

Rede von BGL-Präsident Hermann Grewer anlässlich der Vortragsveranstaltung zur BGL-Mitgliederversammlung am 07. Oktober 2011 in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Bundesminister, Dr. Ramsauer,
verehrte Gäste, Repräsentanten des Deutschen Bundestages,
der in- und ausländischen Verbände, geschätzte Vertreter aus dem BMVBS und anderer
Bundes- und Landesbehörden sowie dem BAG,
liebe Freunde und Partner aus der Nutzfahrzeugindustrie,
hochgeschätzte Vertreter der Presse und Medien,
liebe Kolleginnen und Kollegen,
meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich freue mich, dass Sie in so großer Zahl heute zu unserer Vortragsveranstaltung erschienen sind. Sicher sind Sie genau so gespannt wie ich, was uns der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach zwei Jahren seiner Amtsführung zu sagen hat. Wir waren dankbar, einen Koalitionsvertrag lesen zu können, in dem erstmals seit langem die direkte oder indirekte Diskriminierung des Lkw und die plakative Verlagerung von Straßengüterverkehren keinen Platz gefunden haben. Sie, sehr geehrter Herr Bundesminister, haben gemeinsam mit den Verkehrspolitikern der Koalition einen neuen Weg beschritten, der „die Jagd auf den Lkw“ beendet und die Schiene in echter Co-Modalität in den Fokus des Leistungswettbewerbs stellt. Andere Teile der Koalitionsvereinbarung, wie beispielsweise die Schaffung eines Finanzkreislaufs für die Straße, den Abbau von Wettbewerbsverzerrungen sowie ein Belastungsmoratorium für unser Gewerbe haben Sie nicht nur angekündigt, sondern auch geliefert. Das hebt Sie in hervorragender Weise von anderen Politikern ab, die als „Ankündigungsminister“ gestartet sind, aber mittlerweile bei Ihrer Wählerschaft in Lieferverzug geraten sind.

Vielen Dank, Herr Bundesminister, für das Geleistete. Wir wissen, wie schwer es ist, im heutigen verkehrspolitischen Umfeld, sei es nun in der europäischen oder nationalen Diskussion, irgendetwas zu bewegen. Wir leben in einer Republik mit immer mehr Bedenkenträgern, Technikverweigerern und übersatten Zeitgenossen, die sich jeglicher Veränderung widersetzen und mit negativ belegtem Konservatismus dem Rest der Gesellschaft Stillstand beschreiben. Auch bei schwierigstem Terrain - oder sollte ich Minenfelder dazu sagen - haben Sie sich nicht beirren lassen. Rüpelhafte „Flegeleien“ haben Sie nicht von Ihrem bewährten und realistischen Kurs abgebracht, der auf eine Gesamtschau der Probleme und auf ungehobene Potenziale in der Verkehrswirtschaft setzt. Auch dafür einen ganz herzlichen Dank hier und heute.

Sie wissen, wie sehr der Mittelstand - und der BGL vertritt das mittelständische Transportlogistikgewerbe - auf politische Verlässlichkeit und einmal gegebene Zusagen vertrauen muss. Ohne Stetigkeit in der Politik entwerten sich unsere Pläne und Investitionen für die Zukunft. Gerade nach der Wirtschafts- und Finanzkrise, die allem Anschein nach noch nicht ihr Ende gefunden hat, sondern jetzt in die zweite, noch schwerere Runde geht, sind maßvolle und bezahlbare Strategien gerade in unserem Sektor unverzichtbar. Bei allen Plänen, die sich um zusätzliche Belastungen des deutschen Transportlogistikgewerbes drehen, rücken Sie nicht von dem ab, was Sie uns zugesagt haben. Man könnte Sie von daher auch als „Ausnahmeminister“ bezeichnen, weil Worte und Taten übereinstimmen, so wie es einst Franz Josef Strauß von der Regierungspolitik früherer Koalitionen verlangt hat.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, wir freuen uns, Sie heute bei uns zu haben, damit Sie uns über aktuelle Entwicklungen der Verkehrspolitik aus erster Hand und über die Pläne der Bundesregierung für die zweite Halbzeit informieren. Gleichzeitig möchte ich die Gelegenheit nutzen, Ihnen und der Öffentlichkeit die Sorgen und Problemfelder des deutschen Transportlogistikgewerbes näher zu bringen. Als ein Bundesminister, der sich für den Dialog und Meinungsaustausch weit geöffnet hat, sind viele Themen, die ich heute auch in der Öffentlichkeit anspreche, keine wirklich neuen Themen für Sie. Trotzdem bietet die heutige Plattform für Sie und für mich die Gelegenheit, bestimmte Positionen öffentlich darzulegen und verkehrspolitische Strömungen der Zeit zu hinterfragen. Letztendlich geht es uns beiden darum, Verunsicherungen und Irritationen in der Branche durch eine klare Positionsbestimmung zu beseitigen.

