

Güter-Tsunami und Mauterhöhung

Liebe SNT-Leser!



Trotz schwächelnder Konjunktur in Europa und Nordamerika stehen im Container- und Güterverkehr die Zeichen weiter auf Wachstum. Osteuropa, Indien und Ostasien bestimmen mehr und mehr das weltwirtschaftliche Geschehen und geben dank ihrer enormen Aufholpotenziale zu den wirtschaftlichen Standards des Westens immer stärker den Takt im Wachstumsszenario an. In den Seehäfen der Nordrange von Le Havre bis Hamburg macht sich diese Entwicklung am stetigen Wachstum der Transitcontainer bemerkbar, die per Feederschiff, Bahn oder Binnenschiff Richtung Osteuropa gehen. So hat die für Russland bestimmte Containermenge, die über baltische Häfen abgewickelt wird, im Jahre 2007 um 18% auf 2,4 Mio. TEU zugenommen. Während die Containermengen in den westlichen Mittelmeerhäfen im vergangenen Jahr um 9% auf 10,1 Mio. TEU gewachsen sind, haben die im östlichen Mittelmeer und Schwarzmeer angesiedelten Terminals ein Wachstum von 23,1% auf 8,8 Mio. TEU verzeichnet. Alleine für Russland, das derzeit noch am Anfang einer flächendeckenden Containerisierung steht, rechnen Experten bis 2015 mit einem Transportvolumen von 25 Mio. TEU jährlich.

Entgegen den Erwartungen der deutschen Verkehrspolitik wird die Infrastruktur dieses Landes einen wesentlichen Teil des Container-Tsunamis Richtung Osteuropa verkraften müssen. Trotz ideologisch geprägter Wunschvorstellungen im jetzt vom Bundeskabinett verabschiedeten 'Masterplan Güterverkehr und Logistik', den Transitverkehr reduzieren zu wollen, ist Deutschland als wichtigstes Transitland Zentraleuropas auf diese Aufgabe keinesfalls vorbereitet. So wurde zwar in den vergangenen 25 Jahren zulasten der Verkehrsträger Straße und Wasserstraße überproportional in den Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert, um Güter- und Personenverkehr auf die Schiene zu verlagern. Verwendet wurden diese Mittel hingegen ausschließlich zur Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für den Personenfernverkehr, ohne das die gewünschten Effekte eingetreten sind. Die jahrzehntelange Schlamperei bei Pflege und Ausbau des Schienennetzes für den Güterverkehr hat dabei trotz Bahnreform und Privatisierung kein Ende, erkennbar an der nach wie vor länger werdenden Liste von Langsamfahrstrecken und der erneuten zeitlichen Streckung von Bahnbaustellen und Einsparung von Reparaturmitteln zur Aufpolierung der Bahnbilanz vor dem Börsengang im Herbst dieses Jahres. Mittlerweile dürfte sich herumgesprochen haben, dass die grün gefärbten 'Fortschritte' in sieben Jahren rot-grüner Koalition zu einer realitätsfernen, ideologisch geprägten Energie- und Verkehrspolitik geführt haben, an der die jetzige Koalition festhält. Nicht nur die immer grotesker werdende Energiedebatte zeigt, dass dieser Weg in ein Desaster führt. Im Namen des Klimaschutzes hat die Politik systematisch die Strom- und Energiekosten verteuert - über die Ökosteuer, die Subvention erneuerbarer Energien, den Emissionshandel und den Atomausstieg. Der gegenwärtige politische Streit über den künftigen Energiemix und der öffentliche Widerstand gegen neue Kraftwerksbauten lässt Investitionen in die deutsche Stromerzeugung zum Glücksspiel werden. Weil Investoren abwarten, entstehen keine neuen Kraftwerkskapazitäten und das Risiko einer Stromlücke wächst.

Die Erwartung, dass die Vertauung der Treibstoff- und Energiekosten und Einführung einer LKW-Maut auf Autobahnen zu einer Güterver-

kehrsverlagerung zugunsten der Schiene führe, hat sich ebenfalls als Illusion herausgestellt.

Verkehrsverlagerungen lassen sich nämlich nicht 'par ordre du mufti' erreichen, sondern bedürfen des Ausbaus von Infrastrukturkapazitäten, und genau dies wurde von der Politik in den vergangenen Jahrzehnten versäumt. Im Gesetz zur Einführung der LKW-Maut wurde vom Deutschen Bundestag festgeschrieben, dass das Mautaufkommen zusätzlich für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet wird. Tatsächlich wurden stattdessen die Investitionsbudgets entsprechend gekürzt und trotz Inflation und rapide wachsender Verkehrsbelastung die Investitionsausgaben insgesamt nicht adäquat erhöht. So stiegen die Verkehrsinvestitionen seit Einführung der Maut im Jahre 2005 von 9,25 Mrd. EUR auf 9,42 Mrd. EUR 2008, ein Plus von 170 Mio. EUR. Die Mauteinnahmen stiegen von 2,86 Mrd. EUR in 2005 auf über 3,3 Mrd. EUR in 2008, so dass nicht einmal die Mehreinnahmen von 430 Mio. EUR dem Investitionsetat zugeschlagen wurden.

Dass die für Januar 2009 geplante Mauterhöhung trotz des Versprechens des Bundesverkehrsministers, die zusätzlichen Mittelzuflüsse für zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur auszugeben, ein ähnliches Schicksal wie in der Vergangenheit erleiden wird, lässt sich bereits jetzt an den Haushaltsplanungen des Bundes für 2009 ablesen: Bundesfinanzminister Steinbrück beansprucht den Großteil der Mehreinnahmen für sich, Bundesverkehrsminister Tiefensee muss sich wieder mit 'Peanuts' zufrieden geben. Zu Recht kommen daher den Landesverkehrsministern Zweifel, ob sie der Mauterhöhung überhaupt zustimmen sollen. So sieht NRW Verkehrsminister Oliver Wittke wichtige Infrastrukturprojekte in seinem Bundesland gefährdet.

Aus einem einmal gemachten Fehler sollten auch Politiker endlich lernen. Man kann den Landesverkehrsministern nur empfehlen, die Zustimmung zur Mauterhöhung im Bundesrat an konkrete, justiziable Bedingungen zu knüpfen: 1. Die Mauterhöhung muss vollständig in eine Aufstockung des Investitionsetats des Bundesverkehrsministeriums zum Infrastrukturausbau fließen. 2. Die zur Einführung der Maut 2003 zugesagte Aufstockung des Investitionsetats aus der LKW-Maut muss in drei Schritten von jeweils 1 Mrd. EUR in den nächsten drei Jahren nachgeholt werden. An Projekten - ob Y-Trasse und Beseitigung der Langsamfahrstrecken bei der Bahn, ob Küstenautobahn, Nord-Ostsee Kanalvertiefung, oder der Ausbau von Elbe, Mosel, Neckar und Donau - mangelt es nicht, allein es mangelt an Geld. Und dies könnten die Landesverkehrsminister mit einem mutigen Schritt besorgen. Wenn es jetzt nicht gelingt, durch vorgezogene Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Deutschland für die erkennbaren Mengenzuwächse zu rüsten, wird der auf uns zuschwappende Güter-Tsunami die deutsche Wirtschaft in Zukunft mit verstopften Straßen, Schienen, Wasserstraßen und Häfen daran hindern, die Weltmärkte zu erreichen.

*Hochachtungsvoll
Hans-Wilhelm Jünnes*