

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Heinz-Peter Hausteil, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Masterplan Güterverkehr und Logistik grundlegend überarbeiten

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den im April 2008 vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, vorgelegten Entwurf für einen Masterplan Güterverkehr und Logistik grundlegend mit folgenden Maßgaben zu überarbeiten:

- Verzicht auf die ideologisch geprägte Zielsetzung, den Güterverkehr entgegen den Gesetzmäßigkeiten des Marktes dirigistisch zu verlagern;
- Verzicht auf dirigistische Eingriffe wie die einseitige Verteuerung des Straßengüterverkehrs;
- gleichwertige Berücksichtigung aller Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer realen Verkehrsmarktanteile;
- Orientierung der Investitionspolitik am Bedarf auf dem Verkehrsmarkt und an Umweltgesichtspunkten;
- Verzicht auf eine einseitige Ausrichtung auf den Schienengüterverkehr, angemessene Berücksichtigung auch bei der Binnenschifffahrt und der Luftfracht unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsmarktanteile und der Umweltauswirkungen;
- Verzicht auf Gängelei der Transport- und Logistikbranche bei der Wahl der Transportmittel;
- konkrete Aussagen zur Erhöhung der Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen;

- konkrete Aussagen zu Ausbaumaßnahmen der für den Güterverkehr relevanten Infrastruktur;
- stärkere Öffnung der Verkehrsmärkte als bisher für den Wettbewerb;
- Beteiligung aller relevanten Vertreter der Transport- und Logistikbranche an der Überarbeitung des Masterplans und an seiner Schlussfassung.

Berlin, den 3. Juni 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Begründung

Die Bundesregierung hatte im April 2006 die Ausarbeitung eines Masterplans Güterverkehr und Logistik angekündigt, mit dem aktuelle Entwicklungen und Trends in Verkehr, Wirtschaft und Logistik erfasst und daraus Handlungsbedarf und mögliche Maßnahmen abgeleitet werden sollten. Zielstellung war es, den Standort Deutschland als Produktions- und Logistikstandort zu stärken. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, hat nunmehr im April 2008 – mit rund halbjähriger Verspätung – einen ersten Entwurf des Masterplans vorgelegt. Auf 66 Seiten enthält er außer einer – inhaltlich durchaus zutreffenden – Beschreibung der aktuellen Situation der Güterverkehrswirtschaft einen Katalog von 39 Maßnahmen für die künftige Verkehrspolitik.

Der Masterplan ist in der vorgelegten Fassung im Wesentlichen nichts anderes als eine Aufzählung längst bekannter Probleme. Eine taugliche Lösungsstrategie beinhaltet er nicht. Im Gegenteil: Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung setzt auf eine ideologische Anti-Lkw-Politik und will durch eine Belastungsstrategie für den Straßenverkehr den Verkehrsträger Schiene stärken. Dabei wird aber die reale Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene hoffnungslos überschätzt. Der Lkw erbringt heute 70 Prozent der Verkehrsleistungen im Güterverkehr, die Schiene etwa 17 Prozent und die Binnenschifffahrt rund 12 Prozent. Trotz aller Bemühungen in der Vergangenheit durch weit überproportionale Investitionen in die Schienenwege ist es nicht gelungen, den Marktanteil der Schiene im Güterverkehr zu steigern. Die Schiene ist ein wichtiger und unverzichtbarer Bestandteil im Mix der Verkehrsträger. Eine ideologische Politik des Verlagerens, Verteuerns und Verhinderns von Straßengüterverkehr ist aber eine Illusion, wird unsere Verkehrsprobleme verschärfen und der deutschen Wirtschaft schaden. Der Masterplan sieht z. B. vor, den Straßenverkehr durch eine Erhöhung der Lkw-Maut zu verteuern und mit diesen Mitteln die Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu verstärken. So richtig es ist, mehr in die Schiene zu investieren, so falsch ist es, gleichzeitig die Straße zu vernachlässigen. Schon die sog. Pällmann-Kommission hat im Jahr 2000 festgestellt, dass insgesamt rund 2 Mrd. Euro an Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur fehlen. Davon müssten richtigerweise jeweils rund 40 Prozent auf Straße und Schiene entfallen und 20 Prozent auf die Binnenschifffahrt.