Lassen Sie mich mit einem Thema beginnen, das uns alle umtreibt und mit der Akzeptanz des Lkw in der Bevölkerung zu tun hat. In den letzten 30 Jahren wurde von Lkw-Gegnern fast nichts unterlassen, was den Lkw-Verkehr in seinem öffentlichen Ansehen beschädigen könnte. Hintergrund ist ein oftmals falsch verstandenes Konkurrenzverständnis zwischen Schiene und Straße. War es früher noch die Konfrontation, die mit dem Lkw gesucht wurde, um den Stellenabbau beim Staatsunternehmen Bundesbahn zu stoppen, sind es heute selbsternannte Umwelt- und Bahnschützer, die den Lkw in die Umweltschmuddelecke stellen, ihn zum Sicherheitsrisiko deklarieren oder längst widerlegte Vorurteile schüren. Nur ganz wenige Menschen erkennen deshalb im Lkw-Verkehr ein unverzichtbares Bindeglied zwischen der deutschen Wirtschaft und dem Rest der Welt; die Ver- und Entsorgung der deutschen Wirtschaft und aller Verbraucherinnen und Verbraucher wird ohnehin als selbstverständlich betrachtet.

Wenn andere tumbe Verlagerungsstrategien als zukunftsweisende Verkehrspolitik einfordern, stehen Sie, Herr Bundesminister, für echte Co-Modalität. Kurz gesagt: Jeder Verkehrsträger soll im logistischen System seine Stärken entwickeln, um die Führungsposition des Logistikstandorts Deutschland zu sichern. Nur das bestmögliche Zusammenwirken und nicht die Konfrontation und Diskriminierung einzelner Verkehrsträger bieten die Chance, nachhaltig Mobilität für Menschen und Güter zu sichern. Wir freuen uns, dass wir in dieser Position vollen Grundkonsens mit der Bundesregierung haben.

Dafür braucht es mehr als Lippenbekenntnisse, sondern Taten müssen folgen. Sie, Herr Bundesminister, waren es, der gemeinsam mit Ihrem geschätzten Staatssekretär, Dr. Scheuer, aus einem hochtrabenden Masterplan für Güterverkehr, der tief in die verkehrspolitische Mottenkiste mit „Verlagern, Vermeiden und Verteuern“ gegriffen hatte, einen echten Aktionsplan gemacht hat. Sie haben sich dafür die Schelte einzelner selbsternannter Bahnvertreter eingehandelt, die über ihre ideologische „Froschperspektive“ nicht hinauskommen. Folgte man deren Rat, würden die Chancen der deutschen Logistikwirtschaft aus einer besseren Vernetzung der Verkehrsträger glatt vertan. Zu Recht erwarten die Menschen von der Politik und der Verkehrswirtschaft, dass das anstehende Verkehrswachstum so umweltschonend und nachhaltig wie irgend möglich bewältigt wird. Dafür haben Sie, Herr Bundesminister, ideologiefrei allen Beteiligten die Hand zur Kooperation gereicht. Das Schlimmste, was uns jetzt passieren kann, ist ein Scheitern des Aktionsplans, in dessen Mittelpunkt ein an

Märkten und Menschen orientiertes Verkehrswesen steht. Schiene, Straße, Wasserwege sowie der weltweite See- und Luftverkehr dürfen nicht zwangsdirigiert werden, sondern wir brauchen effizienzfördernde Anreizsysteme.

