

Deutliche Worte bei der Podiumsdiskussion auf der BGL-Mitgliederversammlung 2007

BGL. Frankfurt/M. – Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. aus Frankfurt am Main konnte in Bad Homburg v.d.H. im Rahmen seiner Mitgliederversammlung eine hochkarätig besetzte Podiumsdiskussion präsentieren:

Dr. Stefan Rommerskirchen (Geschäftsführer der ProgTrans AG in Basel) erteilte in seinem Impulsvortrag zum Thema „Langfristige Perspektiven der Güterverkehrsentwicklung in Deutschland und Europa?“ zwei Kernthesen aus dem Verkehrsweißbuch der EU-Kommission eine klare Absage: Weder eine Entkopplung von Verkehrsleistungswachstum und Wirtschaftswachstum noch eine Bewältigung des vorhandenen Verkehrsleistungswachstums ausschließlich mit Bahn und Binnenschiff seien realisierbar. Ursächlich hierfür sei zum einen die sehr starke Internationalisierung der Wirtschaft auf Basis der innereuropäischen Integration und zunehmend auch der Globalisierung. Dies führe dazu, dass z.B. in den alten EU-Staaten der Außenhandel etwa doppelt so schnell wachse wie das Bruttoinlandsprodukt. „Dies ist der güterverkehrliche Preis der Arbeitsteilung“. Zum anderen werde sich der Modal Split auch auf lange Sicht (= bis 2050) nicht signifikant verändern. Der intramodale Wettbewerb auf der Schiene sei dabei ein stärkerer Treiber als der Konjunkturaufschwung; außerdem erhielten die Bahnen Rückenwind durch die zunehmende Containerisierung im weltweiten Transport. Der Alpenquerende Verkehr wachse mit großer Dynamik u.a. auch wegen Fernostimporten, die über norditalienische Häfen auf den ganzen Kontinent verteilt würden. Schweizer und österreichische Transportunternehmen generierten im Ausland mehr Transitverkehr als ausländische in der Schweiz oder in Österreich.

Am stärksten werde auch in Zukunft der Transitverkehr wachsen, so dass in 2050 fast ein Viertel aller in Deutschland erbrachten Transportleistungen auf ihn entfallen dürften.

Momentan sei der Lkw in den alten EU-Staaten bei 80 % Marktanteil, in 2020 werde dieser marginal auf 81 % ansteigen. Hierbei werde jedoch keine rein trendmäßige Entwicklung unterstellt – dann läge der Lkw 2020 nämlich bei 84 bis 85 %. Vielmehr bestehe die Annahme, dass die Eisenbahn die Märkte, die sie vom Grundsatz her bedienen könne, auch tatsächlich erschließe. Die osteuropäischen Volkswirtschaften hätten aufgrund eines größeren Produktions-Anteils am BIP eine deutlich höhere Transportintensität als die alten EU-Staaten. Da aber auch in den neuen EU-Staaten eine zunehmende Dienstleistungsorientierung Platz greifen dürfte, würden dort sinkende Transportintensitäten prognostiziert. Dieser Strukturwandel werde in diesen Ländern zu einem Abschmelzen des jetzt noch relativ hohen Eisenbahnanteils führen, da die erforderlichen logistischen Prozesse eine Performance erforderten, die bislang nur vom Lkw geboten werden könne. Auch in den Agglomerationen werde die Verkehrsentwicklung weiterhin sehr dynamisch bleiben, wobei Herr Dr. Rommerskirchen für eine vernünftige Zusammenarbeit der Verkehrsträger plädierte, was in erster Linie voraussetze, dass „sich die organisatorischen Strukturen der Massenverkehrsträger den heutigen Bedürfnissen der Wirtschaft anpassen. Benchmark ist hier eindeutig die Straße.“

Olaf Opitz (FOCUS-Parlamentskorrespondent) moderierte die Podiumsdiskussion schwungvoll und fachlich auf den Punkt vorbereitet. In seiner Rolle als Moderator hielt er der aktuellen Politik den Spiegel vor und untermauerte dies detailreich durch viele anschauliche Beispiele, was vom aufmerksamen Publikum mit Sonderapplaus bedacht wurde.

