistungen für Millionen von Menschen zu erbringen.

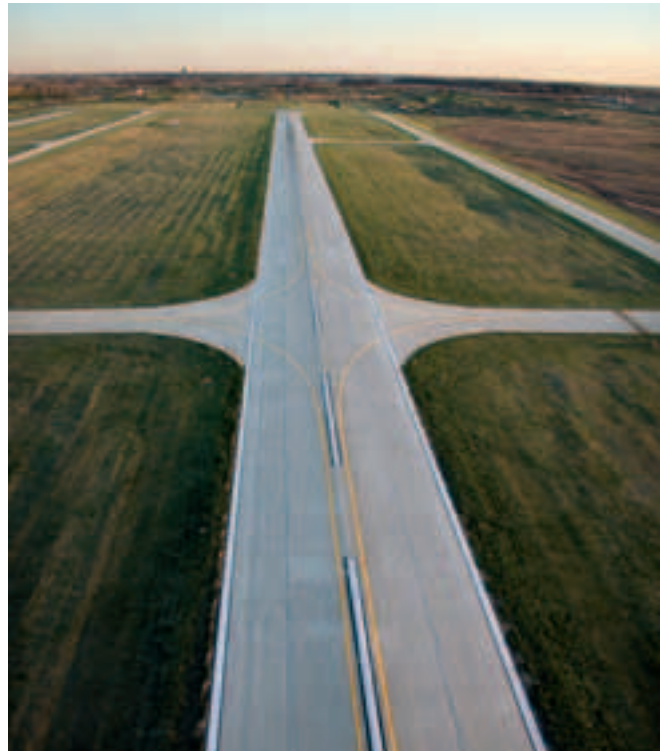


Foto: Macquarie



Wirtschaft braucht gute Infrastruktur, Foto: plainpicture / Fancy@Veer Inc.

## MACQUARIE GRUPPE: EINE EINFÜHRUNG

Die Macquarie Gruppe (Macquarie) ist ein spezialisierter, internationaler Investor und Finanzdienstleister mit Hauptsitz in Australien und beschäftigt an 60 Standorten weltweit mehr als 13.200 Mitarbeiter. Die Wachstumsstrategie von Macquarie besteht darin, selektiv in Märkte zu expandieren, in denen Macquarie auf Basis seiner spezifischen Kenntnisse und Erfahrungen ein echtes Wertschöpfungspotenzial sieht. Die europäischen Aktivitäten von Macquarie spiegeln diese Philosophie wider: Macquarie bietet in Europa spezialisierte Dienstleistungen in ausgewählten Segmenten wie Principal Finance, Corporate Finance, Structured Finance und auch Equity Markets an.

### Weltweiter Pionier privater Infrastruktur-Investitionen

Macquarie erkannte bereits 1990 die Attraktivität von Infrastruktur als Anlageklasse und entwickelte sich zum weltweit führenden privaten Infrastrukturinvestor. Heute verwaltet Macquarie mehr als 30 börsennotierte und nichtbörsennotierte Infrastrukturfonds und ein Eigenkapital von über 36 Milliarden Euro, das in Mautstraßen, Flughäfen, Kommunikationsinfrastruktur, erneuerbare Energien, Versorgungsunternehmen, Transportinfrastruktur und soziale Einrichtungen wie Krankenhäuser oder Seniorenheime langfristig investiert ist.

Zu Macquaries Portfolio gehören mehr als 116 Infrastrukturunternehmen in über 25 Ländern. Die Unternehmen der Macquarie Group versorgen weltweit 5,6 Millionen Haushalte mit Wasser, die Flughäfen fertigen über 75 Millionen Passagiere pro Jahr ab und über die Mautstraßen von Macquarie fahren täglich mehr als 1,9 Millionen Autos. Aufgrund dieser fundierten Expertise ist Macquarie im langfristigen und zuverlässigen Betrieb von essentieller Infrastruktur weltweit führend. Macquarie ist sich dabei als Eigentümer von Infrastruktureinrichtungen seiner großen Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und den Kunden bewusst.