Die gegen den Lkw-Verkehr aufgebotene Phalanx tritt seit Jahrzehnten mit unrealistischen und teils einfältigen Verlagerungsstrategien an, um das Problem des integrationsbedingten Verkehrswachstums zu lösen. Eisenbahnlobbyisten kämpfen für die „Kostenwahrheit“ im Verkehr, obgleich jeder weiß, ohne Quersubventionierung der Schiene - auch aus dem Steueraufkommen der Straße, gäbe es keinen nennenswerten Schienengüterverkehr, der allein nutzerfinanziert ist. Mit großen Anstrengungen wurde jetzt in Brüssel die neue Wegekostenrichtlinie verabschiedet, die zur Herstellung der „Kostenwahrheit“ eine Anlastung der externen Kosten des Verkehrs vorsieht. Das Ziel war ehern und ambitiös. Herausgekommen ist aber nur die Verteuerung des Straßengüterverkehrs, so als gäbe es keine externen Kosten auf der Schiene oder bei anderen Verkehrsträgern.

Wohin diese fehlende Kostenwahrheit führt, das müssen wir derzeit bei den Plänen zum Ausbau des Schienenverkehrs hautnah erleben. Die Menschen stehen zu Recht Kopf gegen eine lärmende Schiene, nicht nur im Rheintal. 100 dB(A) Lärmspitzenwerte und mehr sind einfach zu viel des Guten. Wenn bei Flughäfen bereits 80 Dezibel ein Nachtflugverbot auslösen, und Bundesstraßen für den Lkw-Verkehr bei noch geringeren Lärmspitzen gesperrt werden, dann fragen wir uns besorgt, wie kann der Schienengüterverkehr in Co-modalen Verkehrssystemen langfristig organisiert und abgesichert werden, wenn dieses Problem nicht gelöst wird? Wir wollen und brauchen die Schiene mehr denn je im langströmigen, kombinierten Verkehr. Nur, ohne zusätzliche Kapazitäten und Nachhaltigkeit bei akzeptanzentscheidenden Kriterien sieht es düster aus.

Die EU-Kommission plant jenseits dieser Realität bis 2030 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 Kilometer im Wesentlichen auf die Schiene zu verlagern. Bis 2050 sollen es dann 50 Prozent werden. Dabei scheinen Rechenfehler nicht ausgeschlossen. Schließlich hat die EU-Kommission deutlich gemacht, die Einschränkung von Mobilität sei keine Option der europäischen Politik. Wir müssen deshalb davon ausgehen, dass die gültigen Wachstumsprognosen nicht revidiert werden, sondern die angestrebte Verkehrsverlagerung das Problem meistern soll. Ich frage mich ernsthaft, wer der deutschen Bevölkerung diese Strategie näher bringen könnte. Eine Umsetzung dürfte nicht nur mehrstellige Milliardenbeträge kosten: Die EU schätzt dafür 1.600 Milliarden bis 2030. Falls es technisch und logistisch überhaupt möglich wäre, diese Güterströme umzulenken, müsste man sich in Deutschland auf eine Vervier- bis Verfünffachung des Eisenbahngüterverkehrs - vornehmlich in der Nacht - einstellen. Der kombinierte Verkehr müsste je nach Prognosekorridor auf das Elf- bis Dreizehnfache anwachsen!!! Wo sollen dafür Streckenkapazitäten und -umschlagsknoten - vor allem mit welchen Zeithorizonten - gebaut werden. Nach deutschem Planungsrecht und Bürgerbeteiligung gerechnet ist 2030 schon „übermorgen“. Selbst wenn Flüsterbremsen in alle Schienenfahrzeuge eingebaut würden, minderte dies kaum die hohen Lärmemissionen durchfahrender, gerade nicht bremsender Züge. Es werden faktisch nur extreme Lärmspitzen beim Bremsen genommen, aber das grundlegende Lärmproblem nicht gelöst. Diese Herausforderungen müssen uns allen klar sein, wenn eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik mit viel Co-Modalität die Zugfolge im Rheingraben in der Nacht mindestens verdoppelt bis verdreifacht. Ich habe dafür nur den Ausbau des deutschen Schienennetzes vor allem im Rheintal bis zur Schweizer Grenze einfach einmal als gegeben und durch Staatsverträge als gesichert angenommen. Es ist doch kein Wunder und sicher auch nicht egoistisch gedacht, wenn die Menschen sich z.B. in Offenburg und Bingen zum Protest formieren und dieser unausgegorenen Verlagerungspolitik eine Absage erteilen.