Dr. Hans-Peter Friedrich MdB (Stellvertreter Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion) hielt die Entkopplungsdebatte für unsinnig und äußerte die Ansicht, die Entkopplung von Verkehrsleistungswachstum und Wirtschaftswachstum hänge von der Entwicklung der Branchenstrukturen in der Wirtschaft ab, sei also kein Ziel, das mit verkehrspolitischen Mitteln zu erreichen ist. Er beklagte, dass man für eine Autobahn von der Idee bis zur Umsetzung mittlerweile 20 Jahre brauche, was nicht an den Planern sondern an

den (Gerichts-)Verfahren liege. Dies sei allerdings auch Ausdruck einer gesamtgesellschaftlichen Entwicklung: Randerscheinungen würden in den Mittelpunkt gestellt und die essenziellen Fragen würden daran orientiert.

Er kämpfe gemeinsam mit den Verkehrspolitikern der Koalitionsfraktionen dafür, dass der Verkehrsetat 2008 um mindestens 500 Mio. € erhöht werde. Besser sei 1 Mrd. €. Seiner Meinung nach gebe es in Deutschland seit vielen Jahren keine aktive Verkehrspolitik mehr, sondern nur noch ein Nachlaufen hinter akuten Engpässen und Problemen. Der Masterplan Güterverkehr und Logistik sei die Möglichkeit gewesen, dies wieder zu ändern, müsse sicher aber zielführend auf einige essenzielle Punkte konzentrieren. Die Bundesregierung habe das Projekt bisher auch weitgehend ohne die Fraktionen verfolgt. Das Thema Entkopplung sei darin – ohne jede weitere Erläuterung – ebenso enthalten wie die Verkehrsvermeidung, „ein Versatzstück aus den Computern von 1985“. Durch die gesunkenen Leerfahrtenanteile und den zurückgegangenen Werkverkehr sei letzteres Thema längst überholt. Herr Dr. Friedrich forderte eine große verkehrspolitische Diskussion in Deutschland, wobei auch einmal überprüft werden müsse, wie bisher die Haushaltsmittel zwischen konsumtiven und investiven Bereich verteilt worden seien. Er sehe dieser Diskussion auch sehr optimistisch entgegen. Vizekanzler Müntefering habe kürzlich in seiner Regierungserklärung zum Thema Verkehr betont, dass das zwei- bis vierfache der momentan im Bundeshaushalt eingestellten Beträge notwendig sei, und auch Bundeskanzlerin Merkel habe sich in aller Öffentlichkeit zur Notwendigkeit von Zukunftsinvestitionen bekannt.

Jörg Vogelsänger MdB (Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die SPD-Bundestagsfraktion) erwartet eine Steigerung des Verkehrsaufkommens vor allem an den deutschen Ostgrenzen, wenn im Dezember 2007 Polen und Tschechien dem Schengener Abkommen beitreten.

Er hält mittelfristig eine Erhöhung der Verkehrsinvestitionen für Straße und Schiene für dringend erforderlich, wobei auch die Bundesländer in der Verantwortung stünden, um den Logistikstandort Deutschland voranzubringen. Beim Binnenschiff habe die Große Koalition eine erfreuliche Steigerung der Verkehrsinvestitionen von 600 Mio. € auf 900 Mio. € erreicht, wobei nunmehr die Gefahr bestehe, dass die Investitionsmittel nicht abfließen, da in den letzten Jahren das Planungspersonal in den Verwaltungen zu weit heruntergefahren worden sei. Er sprach sich für Mittelumschichtungen zu anderen Verkehrsträgern aus, falls es bei den Binnenschiffahrtswegen zu Investitionsstaus kommen sollte, das gelte auch für Umschichtungen aus dem Europäischen Sozialfonds in den Infrastrukturbereich. Für den Fall, dass der Transrapid nicht verwirklicht werden sollte, strebt er einen Erhalt der Transrapid-Mittel für den Verkehrsinfrastrukturbereich an.

Kritisch zu sehen sei eine Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere Bundesstraßen, da die Produktionsstandorte, die von der Autobahn entfernt lägen, ohnehin schon Kostennachteile in der Verkehrsbedienung hätten.

