

Berlin, den 17. März 2008

Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 154

10117 Berlin

Tel.: 030 / 22 48 84 12

Fax: 030 / 22 48 84 14

www.promobilitaet.de

info@promobilitaet.de

Präsidium

Dr. Peter Fischer (Vorsitzender)

Jörg Eschenbach

Prof. Dr. Bernd Gottschalk

Hermann Grewer

Dr.-Ing. Herbert Lütkestratkötter

Dr. Erhard Oehm

Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler

Geschäftsführung

Stefan Gerwens

Mitglieder

3M Deutschland GmbH

ADAC e.V.

ARBIT – Arbeitsgemeinschaft der
Bitumenindustrie e.V.

Autobahn Tank & Rast Holding GmbH

Automobilclub von Deutschland e.V.

Berufsgenossenschaft der
Bauwirtschaft

Bundesverband Baustoffe, Steine
und Erden e.V.

Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.

Bundesverband der
Deutschen Zementindustrie e.V.

Bundesverband Güterkraftverkehr,
Logistik und Entsorgung e.V.

DEKRA e.V.

Deutscher Asphaltverband e.V.

DKV Euroservice GmbH + Co. KG

F. Kirchoff AG

Hauptverband der
Deutschen Bauindustrie e.V.

Hermann Kirchner
Bauunternehmung GmbH

HOCHTIEF AG

KEMNA BAU
Andreae GmbH & Co. KG

Michelin Reifenwerke KGaA

NYNAS Belgium AB

Sanef

Sievert Handel Transporte GmbH
STRABAG AG

Tensor International GmbH

TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG

Verband der Automobilindustrie e.V.

Verband der Internationalen
Kraftfahrzeughersteller e.V.

Verkehrsakademie Bayern e.V.

Georgia von der Wettem

Zentralverband Deutsches
Baugewerbe e.V.

Zentralverband Deutsches
Kraftfahrzeuggewerbe e.V.

Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik

Belastungsstrategie für den Lkw schadet der Wirtschaft

Als mit ideologischer Anti-Lkw-Politik überfrachtet, bezeichnete Dr. Peter Fischer, Präsident von Pro Mobilität, den Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. Nach monatelangen Anhörungen und zahlreichen Gutachten sei das Ergebnis insgesamt eher enttäuschend. „Die durchaus positiven Ansätze gegen Staus auf den Straßen müssen konkretisiert und finanziell unterfüttert werden. Ansonsten bleibt der Masterplan für die Infrastrukturpolitik ein zahnlöser Tiger“, sagte der Präsident der Initiative für Verkehrsinfrastruktur.

Neue Belastungen für den Lkw und die Überschätzung der Rolle der Güterbahn bei der Bewältigung des Verkehrswachstums zögen sich wie ein roter Faden durch den Entwurf. Die Kritik aus den Reihen der CDU/CSU-Bundestagsfraktion sei deshalb sehr berechtigt. „Der Masterplan eignet sich in dieser Form noch nicht dazu, die deutsche Wirtschaft im internationalen Wettbewerb zu stärken und ihre zunehmenden Transportprobleme zu lösen“, stellte Fischer fest.

„Niemand darf sich der Illusion hingeben, dass eine Politik des Verlagerens, Verteuerns und Verhinderns im Verkehr in Zeiten von Globalisierung und Arbeitsteilung erfolgreich sein kann. Ein solcher Kurs würde die Probleme im Verkehr verschärfen und der deutschen Wirtschaft schaden“, warnte Fischer. Zum Strukturwandel der Wirtschaft gehöre, dass die Arbeitsteilung und der internationale Güterhandel zunähmen. Weil dadurch der Transportbedarf steige, wachse der Güterverkehr dreimal so schnell wie das Bruttoinlandsprodukt. Der Lkw werde davon auch langfristig mehr als 70 Prozent übernehmen und seinen Marktanteil ebenso wie die Bahn weiter steigern.

Ohne eine finanziell abgesicherte Infrastrukturoffensive sei der bis 2025 erwartete Anstieg der Transportnachfrage von Industrie und Handel um mehr als 70 Prozent nicht zu bewältigen. Mit einem beschleunigten Ausbau der

Autobahnen, zusätzlichen PPP-Vorhaben, einem verbesserten Baustellenmanagement, mehr Parkplätzen für Lkw und der verstärkten Nutzung von Telematik greife der Entwurf des Masterplans wichtige Maßnahmen für die Stärkung der Fernstraßen auf. Doch es fehlten konkrete Festlegungen, über den Umfang und die Finanzierung. Auch bei der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft gebe es wie schon seit Beginn der Legislaturperiode nicht mehr als eine Absichtserklärung.

Die Lkw-Maut diene als Projektionsfläche für vielfältige Verteuerungsabsichten. So würden die Pläne der EU-Kommission unkritisch unterstützt, externe Kosten nur beim Lkw anzulasten, als ob es die bei den Bahnen und der Binnenschifffahrt nicht gebe. Auch methodische Kritik in der Wissenschaft und Probleme der Abschätzung und Bewertung seien hier längst nicht ausgeräumt. Außerdem wolle das Bundesverkehrsministerium den Transitverkehr eindämmen und längere Lkw-Fahrten mit höheren Mautsätzen belasten. Wie das mit dem EU-Binnenmarkt vereinbar sein soll und warum gerade die Exportnation Deutschland andere Staaten zu Maßnahmen einladen will, die den Zugang zu Auslandsmärkten erschweren, sei nicht verständlich.

Nähere Informationen: Stefan Gerwens, Geschäftsführer
Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.