

Sende-Sperrfrist: 15. Juli 2015, 10:30 Uhr
Es gilt das gesprochene Wort

PRESSESTATEMENT

von

Gerhard Riemann

Vorsitzender des Verkehrsausschusses und Präsidiumsmitglied
des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V. (BGA)

**"Weichenstellungen in der Verkehrspolitik:
Deutschland auf dem Abstellgleis?"**

Berlin, 15. Juli 2015, 10:30 Uhr
Tagungszentrum im Haus der Bundespressekonferenz
Schiffbauerdamm 40, 10117 Berlin

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie herzlich zur Jahresverkehrspressekonferenz des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen.

Wir befinden uns in ausgesprochen unruhigen und beunruhigenden Zeiten, daher spare ich mir große Vorreden und komme gleich auf den Punkt: Die Halbzeitbilanz der Großen Koalition in der Verkehrspolitik fällt äußerst mager aus und leider sehe ich auch in den nun noch verbleibenden zwei Jahren keinen grundlegenden (Bewußtseins-)Wandel in der Politik, die dringend notwendigen Weichenstellungen vorzunehmen, was angesichts der fortschreitenden Erosion unserer Infrastruktur dringend notwendig wäre. Der Groß- und Außenhandel ist in Deutschland für rund 60 Prozent der Güterverteilung verantwortlich und greift auf alle Verkehrsträger zurück – einzeln wie auch im Mix. Eine funktionierende Infrastruktur ist für unsere Unternehmen, für unsere Kunden und damit für unseren exportorientierten Wirtschaftsstandort und unseren Wohlstand elementar. Mit Sorge beobachten wir seit über 20 Jahren, über die unterschiedlichsten Regierungskonstellationen hinweg, die Entwicklungen in der Verkehrspolitik. Auch die jüngsten 1,5 Jahre sind geprägt von fehlenden Weichenstellungen aufgrund von mangelndem Mut und fehlender Innovationsbereitschaft der Politik.

Solange wir uns erfolgreich auf den Weltmärkten bewegen, müssen wir dafür Sorge tragen, dass Güter und Waren im Wert von rund 2.000 Milliarden Euro zuverlässig und kostengünstig rein und raus kommen. Wollen wir uns weiter global behaupten, brauchen wir funktionierende Straßen, Brücken, Schienen, Wasserwege/Kanäle, See- und Binnenhäfen – und da knirscht es an allen Stellen - auch wenn das Verlegen von Glasfaserkabeln in der Erde wahrscheinlich einfacher durchzusetzen ist und weniger Protest von Umweltschützern und Bürgern hervorruft. Und wenn dann auch noch politisches Spitzenpersonal die Hauptenergie auf die Umsetzung eines einzelnen Wahlkampfprojektes verwendet, dazu noch ohne sich rechts und links abzusichern, führt dies aufs Abstellgleis.

Wenn wir nicht radikal gerade in der Verkehrspolitik etwas ändern, werden wir ganz klar ins Hintertreffen geraten!

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

auf der einen Seite lässt Deutschland seine Infrastruktur verfallen, auf der anderen bremst der Logistikstandort Deutschland sich selbst aus.

Ein Beispiel hierfür sind die zahlreichen Tarifkonflikte und Streiks in den vergangenen Monaten.

Der BGA begrüßt ausdrücklich, dass sich die Deutsche Bahn und die GDL nach über einem Jahr Tarifkonflikt im Schlichtungsverfahren auf einen Tarifvertrag geeinigt haben. Mit der Einigung kehrt für die Kunden der Deutschen Bahn Planungssicherheit zurück.

Aber: Der Imageverlust, den die Deutsche Bahn durch die streikbedingten Ausfälle erlitten hat ist immens und wirft die Bahn um Jahre zurück. Die verladene Wirtschaft war durch den Stillstand der Logistikketten darauf angewiesen, auf andere Verkehrsträger auszuweichen. Die langfristigen Bemühungen der Politik, die Bahn in der Konkurrenz zur Straße nicht weiter zurückfallen zu lassen, wurden und werden damit konterkariert.

