

PRESSEMITTEILUNG

Verkehrspolitische Konzepte aus der Mottenkiste des letzten Jahrhunderts - - Masterplan wurde nicht mit den Verkehrsverbänden erarbeitet

BGL und VVWL kritisieren vor allem die fehlende Bereitschaft, Fakten und Erkenntnisse aus den Studien und Diskussionen zum Masterplan Güterverkehr in politische Maßnahmen einfließen zu lassen. So beweist die im Auftrag des BMVBS von kompetenten Verkehrsplanern erstellte „Verflechtungsprognose der Verkehrsträger“, dass von einer im Masterplan der Öffentlichkeit „suggestierten“ Verlagerung von der Straße auf die Schiene keine Rede sein kann. Danach wird sich der Straßengüterverkehr im Zeitraum 2004 bis 2025 von 392 Mrd. Tonnenkilometer auf 704 Mrd. Tonnenkilometer um 312 Mrd. Tonnenkilometer fast verdoppeln (Abb. 1). Im Schienengüterverkehr halten die Planer im gleichen Zeitraum ein Wachstum von 92 Mrd. Tonnenkilometer auf 152 Mrd. Tonnenkilometer (+60 Mrd. Tonnenkilometer) für realistisch (Abb. 2). Dies bedeutet, dass das Verkehrswachstum auf der Straße fünfmal höher sein wird als auf der Schiene. Wie vor diesem Hintergrund das Ministerium von einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene sprechen kann ist unerklärlich.

Völlig realitätsfern liest sich im Masterplan die Aussage des BMVBS, der Ausbau der Schiene ermögliche eine auf rund 190 Mrd. Tonnenkilometer gesteigerte Leistung im Jahr 2025. Selbst wenn dies am Markt vorbei gelänge, resultierte kaum eine spürbare Entlastung der Straße. Im Gegenzug müssten unrealistisch hohe Investitionen in die Schienenverkehrsinfrastruktur getätigt werden, die mit einem Planungshorizont von 15 Jahren nicht zu schaffen sind. Jedenfalls ist der Ausbau des kombinierten Verkehrs über eine Verdoppelung der Fördermittel auf 150 Mio. Euro jährlich nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Als Fazit bleibt, dass das BMVBS notwendige, verkehrspolitische Entscheidungen mit unrealistischen Verlagerungsfantasien erschwert und der Öffentlichkeit keinen „reinen Wein“ darüber einschenkt, wohin die Republik im Rahmen der Globalisierung und EU-Erweiterung im Verkehrssektor steuert. Bei allem „Gejammer“ um die Erhöhung der Güterverkehrsleistungen darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die inländische Beförderungsnachfrage im Prognosezeitraum nahezu stagniert und die vorhergesagte Verkehrswelle größtenteils ihren Ursprung im Export und Import nimmt. Die Außenwirtschaft ist die letzte verbliebene konjunkturelle Stütze in Deutschland und Quelle für dringend benötigte Beschäftigungsimpulse. An dieser Stelle verkehrspolitisch zu manipulieren und zu experimentieren birgt hohe Risiken.

Entsprechend dirigistisch und aus der „verkehrspolitischen Mottenkiste“ lesen sich weitere Einzelmaßnahmen zur Eindämmung des Straßenverkehrs. Obgleich klar ist, dass die Schiene nur 1/5 des Verkehrswachstums übernehmen kann, sollen die „restlichen“ Zuwächse und die Straße als Ganzes drastisch verteuert werden. Dazu plant die Bundesregierung konkret die Anlastung externer Kosten (z.B. Lärmkosten, Abgaskosten, Staukosten, ungedeckte Unfallkosten, etc.) nur auf der Straße, was bis zu einer Verdoppelung der Transportpreise führen kann und auch für einen Kostenschub bei der Pkw-Nutzung sorgen dürfte.

Das Wort „Fairness und Wettbewerbsharmonisierung“ werden im Masterplan Güterverkehr offenkundig nur für schienenlastige Politik bemüht. Mit dem Argument des Abbaus vermeintlicher Wettbewerbsnachteile zum Luftverkehr, die zumindest im europäischen und nationalen Güterverkehr nicht gegeben sind, soll der Schiene die Ökosteuernabgabe auf Strom „geschenkt“ werden. Diese beträgt ca. 20 Euro pro Tonne CO₂. Der Lkw zahlt derzeit rund 170 Euro pro Tonne CO₂ über Mineralölsteuern an Sonderabgaben.