Dank seiner globalen Aktivitäten verfügt Macquarie zudem über vielfältige Erfahrungen in regulierten Märkten, beispielsweise im Strom-, Gas- und Wassermarkt, in denen die Gruppe regelmäßig mit öffentlichen Partnern und Unternehmen eng und kooperativ zusammenarbeitet. Die Beteiligungshöhe von Macquarie an den Portfolio-Unternehmen ist grundsätzlich flexibel und kann zwischen einer Minderheitsbeteiligung von 25 Prozent und einer Mehrheitsbeteiligung von bis zu 100 Prozent variieren. Zu den Beteiligungsunternehmen von Macquarie in Europa gehören beispielsweise die Flughäfen von Brüssel und Kopenhagen, der Wasserversorger Thames Water (Großbritannien), die Mautstraßen Autoroutes Paris-Rhin-Rhone (Frankreich)

und M6 Toll (Großbritannien) sowie das Gasversorgungsunternehmen Wales & West Utilities (Großbritannien).

### Deutschland ist ein Kernmarkt für Macquarie

Deutschland ist für Macquarie einer der Kernmärkte in Europa. Die Unternehmensgruppe hat sich zum Ziel gesetzt, hier in alle Infrastruktur-Sektoren zu investieren, so zum Beispiel in Straßen und Flughäfen, Energie- und Telekommunikationsunternehmen sowie soziale Einrichtungen. Macquarie ist in Deutschland seit 1989 mit Büros in Frankfurt und München vertreten. Die Unternehmensgruppe hat sich in Deutschland unter anderem an dem Warnow-Tunnel (2000), dem Tanklagerunternehmen TanQuid (2005), dem Energiedienstleister Techem (2007) und dem dezentralen Energieversorger GWE (2008) beteiligt. Als langfristiger Infrastrukturinvestor ist es das Ziel von Macquarie, mit seinen Portfolio-Unternehmen für die Gesellschaft essentielle Dienstleistungen zu erbringen. Macquarie unterstützt das Wachstum seiner Beteiligungen mit einem Team von mehr als 800 Spezialisten aus dem Infrastrukturbereich. Der Investitionszeitraum der Gruppe ist zeitlich unbefristet und ohne vorab definierte Verkaufsabsicht: in der Regel hält Macquarie seine Beteiligungen langfristig zwischen zehn und mehr als 30 Jahren.

### Expertise im Energie- und Versorgungssektor

Der Energie- und Versorgungssektor zählt bei Macquarie zu den Kernbereichen, auf die sich die Unternehmensgruppe konzentriert. Macquarie ist weltweit an mehr als 30 Energie- und Versorgungsunternehmen mit einem Gesamtwert von über 20 Milliarden Euro beteiligt. Das spezialisierte Team von Macquarie für diesen Bereich besteht aus Führungskräften, die auf langjährige operative Erfahrung im Bereich des Energie- und Versorgungswirtschafts zurückverweisen können. Macquarie nutzt die umfangreichen operativen Erfahrungen seiner Spezialisten, um den Wert der Beteiligungen systematisch zu steigern. Darüber hinaus ist das Team als führender Berater in diesem Sektor tätig und berät auch Unternehmen, die nicht zum Macquarie-Portfolio gehören.



## Programm – BDI-Infrastruktur-Konferenz 2008

26. Mai 2008

---

- 10:30 Uhr **Eröffnung**  
*Dr. Werner Schnappauf*, Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
- 10:45 Uhr **Bedeutung der Infrastrukturen im internationalen Standortwettbewerb und die Lage in Deutschland**  
*Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig*, Universität Münster
- Forum Energie**
- 11:30 Uhr **Wettbewerbsfähige Energiekosten für den Industriestandort Deutschland**  
*Jochen Homann*, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
- 11:50 Uhr **Der Kraftwerkspark von morgen – Für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Energieversorgung**  
*Dr. Ulrich Jobs*, RWE
- 12:15 Uhr Mittagspause
- 13:30 Uhr **Podiumsdiskussion: Ist Strom grün und kommt aus der Steckdose? – Für eine Energiepolitik mit Mut und Sachverstand**  
*Dr. Mark Derbacher*, Siemens AG  
*Tanja Gönner*, Umweltministerium des Landes Baden-Württemberg  
*Friedhelm Loh*, Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V.  
*Wolfgang Rhode*, IG Metall  
*Dr. Gernot Schaefer*, BDI-Energieausschuss
- Moderation: *Prof. Dr. Wolfgang Pfaffenberger*, Jacobs University Bremen
- Forum Verkehr**
- 11:30 Uhr **Deutschland: Logistikkreuzung Europas – Sind wir gerüstet?**  
*Matthias von Randow*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- 11:50 Uhr **Mobilität im Spannungsfeld von Klimaschutz und Verkehrswachstum**  
*Matthias Wissmann*, Verband der Automobilindustrie e.V.
- 12:15 Uhr Mittagspause
- 13:30 Uhr **Podiumsdiskussion: Staufreies Deutschland – Von der Vision zur Wirklichkeit**  
*Dr. Wilhelm Bender*, Fraport AG  
*Herbert Bodner*, Bilfinger Berger AG  
*Michael Kauch*, MdB (FDP) – Sprecher für Umweltpolitik  
*Dr. Klaus Lippold*, MdB (CDU) – Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Deutschen Bundestag  
*Dr. Hartmut Mehdorn*, Deutsche Bahn AG
- Moderation: *Prof. Dr. Alexander Eisenkopf*, Zeppelin Universität Friedrichshafen