Während an dieser Stelle also bis Ende September 2016 keine weiteren Streiks drohen, litt der Logistikstandort Deutschland zusätzlich vier Wochen unter dem Streik bei der Post. Die Behauptung der Post, dass 80 Prozent der Sendungen zugestellt wurden, ist eine reine Wunschvorstellung. Die Geschäftsbeziehungen der Groß- und Außenhändler litten beträchtlich unter z. B. der verspäteten Zustellung von Verträgen, Rechnungen und Mahnungen. Gerade kleine und mittelständische Unternehmen gerieten unverschuldet in Schwierigkeiten, weil Zahlungsziele nicht eingehalten wurden. Mit Erleichterung hat der BGA daher die Einigung der Post mit verdi kommentiert. Dennoch zeigt auch dieses Beispiel wie in Deutschland auf dem Rücken unbeteiligter Dritter Konflikte ausgetragen werden, die am Ende den gesamten Wohlstand negativ beeinflussen. Das scheint Cockpit, die erneut Streiks angedroht hat, nicht zu interessieren.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

die Große Koalition hat sich angesichts der seit vielen Jahren bestehenden strukturellen Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur im Koalitionsvertrag vorgenommen, die Verkehrswege durch eine umfassende Reform auf eine neue Grundlage zu stellen. Leider ist diese weder erkennbar, noch in Sicht. Die Beispiele Nord-Ostseekanal, Schiersteiner Brücke, Leverkusener Rheinbrücke und die A-40 Brücke in Duisburg sind exemplarisch für eine fehlgeleitete Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte. Zu lange Planfeststellungsverfahren und fehlender, politischer Gestaltungswillen sind neben leeren Töpfen Mitschuld am Bröckeln der deutschen Infrastruktur.

Wenig überraschend hat nach der Pällmann- und der Daehre-Kommission nun auch die Fratzscher-Kommission festgestellt, dass zu wenig Mittel zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

bereitgestellt werden – als hätten wir ein Erkenntnisproblem! Kürzlich hat sich auch der Bundesrechnungshof zu Wort gemeldet. In einem aktuellen Prüfbericht kritisiert er, dass die Finanzierungspläne des Bundesverkehrsministeriums für den Erhalt von Autobahnen und Bundesstraßen von 2016 bis 2030 viel zu niedrig angesetzt sind. Wieviel Kommissionen brauchen wir noch, um die Politik aufzuwecken?

Meine Damen und Herren,

Deutschland hat eine ganze Reihe von Problemen zu bewältigen, hausgemachte aber auch andere: Steigende Arbeitskosten, die Belastungen aus der Energiewende, die Euro-Stabilisierung und die zähen Verhandlungen um das transatlantische Freihandels- und Investitionsabkommen, um nur einige Baustellen zu nennen.

Es ist wirklich schwer zu verstehen, dass ausgerechnet auf einem der wenigen Felder, wo wir es selbst in der Hand haben und nicht auf internationale Abstimmung und Kompromisse angewiesen sind, dass wir es dort nicht schaffen, den Standort auf Vordermann zu bringen und damit für Unternehmen und Investoren wieder attraktiver zu machen. Trauen wir uns eigentlich nichts mehr zu?

Meine Damen und Herren,

das „Stammtischthema mit den vier Buchstaben“ kann als vorbildhaft für die fehlende Innovationskraft der Verkehrspolitik in den vergangenen Monaten bezeichnet werden.

Die Pkw-Maut bzw. die sogenannte „Infrastrukturabgabe“ liegt seit kurzem auf Eis. Das alleine ist schon ärgerlich genug, weil das Thema verkehrspolitisch die anderen dringenden Aufgaben der vergangenen 1,5 Jahre komplett überschattet hat. Aber: Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat den Start „verschoben“ weil die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet hat.

Dass sich nun ein Herr Seehofer „bitter“ enttäuscht über die Reaktion der Kommission zeigt, ist kafkaesk. Die zuständige Verkehrskommissarin Violeta Bulc hatte bereits im vergangenen Jahr bewertet, dass das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe „auf einen Bruch des fundamentalen Vertragsprinzips der Nicht-Diskriminierung hinauslaufe“ und der Bundesverkehrsminister hat dennoch nichts daran geändert, dass das Gesetz zeitgleich mit der Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes verabschiedet wurde.

Was den BGA „bitter“ enttäuscht ist, dass sich damit die avisierten 500 Millionen jährlich, für die chronisch unterfinanzierte Verkehrsinfrastruktur als Nullnummer erweisen. Der BGA

rechnet im Hinblick auf die mögliche Länge von Vertragsverletzungsverfahren nicht damit, dass die Pkw-Maut noch in dieser Legislaturperiode kommt. Und:

Es ist schon grotesk, dass sich die Große Koalition von einem kleinen Partner durch ein Wahlkampfthema derart treiben lässt, dass sie Deutschland in der Europäischen Union der Lächerlichkeit preisgibt.