Schon vor zwei Jahren, als der Masterplan angekündigt wurde, was klar, dass es genügend konkrete Maßnahmen gibt, die sofort – auch ohne Masterplan – in Angriff genommen werden können. Hierzu gehören mehr Park- und Rastplätze an den Bundesautobahnen. Seit Jahren war absehbar, dass sich dieses Problem massiv verschärfen würde. Durch die Einführung der neuen Lenk- und Ruhezeiten, die verschärfte Kontrolle durch die Einführung des digitalen Tachographen und durch das allgemein stark angestiegene Güterverkehrsaufkommen war abseh-

bar, dass es für Lkw-Fahrer an den Autobahnen immer schwieriger werden würde, Parkplätze zu finden. Die Rückstaus reichen oft bis auf die Autobahn. Die Bundesregierung hat hier jahrelang untätig zugesehen. Der Masterplan macht nun zwar den Vorschlag, das Problem aufzugreifen. Konkrete Finanzierungskonzepte hingegen fehlen.

Falsch ist auch die Tendenz im Masterplan, die Transitverkehre durch Deutschland behindern zu wollen, z. B. durch eine Lkw-Maut, die in ihrer Höhe progressiv ansteigt, je länger die zurückgelegte Strecke ist. Deutschland liegt in der Mitte Europas und profitiert davon in vielerlei Hinsicht, so wie es auch von der Globalisierung profitiert. Es ist kurzsichtig und ein sehr kleines Karo, die zwangsläufigen Konsequenzen für die führende Position Deutschlands als Transport- und Logistikkreuzung ausblenden zu wollen. Der Straßengüterverkehr ist in den letzten 15 Jahren bereits bedeutend sauberer und leiser geworden. Das Ende der Bemühungen ist aber natürlich noch nicht erreicht. Hier muss es weitere Anstrengungen geben. Ein richtiger Ansatz wäre es etwa, einen bundesweiten Feldversuch für sog. Euro-Combis zuzulassen. Ein maßvoller Einsatz größerer Lkws könnte durchaus dazu beitragen, Lkw-Fahrten auf deutschen Autobahnen einzusparen.

Der von Bundesminister Wolfgang Tiefensee vorgelegte Entwurf zum Masterplan Güterverkehr und Logistik ist aus guten Gründen von den maßgeblichen Verbänden der Güterverkehrs- und Logistikbranche abgelehnt worden. Die Verbände haben darauf hingewiesen, dass es mit ihnen keine Abstimmung des vorgelegten Entwurfs gegeben hat. Bundesminister Wolfgang Tiefensee ist vom Bundesverband der Deutschen Industrie, vom Deutschen Industrie- und Handelskammertag sowie vom Zentralverband des Deutschen Handwerks ausdrücklich aufgefordert worden, den Masterplan in dieser Fassung nicht dem Bundeskabinett zur Beschlussfassung vorzulegen. Die Verbände haben klargestellt, dass sie den Masterplan in der aktuellen Fassung nicht mittragen werden. Ohne die Unterstützung der Güterverkehrs- und Logistikbranche jedoch wäre der Masterplan von vorneherein sinnlos. Es genügt nicht, wenn sich einzelne Verbände, die sich ausschließlich den Lobbyismus für die Eisenbahn auf die Fahnen geschrieben haben, den Bundesminister unterstützen. Ganz entscheidend ist, was die Verbände und Unternehmen zu sagen haben, die für die Güterverkehrs- und Logistikbranche wirklich relevant sind.

Aus all diesen Gründen muss der Masterplan grundlegend überarbeitet und völlig neu ausgerichtet werden.

