

Heimliche Abkehr von der Bahn

Modalsplit: Die Politik der Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist offenbar ins Leere gelaufen. Die Regierenden wollen deshalb ihren Kurs ändern und die Verkehrsträger nach ihrer jeweiligen Leistung fördern. Das machte der Versandleitertrag des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik deutlich.

Sowohl Deutschland als auch die EU rücken von ihrem Ziel ab, Güter in großem Stil von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Jahrzehntlang hätten sich Verkehrsminister in dem Versuch profiliert, Waren von der Straße abziehen und auf die Schiene zu verlagern. »Nun hat die Politik eine Veränderung ihrer Ideologie vorgenommen«, erläuterte Matthias von Randow, Leiter der Grundsatzabteilung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), beim Versandleitertrag des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) in Dresden.

»Jeder Verkehrsträger soll nun nach seinen Stärken gefördert werden«, erklärte von Randow. Damit erkennt die Politik die wichtige Rolle des Straßengüterverkehrs im Warenaustransport an. Mit dieser Kurskorrektur befindet sich die deutsche Verkehrspolitik in guter Gesellschaft. Auch die EU scheint den Pfad der Verlagerungspolitik zu verlassen. In der anstehenden Halbjahrsbilanz des Weißbuchs der europäischen Verkehrspolitik bis 2010 sei das einstige Ziel jedenfalls nicht mehr erwähnt, sagte der Beamte im BMVBS. Am nötigen Kleingeld soll die Förderung der Verkehrsträger offenbar nicht scheitern.

»Die neue Koalition hat dafür so viel Geld zur Verfügung gestellt wie noch nie eine Regierung zuvor«, sagte der parlamentarische Staatssekretär im BMVBS, Jörg Henniges. Je nach Rechnungsgart stünden bis elf 2006 jährlich neun bis elf Milliarden Euro zur Verfügung – also je nachdem, ob man die Zuschüsse zur Gemeinderverkehrsfinanzierung oder für das Satellitensystem Galileo mitrechnet.

Nach Ansicht von Verbänden und Unternehmen sind aber selbst diese Beträge nicht ausreichend. Zwar sei es bemerkenswert, dass sich der Wille durchsetze, alle Verkehrsträger im Verhältnis zu ihrer Verkehrsleistung zu fördern, räumte BWVL-Präsident Herbert Götz ein. »Doch sind wir nicht der Meinung, dass genügend Geld vorhanden ist – auch, wenn der Staatssekretär es behauptet«, sagte Götz, der zuvor auf der Mitgliederversammlung seines Verbands für weiter zwei Jahre im Amt bestätigt wurde. Er erinnerte an das Versprechen der alten Bundesregierung, die Einnahmen aus der Lkw-Maut zusätzlich dem Verkehrsressort zur Verfügung zu stellen. Die Wirkung

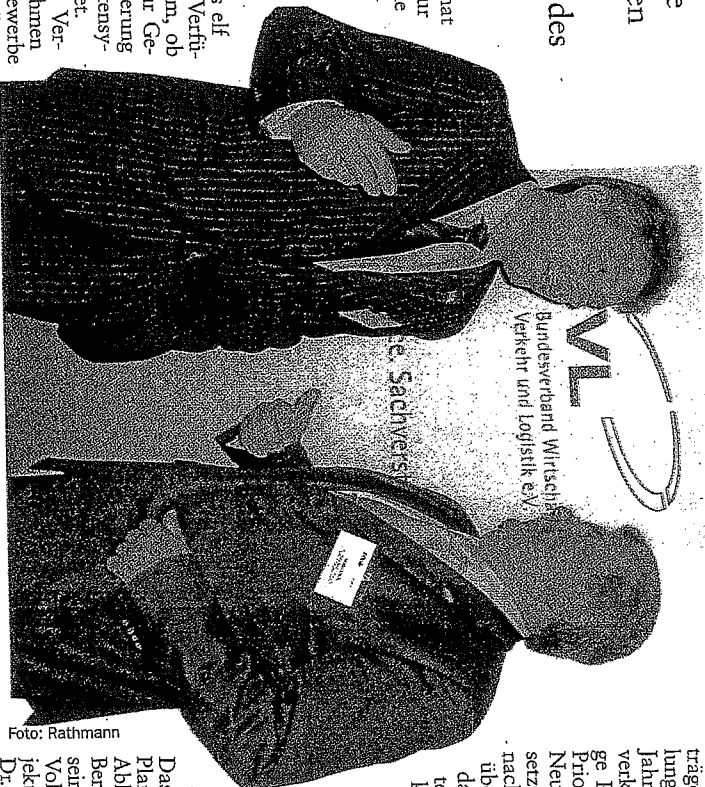


Foto: g. Rathmann

Fordern mehr Geld für Straßen: BWVL-Hauptgeschäftsführer Christian Labrot (li.) und Verbandspräsident Herbert Götz.