---

### Forum Telekommunikation

- 11:30 Uhr      **Infrastruktur für Telekommunikation – Brücke zur Informationsgesellschaft**  
*Dr. Rudolf Strohmeier*, Europäische Kommission
- 11:50 Uhr      **Telekommunikation im weltweiten Wettbewerb – Wie hält Deutschland Anschluss an die Zukunft?**  
*Prof. Dr. Dr. h.c. mult. August Wilhelm Scheer*, Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V.
- 12:15 Uhr      Mittagspause
- 13:30 Uhr      **Podiumsdiskussion: Kluge Frequenzvergabe – Wie nutzen wir die Chancen der Digitalisierung?**  
*Hans-Josef Fell*, MdB (Bündnis 90/Grüne) – Sprecher für Energie- und Technologiepolitik  
*Wolfgang Kopf*, LL.M., Deutsche Telekom AG  
*Dr. Tobias Schmid*, RTL Television Deutschland  
*Martin Stadelmaier*, Staatskanzlei Rheinland-Pfalz  
*Alf Henryk Wulf*, Alcatel-Lucent Deutschland AG
- Moderation: *Prof. Dr. Bernd Holznagel*, Westfälische Wilhelms-Universität Münster

### Ausblick

- 15:00 Uhr      **Infrastrukturpolitik – Die gemeinsame Verantwortung von Politik und Wirtschaft**  
*Jürgen R. Thumann*, Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
- 15:15 Uhr      **Moderne Netzindustrien – Infrastrukturen für das 21. Jahrhundert**  
*Dr. Angela Merkel*, Bundeskanzlerin
- Schlusswort**  
*Jürgen R. Thumann*, Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.



## Teilnehmer - BDI-Infrastruktur-Konferenz 2008

	Adams	Christian	Technische Universität Berlin (TU Berlin)
	Ahlefeldt	Stephanie v.	Bundeskanzleramt
	Albermann	Carsten	ROI Solutions AG
	Albrecht	Romy	Universität Leipzig
	Apitz	Jürgen	Alcatel-Lucent Deutschland AG
	Armbrecht	Henrik	Westfälische Wilhelms-Universität Münster
	Artymiak	Sebastian	Verband Privater Rundfunk und Telemedien e. V. (VPRT)
	Asano	Fumihito	The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ
Dr.	Aumayer	Richard	Robert Bosch GmbH
	Bährle	Andreas	ablc - Andreas Bährle Consulting
	Bauchmüller	Michael	Süddeutsche Zeitung GmbH
	Bauer	Michael	PSI AG
	Bauer	Stefan	miller und meier consulting
	Baumann	Toralf	KERMEL & SCHOLTKA Rechtsanwälte
	Becher, LL.M.	Klaus F.	Daimler Financial Services AG
Dr.	Bechtold	Klaus	
	Beck	Oliver	GlobalConnect GmbH
	Becker	Markus	berlinpolis e.V.
	Behling	Stefanie	Electrabel Deutschland AG
	Behrend	Eberhard	Deutscher Wasserstoffverband DWV
	Beisel	Ralph	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)
Dr.	Bender	Wilhelm	Fraport AG
Prof.	Berner	Wilhelm	Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (FHTW Berlin)
	Biegert	Christian	Macquarie Group
Dr.	Biet	Jens	Verband der deutschen Verbundwirtschaft - VdV - e. V.
Dr.	Birke	Hans E.	Germanischer Lloyd
	Bischoff	Ulf	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Prof. Dr.	Blankart	Charles B.	Humboldt-Universität zu Berlin
Dr.	Blaukat	Udo	
	Bodner	Herbert	Billfinger Berger AG
Dr.	Böhm	Hans-Peter	Siemens AG
	Börnsen	Arndt	AB Consulting
	Bosselmann	Marten	Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e. V.
	Braitschink	Dirk	
	Brandes	Kirsten	Bundesministerium der Finanzen
	Brandl	Gerhard	Brandl Motor
	Bräunig	Klaus	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
	Braunmühl	Patrick von	Cisco Systems GmbH
Dr.	Bremer, LL.M.	Eckhard	Hogan & Hartson Raue L.L.P.
Dr.	Brinkel	Guido	BITKOM Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V.
	Brüggemeier	Stefan	VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
	Buitkamp	Stefan	VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
	Bull	Stephan	Deutscher Bundestag
	Canty	Kevin	infraCOMP Energy
Dr.	Damerius	Reinhard	Vertretung des Landes Sachsen-Anhalt beim Bund
	Deckers	Sebastian	Westfälische Wilhelms-Universität Münster
	Degelmann	Roland	Bayerisches Staatsministerium des Innern
Dr.	Dierker	Wolfgang	Hewlett-Packard GmbH
	Dietrich	Jochen	ESG Elektrosystem- und Logistik-GmbH
	Donnermeyer	Michael	IZ Klima - Informationszentrum klimafreundliches Kohlekraftwerk e.V.
Dr.	Doppler	Heinrich	ZVEI Hauptstadtbüro
Dr.	Doppler	Marisa	IBM Deutschland GmbH
	Dörnbrack	Susanne	The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ
	Dvorak	Pavel	Deutscher Bundestag
	Eberhardt	Richard	RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V.
	Echten	G. Hendrik van	Hogan & Hartson Raue L.L.P.
Dr.	Eckert	Martin G.	Hitachi Power Europe GmbH