Herr Vogelsänger sprach sich auch gegen flächendeckende Lkw-Überholverbote auf zweispurigen Autobahnen aus. Lkw-Verbote machten nur auf begrenzten Streckenabschnitten Sinn, wie z.B. auf der A 12 zwischen Dreieck Spreeau und Frankfurt/Oder.

Horst Friedrich MdB (Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion) schätzte eine Umwidmung nicht benötigter Transrapid-Mittel für den allgemeinen Verkehrshaushalt als unrealistisch ein: „Wenn der Transrapid nicht kommt, ist das Thema durch, und dann gibt es aber nicht einen einzigen Cent mehr.“ Er befürchtet, dass man auf den Verkehrswegen auf einen Stau in Deutschland als Haupttransitland in Europa zulaufe.

Er bemängelte, dass aus den Ergebnissen der von Rot-Grün eingesetzten Pällmann-Kommission nichts umgesetzt worden sei – außer der Lkw-Maut. „Es gibt kein

Erkenntnisproblem, es gibt ein Umsetzungsproblem im Haushalt.“ In Bayern schiebe man nach Aussagen des Ex-Innenministers und damit „obersten Straßenbauers“ Beckstein planfestgestellte Straßenbauprojekte in einem Umfang einer Dreiviertelmilliarde Euro vor sich her, weil kein Geld da sei. In Bayern existiere kein Planungs- sondern ein Finanzierungsproblem. Seit 1998 sei die Abgabenlast für die Straße um 15 Mrd. € gestiegen, aber im Verkehrshaushalt sei davon nichts angekommen. Man brauche keinen Masterplan Güterverkehr und Logistik – von dem die Oppositionsparteien noch weniger wüssten als die Regierungsparteien –, da die Problemfelder bekannt seien; es müssten die erarbeiteten Lösungen nur umgesetzt werden.

Die Erwartungshaltung, dass sich die Bundeskanzlerin mit ihrem Bekenntnis zur Notwendigkeit von Zukunftsinvestitionen auch für mehr Mittel bei den Verkehrsinvestitionen ausgesprochen habe, teilte Herr Friedrich nicht. Er befürchtet, dass getreu dem Slogan „Bildung statt Beton“ die Zukunftsinvestitionen schwerpunktmäßig im ebenfalls wichtigen Bildungssektor getätigt werden.

Dr. Anton Hofreiter MdB (Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für Bündnis 90/DIE GRÜNEN) hielt für ein Hauptproblem der Verkehrsinvestitionsschwerpunkte, „dass sehr viel Geld ausgegeben wird für Bereiche, die uns eigentlich relativ wenig bringen.“ Als Beispiel führte er die Eisenbahnstrecke Nürnberg-Erfurt an, die mindestens 5 bis 6 Mrd. € kosten werde und auf der nach Angaben der Bundesregierung nur eineinhalb Züge pro Stunde fahren sollten. Tagsüber sei aufgrund der Bauausführung der Tunnel kein Güterverkehr möglich. Für die Güterverkehrsprognosen der DB AG sei die Strecke überdies nur von nachgeordneter Bedeutung. Solange man sich solche Fehlinvestitionen leisten könne, habe man eigentlich nicht zu wenig Geld im Haushalt, sondern zu viel. Die Investitionsschwerpunkte des Bundesverkehrswegeplans im Straßenbau lägen nicht da, wo die Straßen am höchsten belastet seien, sondern auf neuen Straßen, für die keine großen Verkehrsstärken zu erwarten seien. „Bevor man über eine Erhöhung der Haushaltstitel redet, soll man über eine vernünftige Priorisierung der Haushaltsmittel für die entsprechenden Projekte reden.“ Wenn ihm die DB AG in mittlerweile vier Veranstaltungen sage, dass die Strecke Nürnberg-Erfurt Teil des Hafenhinterlandverkehrs sei und sie dem Güterverkehr sehr viel bringe, „dann zweifele ich durchaus an der Kompetenz dieses Unternehmens.“

Zur Kontroverse um den hohen Rang des Artenschutzes sei zu bedenken, dass der Mensch zum Erhalt seiner Lebensgrundlagen von funktionierenden Ökosystemen abhängt. Diese seien aber durch das Aussterben vieler Tier- und Pflanzenarten nachhaltig bedroht. Es müsse deswegen aber nicht immer eine Autobahn durch eine Hamsterpopulation verhindert werden.

