

PRESSEMITTEILUNG

Koalitionsvertrag reduziert Lkw auf die Rolle des Zahlmeisters

Kommentar unseres Vorsitzenden Hermann Grewer

Münster/Düsseldorf – 19. Juni 2012: Seit Mitte Juni steht der Koalitionsvertrag der neuen rot-grünen Landesregierung. Auf den 190 Seiten finden sich in verschiedenen Kapiteln Aussagen, die den Stellenwert der Logistik und der Mobilität in unserem Land beschreiben. So hat die Koalition zum Beispiel in bemerkenswerter Deutlichkeit herausgestellt, dass Mobilität „die internationale Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandortes mit seinen Arbeitsplätzen für die Menschen in Nordrhein-Westfalen“ sichert und dass unser Land „elementar auf gute Verkehrsinfrastruktur angewiesen“ ist. Positiv ist weiterhin, dass unsere Branche, Mobilität und Logistik, einer von 6 Leitmärkten der Zukunft für NRW bleibt. Die Landesregierung will weiterhin Cluster unterstützen.

Verkehrspolitisch wird allerdings an der falschen Verlagerungsrhetorik der vergangenen Jahre festgehalten. „Den Weg zur Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten der Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße“ will man fortsetzen und ihn mit einem „Logistikkonzept für Nordrhein-Westfalen“ stärken.

Für die Binnenschifffahrt liest sich der Vertrag entsprechend erfreulich. Maßnahmen wie die Vertiefung der Fahrrinne des Rheins bis nach Köln, der Ausbau des Kanalnetzes für moderne Motorschiffe mit einer mehrlagigen Containerbeladung, die Optimierung der Zulassung, Verkehrssteuerung und Abgaben sowie ein abgestimmtes Ausbaukonzept für die Binnenhäfen in NRW stehen für die Koalition im Vordergrund. Dazu gehört auch die Anbindung der Häfen an das übergeordnete Straßen- und Schienennetz. Darüber hinaus will sich die neue Landesregierung intensiv für den Verbleib der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes in unserem Land einsetzen, dies ist seit Langem auch unsere Forderung

Für die Schiene will sich die Koalition auch stark machen, wobei beim Ausbau auch der Lärmschutz im Vordergrund steht – insbesondere beim Eisernen Rhein und der Betuwe-Linie.

Für die Straße soll „Erhalt vor Ausbau“ gelten, lediglich Engstellenbeseitigung und wenige Neubau-Strecken aus der „Prioritätenliste“ – die von der Opposition und auch von uns in der letzten Legislaturperiode als Streichungsliste angeprangert wurde – sind für die Straße übrig geblieben. Ansonsten nimmt der Lkw die Rolle der Melkkuh ein: Mautausweitung auf 7,5-Tonner als „Einstieg“, Internalisierung der verursachten Schäden in die Maut und eine klare Verteuerung der Mautkosten stehen deutlich auf dem Programm. Dieses Geld soll

jedoch freilich nicht der Straße wieder in einem geschlossenen Kreislauf zur Verfügung gestellt werden. Im Gegenteil, es ist wörtlich nachzulesen, dass die Maut angehoben werden und ausgeweitet werden soll, „weil nur so die großen Herausforderungen beim Ausbau der Schieneninfrastruktur finanzierbar sein werden.“ Für diese überkommene stiefkindliche Rolle der Straße im Koalitionsvertrag wäre sich selbst Aschenputtel zu schade. Dass das rot-grüne Regierungsbündnis an einer Verkehrsverlagerung von der Straße weg festhalten will, kann nicht wirklich überraschen. Dass jedoch auf 190 Seiten kein gutes Haar am Lkw bleibt und dieser lediglich als Zerstörer von Straßen und Brücken dargestellt wird, wird dem Stellenwert dieses Verkehrsträgers Nummer 1 in keiner Weise gerecht.

Die Faktenlage ist sehr klar: Rund 71,5 % der Beförderungsleistung in Deutschland entfallen auf den Brummi, lediglich 17,6 % auf die Bahn und 8,6 % auf das Binnenschiff. Selbst bei finanzintensivstem Ausbau sind Bahn und Binnenschiff nicht in der Lage, das gesamte prognostizierte Verkehrswachstum auch nur ansatzweise zu schultern. Über 300.000 Arbeitsplätze in unserem Land hängen direkt vom Lkw ab. Allein aus Respekt vor dem unermüdlichen Arbeitseinsatz dieser Menschen bei der Ver- und Entsorgung der Bevölkerung sollte die Regierung eine ideologiefreiere Sicht auf die tatsächlichen Verhältnisse einnehmen.

Es darf nicht Aufgabe der Politik sein, die Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Vielmehr fordern wir Co-Modalität, das heißt eine gute Vernetzung sowie den Ausbau und die Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger, damit das Verkehrswachstum nachhaltig bewältigt wird und ein Wirtschaftswachstum mittelfristig überhaupt möglich bleibt. Wer den Anspruch erhebt, Logistikland Nr. 1 sein zu wollen, der kann und darf sich nicht so positionieren. Die Sicht auf die Verkehrsträger muss korrigiert werden. Nicht auf dem Papier, sondern in der gelebten Politik. Dafür werden wir uns in dieser Legislaturperiode intensiv einsetzen.

Münster/Düsseldorf, den 19. Juni 2012
Hermann Grewer
Vorsitzender