Dr.	Eckhardt	Carl Friedrich	Dornier Consulting GmbH
Prof. Dr.	Eisenkopf	Alexander	Zeppelin University gGmbH
	Enaux	Christoh	OLSWANG
	Engelhardt	Michael	RWE AG
Dr.	Erdmann	Udo	Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren
Dr.	Ernert	Alexander	Deutsche Bahn AG
Dr.	Ewert	Anja N.	ADAC e.V.
Dr.	Exner	Klaus-Jürgen	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
	Fabian	Thomas	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Falenski	Martin	Initiative D21 e.V.
	Fell, MdB	Hans-Josef	Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
Dr.	Felsch	Klaus	HeidelbergCement AG
	Fiehn	Antje	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Fortmann	Hermann-Josef	Evonik Degussa GmbH
	Frenzel	Norbert	IfKom - Ingenieure für Kommunikation e.V. IfKom-Landesvorstand Berlin-Brandenburg-Sachsen
Dr.	Freund	Thomas	Vertretung des Landes Mecklenburg-Vorpommern beim Bund
	Friedrichs	Stephan	Friedrichs Druck + Verpackung GmbH & Co KG
	Friewald	Martin	Amt für Verkehr und Straßenwesen
Prof.	Fundel	Georg	Flughafen Stuttgart GmbH
	Funke	Rainer	DLA PIPER
	Galitz	Tassilo	Pleon GmbH
	Garmer	Paul-Georg	BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.
	Gaul	Richard	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Gehlhoff	Karsten	Gehlhoff GmbH
	Geiger	Jutta	Ashurst LLP
	Gerstenkorn-Pohl		Sabine CDU-Kalletal
	Gerwens	Stefan	Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur
	Getringer	Melanie	Deutsche Bahn AG
	Geywitz	Harald	E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG
Dr.	Gies	Gerd	
	Gilka	Michael	Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB)
	Goldschmidt	Sandra	ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Bundesvorstand
	Gönner	Tanja	Ministerium für Umwelt und Verkehr BW
Prof. Dr.	Gottschalk	Bernd	Macquarie Group
Dr.	Graf	Dietrich	Vattenfall Europe Distribution Berlin GmbH
Dr.	Greinacher	Dominik	KERMEL & SCHOLTKA Rechtsanwälte
	Grill	Kurt-Dieter	Babcock Borsig Service GmbH
	Grillo	Ulrich	Grillo-Werke AG
Dr.	Haacke	Brigitte von	HERING SCHUPPENER Consulting GmbH
	Haake	Rüdiger	ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e. V.
	Hagen	Albrecht v. der	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Hailer	Thomas	Deutsches Verkehrsforum e.V.
	Hake	Klaus	Hake Bau und Projektmanagement
	Hake	Susanne	Gütegemeinschaft Leitungstiefbau e.V.
Prof. Dr.	Hamann	Detlef	Hamann Consult AG
	Hartkopf	Günter	European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU)
Prof. Dr.	Hartwig	Karl-Hans	Westfälische Wilhelms-Universität Münster
	Hebing	Wilhelm	Baker & McKenzie
	Hedel	Ralf	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)
	Heine	Hardy	Consulting & More Media & Broadband
	Heinen	Sabine	savid GmbH
	Heller		Bundesministerium der Finanzen
	Heller	Wolfgang	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Hellmuth	Thomas	ZIA Zentraler Immobilien-Ausschuss e.V.
Dr.	Henkel	Robert	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
	Henze	Daniela	DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.
	Herkommer	Martin	Kabel BW GmbH & Co. KG