Ebenso wettbewerbsverzerrend und dirigistisch erweist sich das Ministerium, wenn es um die Anlastung der Lärmkosten geht. Während die Straße ihre Lärmkosten über externe Kosten selbst bezahlen soll, erhält die Schiene aus Steuermitteln ein Sonderförderprogramm zum Abbau von Lärmemissionen auf der Schiene (z.B. Flüsterbremsen und Lärmschutzmaßnahmen). Der BGL befürwortet diese Maßnahmen, wehrt sich jedoch gegen die einseitige Belastung des vorwiegend mittelständischen Transportgewerbes, das über die Anlastung externer Kosten zum Zahlmeister wird, obwohl es schon jetzt mit dem Rücken zur Wand im internationalen Wettbewerb steht. Die Umsetzung des Masterplans würde Tausende von Arbeitsplätzen im Transportgewerbe zusätzlich gefährden. Bereits in den letzten 10 Jahren hat das deutsche Gewerbe mindestens 100.000 Arbeitsplätze verloren/nicht schaffen können, weil hausgemachte Wettbewerbsnachteile Konkurrenz aus aller Herren Länder im internationalen Transportgeschäft von und nach Deutschland davon fahren lassen.

An die Zeiten des Leber-Plans und die 60-er und 70-er Jahre fühlt sich der Leser des Masterplans zurückversetzt, wenn er die Absicht des Ministeriums zur Einführung einer „progressiv gestalteten Lkw-Maut“ in Deutschland zur Kenntnis nimmt. Damit soll die Leistungsfähigkeit der Schiene auf langen Strecken noch besser ins Spiel gebracht werden. Dahinter steht die Vorstellung, den Mautsatz pro Kilometer in Abhängigkeit von der Entfernung zu erhöhen. Völlig unberührt und unbelehrbar scheinen die Initiatoren dieses Vorschlags zu verkennen, dass die Verlagerung von Straßenverkehren auf die Schiene keine Preis- sondern eine Qualitätsfrage ist. So zeigt ein Gutachten der Eisenbahnberatungsgesellschaft TransCare, dass vom Straßengüterverkehrsvolumen in

Deutschland maximal 4 %-Punkte auf die Schiene verlagert werden können. Voraussetzung ist allerdings, dass die Qualität im Schienenverkehr, nicht nur im Bezug auf Pünktlichkeit, sondern auch auf spezielle Angebote (z.B. Kühlverkehre, getaktete Verkehre, sonstige logistische Ansprüche) verbessert wird.

Der Masterplan Güterverkehr entpuppt sich vor diesem Hintergrund als gigantisches Verteuerungsprogramm für den Standort Deutschland. Wer die Straße massiv verteuert, so wie es das BMVBS plant, ohne adäquate Verlagerungsalternativen zur Verfügung zu stellen, setzt Arbeitsplätze aufs Spiel. Diese Perspektive ist nicht nur für den Jobmotor Logistik, sondern für die Integration der deutschen Wirtschaft in die Weltmärkte bedrohlich.