Zur Frage, ob die Lkw-Maut ein Erfolg hinsichtlich einer Verkehrsverlagerung gewesen sei, meinte Herr Dr. Hofreiter, dass dem – bei ehrlicher Betrachtungsweise – nicht so sei. Selbst in der Schweiz, in der eine fünfmal höhere Maut existiere, könne man streiten, ob daraus ein verkehrslenkender Effekt entstehe. Bei den meisten Produkten liege der Transportkostenanteil ohnehin nur bei 1 % bis 3 %. Eine höhere Lkw-Maut bewirke nur, dass der Maut-Anteil an der Straßenfinanzierung steige und im gleichen Maße der Steuer-Anteil heruntergefahren werde. Jede andere Erwartungshaltung an die Politik sei lebensfremd. Im Übrigen binde „ein völlig skurriles Bahnprivatisierungsmodell“ in der Politik Kapazitäten, die für die Lösung wichtiger Zukunftsfragen derzeit fehlten.

BGL-Präsident Hermann Grewer hob hervor, dass 30 % bis 40 % der Verkehrsinvestitionen in der Planung verschwänden und stellte die Frage, warum die Realisierung von Projekten 15 Jahre und mehr dauern müsse. Jeder angebliche Entbürokratisierungsschritt habe bisher zu einem exponentiellen Anstieg der Bürokratie geführt. Diskussionen über die Konkurrenzsituation der Verkehrsträger hält er ohnehin für überflüssig. Ziel müsse es sein, die Transportprobleme in Deutschland „in enger Zusammenarbeit gemeinsam zu bewältigen und unsere Wirtschaft in Gang zu halten.“

Er prognostizierte, dass bei einer Umsetzung des Bahnbörsenganges nach jetziger Planung ganz zwangsläufig der bisherige Verkehrshaushalt gänzlich für die Bahn benötigt werde. Am Ende stehe vermutlich die Pkw-Maut, um an „frisches Geld“ zu kommen.

Die Einführung einer zeitlich differenzierten Lkw-Maut und die Ansicht ihrer Verfechter, die Industrie- und Handelsunternehmen würden ihre Anlieferzeiten umstellen, bewertete Hermann Grewer als reines Wunschdenken. „Produktionsfenster“ und vor allem die Öffnungszeiten im Handel reagierten nicht preiselastisch auf Mautveränderungen. Außerdem bestünden aufgrund rigider Lenk- und Ruhezeiten sowie der neuen Arbeitszeitbeschränkungen keine Flexibilitätsreserven in der Fahrzeugdisposition, Zeiten mit Mautspitzen zu meiden. Kaum ein Tourenplan ginge dann noch auf. Zur diskutierten Umweltproblematik, die sich derzeit auf CO₂-Emissionen und Feinstaub im Transportlogistikgewerbe fokussiere, gelte eine Grunderkenntnis: Globale Umweltprobleme können nur auf globaler Ebene gelöst werden und nicht durch deutsche oder europäische Alleingänge. Alleingänge und die Vorreiterrolle seien mit hohen Risiken und Nebenwirkungen behaftet.

BGL-Präsident Grewer richtete zum Schluss zwei Appelle an die Politik: „Erhalten Sie durch entsprechende Rahmenbedingungen unseren Industriestandort Deutschland und wenn möglich auch Europa. Reden Sie ihn nicht kaputt durch überspitzte und unsinnige Feinstaub- und CO₂-Diskussionen. Zweitens: Geben Sie dem deutschen Transportlogistikgewerbe durch geeignete Rahmenbedingungen eine wirkliche Chance, auch im internationalen Verkehr noch eine Rolle spielen zu dürfen. Mit dem deutschen Transportlogistikgewerbe können Sie reden, können Sie etwas bewegen, können Sie Programme machen. Mit den Gebietsfremden, die zunehmend hier sind, machen Sie gar nichts mehr. Dankeschön!“

Frankfurt am Main, den 26. Oktober 2007

Anhänge zu dieser Meldung:
PODIUMSDISKUSSION.JPG

<http://www.bgl-ev.de/daten/news/2007/PODIUMSDISKUSSION.JPG>

Diese und weitere Pressemeldungen finden Sie unter:

<http://www.bgl-ev.de/web/presse/index.htm>