	Hetzel	Sabine	Deutsche Bahn AG
	Heugel	Pia	Wintershall Holding AG
	Heymann	Marcus	Deutsche Bahn AG
Dr.	Heyne	Malte	Handelskammer Hamburg
	Hintzen	Sigrid	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Dr.	Höfer	Heinrich	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Hoffmann	Susanne	Bundesverband der Deutschen Zementindustrie e.V., Berlin
	Hoffmann	Ulrich	Deutsche Bahn AG
Prof. Dr.	Holocher	Klaus Harald	Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven
Dr.	Holtzmann	Hans-Dieter	Deutsche Bank AG
Prof. Dr.	Holznapel, LL.M.		Bernd Westfälische Wilhelms-Universität Münster
	Homann	Jochen	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
	Horn	Karen	Institut der deutschen Wirtschaft Köln e. V.
	Hummel	Wolfgang	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
	Hundelshausen	Stephan	Wirtschaftsvereinigung Metalle Hauptstadtbüro
	Husen	Peter	PRGS GmbH Unternehmensberatung für Politik- und Krisenmanagement
Dr.	Ilgmann	Gottfried	IMP Ilgmann Miethner Partner Management Consultants
Dr.	Jahn	Beatrix	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Dr.	Jobs	Ulrich	RWE AG
	Jordan	Heinz	SEEGER ENGINEERING AG
	Juhász	Imre	Botschaft der Republik Ungarn
	Kaempfer	Yorck	S-Bahn Berlin GmbH
	Karniese	Ekard	Verkehrsministerium Brandenburg
	Kauch, MdB	Michael	FDP-Bundestagsfraktion
	Keelan	Phillip	Rat für Nachhaltige Entwicklung
	Keppel	Armin	Eisenbahn-Bundesamt
	Kersten	Hans Günther	Deutsche Bahn AG
Dr.	Kienle	Friedrich	Kienle Consultants Energie und Politik Beratung
	Kind	Benedikt	BREKO Bundesverband Breitbandkommunikation e. V.
Dr.	Klaus	Manfred	Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
	Klaus	Thomas	Umweltbundesamt
	Klören	Norbert	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
	Kluge	Boris	Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V.
Dr.	Klumpp	Dieter	Alstom Deutschland Repräsentanz Berlin
	Knahl	Tobias	Handelskammer Hamburg
	Knipper	Michael	Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.
	Kocken	Petra	OLSWANG
	Köhler	Birga	Wirtschaftsrat der CDU e.V.
	König	Florian	O2 (Germany) GmbH & Co KG
	Kopf, LL.M.	Wolfgang	Deutsche Telekom AG
	Koppenborg	Martin	MB-technology GmbH
	Kossack	Gabriele	Nokia Siemens Networks GmbH & Co. KG
	Koßmann	Axel	AREVA Energietechnik GmbH
	Krapp	Peter	ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e. V.
Dr.	Kreft	Heinrich	CDU/CSU-Bundestagsfraktion
Dr.	Kreklaue	Carsten	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Kriebel	Lothar	Electrabel Deutschland AG
	Kroll	Annette	Electrabel Deutschland AG
	Kroth	Helmut	Tensar International GmbH
Prof. Dr.	Kruse	Bernd	Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (FHTW Berlin)
	Kuchenbecker	Michael	LNC LogisticNetwork Consultants GmbH
	Kudirka	Ingrid	Deutsches Verkehrsforum e.V.
	Kugele	Wolfgang	ADAC e. V.
	Kuhn	Volker	Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK)
	Kulenkampff	Georg	RREEF Ltd. London
	Kunze	Wolf-Ingo	Verband der deutschen Verbundwirtschaft - VdV - e. V.
Dr.	Lang	Joachim	E.ON AG