sei aber verpufft, weil der Etat vorher um eben diese Summe gesenkt worden sei.

Vor allem in der Vergangenheit hat es Götz zufolge bei der Pflege der Infrastruktur Versäumnisse gegeben. »Die chronische Unterfinanzierung zeigt heute ihre Wirkung«, sagte er. Die deutsche Straßeninfrastruktur werde den Anforderungen nicht mehr gerecht und sei kein Standortvorteil mehr. Der BWVL-Präsident sieht es daran auch als einen schweren Spagat an, wenn Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee

(SPD) einen Masterplan Güterverkehr und Logistik (MGL) ins Leben rufen wolle, die Kasernen aber leer seien. »Es entsteht der Eindruck einer Halbherzigkeit«, sagte Götz an die Adresse des Ministers. Er begriff die Initiative aber und bot die Mithilfe seines Verbands an.

In den nächsten anderthalb Jahren soll der MGL abgeschlossen und druckreif sein, erklärte Staatssekretär Henniges. Mit verschiedenen Akteuren aus dem Verkehrs- und Logistikgewerbe will die Politik ein integratives und verkehrs-

trägerübergreifendes Handlungskonzept für die nächsten Jahre ausarbeiten. Der Bundesverkehrswegeplan als die jetzige Planungsgrundlage, der die Prioritäten beim Aus- und Neubau der Infrastruktur setzt, gilt nämlich drei Jahre nach seinem Erscheinen als überholt. Ziel müsse es sein, das Verkehrsnetz intelligenter zu nutzen. Schließlich könne man nicht an jede vollgestopfte Autobahn eine dritte oder vierte Fahrspur anhängen. Geld allein hilft Fahrzeugen aber nicht aus dem Stau. Um Engpässe zu beseitigen, müssen Verkehrsexperten zutun. »Geld allein hilft Fahrzeugen aber nicht aus dem Stau. Um Engpässe zu beseitigen, müssen Verkehrsexperten zutun.«

Dr. Klaus Lippold (CDU), der Vorsitzende des Bundestagsverkehrsausschusses.

Dr. Hugo Fiege, geschäftsführender Gesellschafter der Fiege-Gruppe, baut zudem darauf, dass die Politik unternehmerischer an das Thema herantrete. »Mehr als die Hälfte der Kosten für Verkehrswege gehen für Juristen, Prozesse und Umweltanalysen drauf«, kritisierte er. In der Wirtschaft liege die Quore bei zehn Prozent. Diesen Wert hält Fiege in öffentlichen Vorhaben für utopisch. »Wenn die Politik ihre Ausgaben aber nur um zehn Prozent reduzieren würde, hätten wir viel erreicht«, sagte er.

600 MILLIONEN SIND WEITER DAS ZIEL

Der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) hat erneut die von der Politik zugesagten 600 Millionen Euro für das deutsche Transportgewerbe angemahnt. Nach der Abfuhr der EU-Kommission zu den deutschen Plänen, die Lkw-Maut auf bezahlte Mineralölsteuer anzurechnen, prüft das Verkehrsministerium mit den Verbänden nun alternative Schritte. Eine Senkung der Kartoffelsteuer bringe aber nicht die zugesagten 600 Millionen Euro, kritisierte BWVL-Präsident Herbert Götz. Das ebenfalls ins Auge gefasste Investitionsprogramm für schwere Lkw sei degressiv, habe aber nichts mit der eigentlich beabsichtigten Harmonisierung zu tun. Staatssekretär Jörg Henniges bekräftigte die Zusage der Bundesregierung, eine Entlastung in dieser Größenordnung umzusetzen. »Die 600 Millionen Euro sind das Benchmark, dort sind wir aber noch nicht«, sagte er.