Wenn die Große Koalition den Vorschlägen des BGA nachgekommen wäre und eine „Pkw-Maut“ für alle eingeführt hätte, würde Deutschland, auch im europäischen Kontext, erheblich besser dastehen.

Und meine sehr geehrten Damen und Herren,

klar ist auch, mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1100 Kilometer vierspurige Bundesstraßen zum 1. diesen Monats und der Herabsetzung der Maut auch für Lkw über 7,5 Tonnen ab Oktober ist der Lkw Hauptakteur einer fehlgeschlagenen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Ich hatte es schon im letzten Jahr angekündigt:

Bereits heute ist klar, die mittelständischen Speditionsbetriebe werden ihre Transportpreise erhöhen und an ihre Kunden (Industrie und Handel) weitergeben. Das wird auch beim Verbraucher ankommen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

lassen Sie mich vom Thema Maut zu einem weiteren wichtigen verkehrspolitischen Thema kommen, das für die Unternehmen des Außenhandels elementar wichtig ist, die Fahrrinnenvertiefung der Elbe und Weser. Diese droht zum Jahrtausendprojekt zu werden!

Anfang des Monats hat der EuGH in Bezug auf die Weservertiefung entschieden, dass die Wasserrahmenrichtlinie der Genehmigung eines Vorhabens entgegensteht, wenn es eine Verschlechterung des Zustands des betreffenden Wasserkörpers herbeiführen kann und keine Ausnahme greift. Diese Entscheidung ist auch maßgeblich für die Elbvertiefung.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

nun muss nach der Entscheidung des EuGH wieder das Bundesverwaltungsgericht prüfen, ob eine Ausnahme im öffentlichen Interesse vorliegt. Immerhin ist die Entscheidung keine prinzipielle Absage des Projektes. Großer Verlierer ist dennoch der Wirtschaft- und Logistikstandort Deutschland. Nicht nur der Hamburger Hafen und die Häfen in Norddeutschland warten dringend auf die Fahrrinnenanpassung. Die deutschen Häfen sind das Tor Deutschlands zur Welt. Als Exportnation sind wir auf eine seewärtige Erreichbarkeit

mit größeren und moderneren Containerschiffen angewiesen. Aus Sicht des BGA wird andernfalls der Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland Schaden nehmen. Dem kann sich auch das Bundesverwaltungsgericht nicht verschließen. Wir brauchen schnell eine endgültige Entscheidung!

Meine Damen und Herren,

beim Lang-Lkw kann die Große Koalition verkehrspolitisch in dieser Legislaturperiode noch die richtige Weiche stellen:

Nachdem nun auch die Bundesländer Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen ihre Blockadehaltung aufgegeben haben, spricht sich der BGA für die Überführung der Fahrzeuge in den Regelbetrieb aus. Dies ist unserer Auffassung nach der nächste konsequente Schritt nach dem positiv verlaufenden Pilotversuch. Etwaige Ressentiments sind ausgeräumt worden.

Die Ergebnisse der Zwischenbilanz der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Feldversuch mit dem Lang-Lkw sind eindeutig: Der Lang-Lkw spart Kraftstoff und CO₂ ein. Er ist damit ein wichtiger Beitrag für eine ökologisch nachhaltige Produktionskette. Etwaige zusätzliche Sicherheitsrisiken sind nicht festzustellen, das bestätigen auch unsere Fahrer.

Aus unserer Sicht ist es nun an der Zeit, dass sich die Politiker und beteiligten Akteure an einen Tisch setzen und über die Zeit nach dem Feldversuch sprechen.

Meine Damen und Herren,

Nachdem sich die Regierungschefs der Eurostaaten am Montag auf ein drittes Hilfspaket für Griechenland geeinigt haben, muss Griechenland nun dringend verlorenes Vertrauen wiederherstellen. Klar ist aus Sicht des BGA: Will ein Mitglied des Euroraums weiter Unterstützung von Europa, muss es sich an die Spielregeln halten. Ein Europa auf Basis von Wünschen und Willkür wird früher oder später an sich selbst zugrunde gehen.

Auch Deutschland selbst hat eigene Hausaufgaben zu erledigen. Wir brauchen dringend Gestaltungswillen in der Verkehrspolitik, andernfalls gerät Deutschlands Wohlstand mittel- und langfristig ins Hintertreffen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.