	Lange	Thomas	Deutsche Bahn AG
	Laudan	Karl-Heinz	T-Mobile International AG
	Legutko	Christoph	Intel GmbH
	Leinkauf	Sonja	Deutsche Telekom AG
	Lewinski	Cord von	Macquarie Group
	Leyk	Ursula	INFRANEU-Hauptverband e.V.
	Lietz	Thomas	E.ON Energie AG
Dr.	Lindemann	Kay-Dirk	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Lindhoff	Sören	Pleon GmbH
	Lindlahr	Wolf-Jürgen	Fa. ENKINKO - Engineering und internationale Kooperation
Dr.	Lindner	Eckart	Pöyry Infra GmbH
	Lipczyk	Marta	ZVEI Büro Brüssel
Dr.	Lippold, MdB	Klaus W.	Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Dr.	Littger	Michael	Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.
	Loh	Friedhelm	ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e. V.
	Loh	Gerd-Armin	AGIT Gesellschaft zur Förderung wirtschaftlicher Zusammenarbeit GmbH
	Löw	Peter Markus	Autobahn Tank & Rast Holding GmbH
	Mägdefrau	Katrin	
	Mai	Maja	
	Marek-Becker	Sina	Daimler AG
Dr.	Martin	Eckard	Balfour Beatty Rail GmbH
	Martini	Arthur-Iren	Netzwerk Privatbahnen e.V.
	Mazurkiewicz	Jacek	E.ON
Dr.	Mehdorn	Hartmut	Deutsche Bahn AG
Dr.	Meller	Eberhard	BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.
Dr.	Merkel	Angela	Bundeskanzlerin
Dr.	Mester	Bernt	BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG
	Meyer	Bernd	Autobahn Tank & Rast Holding GmbH
	Meyer	Silke	VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
	Meyer zu Schwabedissen	Christian	Avaya GmbH & Co KG
	Michalski	Manfred	Profi-Net eG
	Miller	Daphne	Brunswick Group GmbH
Prof. Dr.	Milz	Klaus	Bombardier Transportation
	Mindel	Jürgen	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Dr.	Möbius	Ben	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Dr.	Momberg	Robert	Bauindustrieverband Sachsen/Sachsen-Anhalt e. V.
	Mülkens	Wolfgang	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Müller	Laurens	Reflex Verlag GmbH & Co KG
Dr.	Müller	Monica	ADAC e.V.
	Neujahr	Bernd	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Dr.	Neumann	Dieter	OLSWANG
Dr.	Neumann	Karl-Heinz	WIK - Wissenschaftliches Institut für Infrastruktur und Kommunikationsdienste GmbH
Dr.	Niedenthal	Michael	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Dr.	Nietfeld	Annette	Forum für Zukunftsenergien
Dr.	Niese	Michael	Wirtschaftsvereinigung Metalle Hauptstadtbüro
	Nitka	Katharina	EICHHOLZ RAIL GmbH
	Noack	Tobias	GAZPROM Germania GmbH
	Nopp	Thomas	Bundesministerium der Finanzen
	Obladen	Bernhard	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Oppenkowski	Marja von	Kabel Deutschland GmbH
Dr.	Parlasca	Susanne	Bundeskanzleramt
	Passek	Oliver	Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
	Peltzer	Stefan	Industrie- und Handelskammer zu Dortmund
	Petke	Jan	Wirtschaftsrat der CDU e.V.
Prof. Dr.	Pfaffenberger	Wolfgang	Jacobs University Bremen gGmbH
	Pfeiffer	Werner	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Dr.	Pfleger	Peter	vbw - Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V.