Ähnlich unausgegoren sind die Überlegungen des Masterplans, Transitverkehr vornehmlich aus den Rhein-Mündungshäfen nach Süd- und Südosteuropa mittels Seeverkehr „umzuleiten“. Das Vorhaben mag „Lieschen Müller und Otto Normalverbraucher“ durchaus noch vernünftig vorkommen. Man stellt sich allerdings die Frage, weshalb die Bundesrepublik Deutschland ihre Seehafenstandorte und Seehafenhinterlandverkehrsverbindungen ausbaut, wenn dort keine Transitverkehre durchgeleitet werden sollen. Wie werden beispielsweise unsere holländischen Nachbarn darauf reagieren, dass Skandinavienverkehre, z.B. via Rostock nach Norditalien, durch einen Ausbau der Seehafeninfrastruktur über Deutschland abgewickelt werden, während kürzere Transitverkehre über die Rheinschiene aus den Rheinmündungshäfen Deutschland nicht mehr transitieren sollen? Das gleiche gilt beispielsweise für Container, die in Hamburg für Mailand angelandet werden. Der Weg über Rotterdam ist der kürzere und ökologischere Weg. Dieser wird aber nach dem Masterplan Güterverkehr, um es vorsichtig auszudrücken, nicht „gewünscht“. Warum baut die Schweiz den Gotthardtunnel und die Schiene aus, wenn der Transit aus Deutschland und den Niederlanden „umgeleitet“ werden soll? Letztendlich macht es auch keinen Sinn, deutsche Seehäfen nur zu dem Zweck auszubauen, dass hier nationale Export- und Importverkehre abgewickelt werden. Jeder, der sich mit den Herkunfts- und Zielorten von Sendungen in den deutschen Häfen beschäftigt, weiß, dass der internationale Verkehr den Boom der Häfen trägt. Wer Logistikstandort im Herzen Europas sein will, der muss dies akzeptieren oder eine ganz andere Politik betreiben. Kurzfristig ist zudem die Einstellung, vom Transit anderer profitiere Deutschland kaum, weil keine Wertschöpfung im Land entsteht. Die Väter dieses Gedankens dürften sich nicht damit beschäftigt haben, dass Deutschland als Exportweltmeister am stärksten von der Transitfreiheit profitiert. Ganz unmittelbar vor unserer Haustür spielt sich bald schon eine Art „Transitblockade“ ab, wenn Österreich den alpenquerenden Transitverkehr auf der Straße nach Italien unterbinden will. Was wird dieser „Kreuzzug“ gegen den Transit vor allem die süddeutsche und italienische Wirtschaft kosten, wenn „außen herum“

Tausend und mehr Umwegkilometer gefahren werden müssen, weil andere Länder den Transitverkehr ebenfalls „verteufeln“.

Ganz unverständlich wird es, wenn trotz aller Verteuerungs- und Verlagerungspolitik für internationale Verkehre der Masterplan zusätzliche Werbeaktionen für den Logistikstandort Deutschland vor allem in Fernost vorsieht. Zwar begrüßen BGL und VVWL diese Maßnahme, aber aus Sicht des Masterplans ist sie dennoch kontraproduktiv. Wer Verkehr vermeiden möchte, kann dies nicht dadurch erreichen, dass zusätzliche Verkehre nach Deutschland gezogen werden. Irgendwie schleicht sich das Gefühl ein, der BMVBS bewohne ein Haus, in welchem der Keller durch den Rohrbruch des grenzüberschreitenden Verkehrs bereits überflutet ist und die Misere durch das Öffnen der Wasserhähne im Erdgeschoss behoben werden soll.

BGL und VVWL widersprechen außerdem der Aussage, der Masterplan Güterverkehr des BMVBS sei aus der Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden entstanden. Es habe zwar Workshops und auch punktuelle Diskussionen mit dem Minister gegeben. Der Masterplan und seine Einzelmaßnahmen seien jedoch ausschließlich im Hause des BMVBS erarbeitet worden. Bezeichnend für die Qualität der Zusammenarbeit sei, dass die letzte Verbänderunde zum Masterplan für Montag, den 10. März einberufen wurde. Informationen über Themen, die der Minister vertieft mit den Verbandspräsidenten diskutieren wollte, wurden teils erst am Freitag, den 07. März nach 18.00 Uhr in den Geschäftsstellen der Verbände per Email empfangen. Aus Protest gegen dieses Vorgehen hatte der BGL-Präsident seine Teilnahme an der letzten Diskussionsrunde abgesagt. Festzustellen bleibt auch, dass verschiedene Einzelmaßnahmen, die zur Inkonsistenz des Masterplans Güterverkehr führen, in keiner Verbänderunde angesprochen wurden.

„Wir stehen für die Diskussion um eine ökonomisch und ökologisch nachhaltige Gestaltung der Verkehrspolitik konstruktiv und mit Sachverstand zur Verfügung. Für Verkehrsideologie und Konzepte aus der Mottenkiste gibt es aber keine Zustimmung“, so BGL-Präsident und VVWL-Vorsitzender Hermann Grewer abschließend.

Münster, den 18. März 2008

Dr. Christoph Kösters
Hauptgeschäftsführer