	Pioch	Michael	Bremen Keyports Marketing GmbH
	Plötzke	Matthias	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Prof. Dr.	Pörner	Ronald	Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V.
	Posch	Dieter	Hessischer Landtag
	Poschinger-Camphausen	Dirk von	Morgan Stanley Bank AG
Dr.	Pritzsche	Kai	Linklaters LLP
	Radloff	Anke	Wintershall Holding AG
	Rahmann	Timo H.	Wegweiser GmbH Berlin
	Ramme	Ludger	ULA - Deutscher Führungskräfteverband
	Ramos	Fabio	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
	Randow	Matthias von	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
	Rath	Dieter	INSM - Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft
Dr.	Reinhold	Tom	A.T. Kearney GmbH
Dr.	Rendchen	Karsten	BetonMarketing Nord GmbH
Dr.	Renner	Peter	ZVEI FA Zählung und Systemlösungen
	Renz	Andreas	Verband der Industriellen Energie- und Kraftwirtschaft e. V. (VIK)
Dr.	Rettig	Guido	TUV NORD AG
Dr.	Reuter	Hermann	Dresdner Bank AG
	Rhode	Wolfgang	IG Metall
	Richter	Petra	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Riemer	Gerrit Arnd	E.ON AG
	Rocksien	Jens	HOCHTIEF Construction AG
Dr.	Rohde	Reinhard	Gesamtverband Steinkohle
Dr.	Rohleder	Bernhard	BITKOM Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V.
Prof. Dr.	Rohr	Martin	HOCHTIEF Construction AG
	Roik	Olaf	Hauptverband des Deutschen Einzelhandels (HDE) e.V.
Dr.	Rommel	Kai	EnBW Energie Baden-Württemberg AG Repräsentanz Berlin
	Rottmann	Oliver	Universität Leipzig
	Sagasser	Christof	Vattenfall Europe AG
Dr.	Sakhdari	Farzaneh	
	Sauer	Konstantin	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
	Sautter	Joachim	Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg
	Schächter	Anna	HERING SCHUPPENER Consulting GmbH
Dr.	Schaefer	Gernot	Schaefer Kalk GmbH & Co. KG
	Schafrick	Waldemar	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
	Scharf	Andreas	VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
Prof. Dr. Dr. h.c.	Scheer		August-Wilhelm BITKOM Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V.
Prof. Dr.	Scherer	Joachim	Baker & McKenzie
	Schmid	Frank	Schmid Traffic Service GmbH
	Schmid	Karlheinz	VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
Dr.	Schmid	Tobias	RTL Television Deutschland
	Schmidt	Andreas	Lafarge Zement/Karsdorfer Zement GmbH
	Schmidt	Wilhelm	Evonik Industries AG
	Schmieder	Anja	Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e. V.
Dr.	Schnappauf	Werner	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Schneider	Siegfried	Vertretung des Landes Sachsen-Anhalt beim Bund
	Schnelker	Christina	RTL
	Schomerus	Hilko	Macquarie Group
	Schönsee	Sabine	Schönsee Consulting/Lukowski & Heitmann GmbH
	Schröder	Rudolf	BGS Ingenieurgesellschaft mbH
	Schröter	Erhard	Bundesverband Führungskräfte deutscher Bahnen
	Schulz	Markus	Evonik Industries AG
	Schulz-Roloff	Rolf	Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg
	Schwarz	Jochen	Alcatel-Lucent Deutschland AG
	Scuderi, M.E.S.	David	Hewlett-Packard GmbH
	Seifert	Doreen	Vertretung des Freistaates Thüringen beim Bund

	Skalska	Jolanta	GSG Knappe Gleissanierung GmbH
Dr.	Soete	Birgit	Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
	Sokolowski	Benjamin	Steltemeier & Rawe GmbH
Dr.	Spell	Sabine	Volkswagen AG
	Stadelmaier	Martin	Staatskanzlei des Landes Rheinland-Pfalz
	Stahr	Catharina	VUBIC Verband Unabhängig Beratender Ingenieure und Consultants e.V.
	Stammen	Thomas	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Dr.	Staschus	Konstantin	BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.
	Stecker	Georg	Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung BGL
Dr.	Stiepelmann	Heiko	Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.
Dr.	Stocker	Helmut	Nokia Siemens Networks GmbH & Co. KG
	Stotz	Jürgen	Deutsches Nationales Komitee des Weltenergies (DNK)
	Stratmann	Klaus	Handelsblatt GmbH
Dr.	Strohmeier	Rudolf	Europäische Kommission
	Struck	Werner	Dekra Automobil GmbH
	Tegtmeier	Jörg	Robert Bosch GmbH
MR Dr.	Teichmann	Ulrich	Bundesministerium der Finanzen
Dr.	Tennenbaum	Janathan	Executive Intelligence Review EIR
	Tennhardt	Thomas	CDU/CSU-Bundestagsfraktion
	Thalheimer	Klaus	Macquarie Group
	Thiele	Jörg	iproplan Planungsgesellschaft mbH
	Thiesen	Frank	Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH
	Thomas	Peter	Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen e. V.
	Thomsen	Uta von	Electrabel Deutschland AG
	Thumann	Jürgen R.	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Tiedemann	Manfred	BVPI
	Trausch	Sonja	Stadtwerke München
	Uhde	Nicole	Westfälische Wilhelms-Universität Münster
	Ulrich	Adrian	Handelskammer Hamburg
	Vaahsen	Joachim	DB Netz AG Zentrale
	Vahrenkamp	Richard	University of Kassel
	Varga	David	Macquarie Group
Dr.	Velte	Rainer	Heuking Kühn Lüer Wojtek
	Vollrath	Susanne	HVB
	Voss	Holger	
	Wagner	Hans-Peter	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
	Wandt	Hans-Peter	Toyota Motor Europe
	Warmbold	Steffen	Pöyry Infra GmbH
	Wartha	Markus	Power Providing GmbH
Dr.	Weber	Klaus	STRABAG SE
	Wenzel	Heiko	Steltemeier & Rawe GmbH
	Werner	Gabriele	Vertretung des Landes Nordrhein-Westfalen beim Bund
RA	Werner	Michael	Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.
	Werthwein	Jens	Vereinigung der Unternehmensverbände in Berlin und Brandenburg
	Westermeier	Andreas	Westfälische Wilhelms-Universität Münster
Dr.	Wilde	Olga	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
	Wilmer	Bernd	APCO Worldwide GmbH
	Wissmann	Matthias	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
	Woittek	Florian F.	Universität Leipzig
	Wolf	Wolfgang	Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie e. V. Stuttgart
	Wulf	Alf Henryk	Alcatel-Lucent Deutschland AG
	Wüllhorst	Wolfgang	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
Dr.	Wünschmann	Christoph	Hogan & Hartson Raue L.L.P.
	Yasavoli	Said	AGIT Gesellschaft zur Förderung wirtschaftlicher Zusammenarbeit GmbH
	Zierke	Benedikt	TU Berlin
	Zimmermann	Gerhard	aquilex Bürogemeinschaft für Wasser- und Windenergie
	Zimmermann	Herbert	ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e. V.
Prof. Dr.	Zimmermeyer	Gunter	Robert Bosch GmbH



## Impressum

---

BDI-Drucksache Nr. 419

Stand: Januar 2009

ISSN 0407-8977

### Herausgeber

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Breite Straße 29

10178 Berlin

Telefon: 030.2028-0

[www.bdi.eu](http://www.bdi.eu)

### Gesamtredaktion

Thomas Fabian

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Abteilung Infrastruktur, Verkehr und Telekommunikation

Breite Straße 29

10178 Berlin

[www.bdi.eu](http://www.bdi.eu)

Telefon: 030.2028-1498

Telefax: 030.2028-2498

Email: [t.fabian@bdi.eu](mailto:t.fabian@bdi.eu)

### Verlag

Industrie-Förderung Gesellschaft mbH

### Fotos

Cover: stock.xchng: Jard Jard, Toll Collect GmbH, BDI/photocase: linkage

Veranstaltungsfotos: BDI/Kruppa

### Gestaltungskonzept

Factor Design

### Gesamtherstellung

KÖLLEN DRUCK + VERLAG GMBH



# Macquarie – Infrastruktur aus jeder Perspektive.



MACQUARIE

40 Billionen Euro – das ist der weltweite Investitionsbedarf in Infrastruktur in den nächsten 20 Jahren laut der OECD-Studie "Infrastructure to 2030". Macquarie ist sich dieser Tatsache bewusst. Seit Jahrzehnten ist Macquarie der erfolgreiche Vorreiter im Bereich weltweiter Infrastrukturinvestitionen. Gemeinsam mit Pensionskassen und anderen Investoren arbeiten wir am nachhaltigen Erfolg unserer Infrastrukturunternehmen und der Kommunen, denen sie dienen. Von Mautstrassen über Flughäfen zu Energieversorgungsunternehmen – wir betrachten Infrastruktur aus jeder Perspektive.

► [www.macquarie.com/de](http://www.macquarie.com/de)

**THIS IS MACQUARIE**

The name "Macquarie" refers to Macquarie Capital, a division of the Macquarie Group. The Macquarie Group comprises Macquarie Group Limited, Macquarie Capital (Europe) Limited ("MCEL"), Macquarie Capital Funds (Europe) Limited ("MCFEL") and their worldwide subsidiaries and affiliates and the funds they manage. MCEL and MCFEL are authorised and regulated by the UK Financial Services Authority.