Wir fragen uns, wie es in diesem Umfeld möglich ist, für alle anderen Verkehrsträger, ob Luftverkehr oder Straßenverkehr, die Lärmwerte zu verschärfen, wenn gleichzeitig in der Einladung der Parlamentsgruppe zum Thema Bahnlärm davon gesprochen wird, man müsse darüber nachdenken, was den Menschen zumutbar ist. Das ist doch längst entschieden!

Oder ist jetzt an Ausnahmen gedacht? Konsequenter wäre nur, wenn das externe Kostenprinzip tatsächlich richtig ist, nicht nur die Lärmkosten auf der Straße und sonst wo, sondern auch auf der Schiene in Ausbaustrategien anzuwenden. Aber, dazu fehlt den Bahnlobbyisten in Brüssel und in Deutschland die Kraft, diese Konsequenz einzugestehen. So ist es schon an der Grenze der Peinlichkeit, wenn jetzt Vertreter der Eisenbahnen, in Brüssel und auch national mit der Forderung auftreten, ein europäisches und nationales Förderprogramm zum Umrüsten auf lärmarme Eisenbahnwaggons sei durch den Steuerzahler zu finanzieren. Wieso soll der Steuerzahler dafür aufkommen? War es doch die Bahnlobby, die in Brüssel und Berlin für Kostenwahrheit und rigorose Anlastung nicht nur der externen Lärmkosten beim Lkw und bei seinen Nutzern eingetreten ist. Jetzt rufen ausgerechnet diejenigen nach der Feuerwehr, die vorher mit den Brandstiftern sympathisiert haben und mit finanzieller Unterstützung immer noch zu ihren Taten animieren.

Man kann sich dann nur noch verwundert die Augen reiben! Was ist aus diesen Vertretern der Kostenwahrheit geworden? Was ist mit den ganzen „CO₂-Aposteln“, die den Lkw zum Klimarisiko erklären, aber nichts dagegen haben, wenn in Europa auf bestimmten Strecken Atomstrom die Traktion sicherstellt? Wo ist hier das Gefühl für externe Kosten? Was ist mit dem politischen Augenmaß geworden?

Sehr geehrter Herr Bundesminister, Sie heben sich in dieser Diskussion wohltuend ab und reißen diese Gräben nicht noch tiefer wie sie sind. Sie haben durch das Mautmoratorium und die strikte Haltung der Bundesregierung bei der Verabschiedung des externen Kostenkonzepts auf Nachbesserungen bestanden und den jetzigen EU-Kompromiss auf einer für das Gewerbe überschaubaren Ebene gehalten. Allerdings, die „Büchse der Pandora“ ist geöffnet. ProgTrans hat auf Basis der Kommissionszahlen im Handbuch für externe Kosten eine maximale Belastungshöhe von über 400 Milliarden Euro p. a. errechnet. Im günstigsten Fall ergibt sich eine Verdreifachung der Benutzungsgebühren europaweit bis 2030. Damit eröffnet sich eine verkehrs- und umweltpolitische „Spielwiese“, die ihresgleichen sucht. Wie lange wird es dauern, bis auch in Deutschland der Lkw zusätzlich zur Kasse gebeten wird?

Umso wichtiger ist es, dass die amtierende Bundesregierung mit der Zustimmung zum jetzt gefundenen Kompromiss derartige Höhenflüge definitiv ausschließt. Es bleibt jetzt abzuwarten, ob sich das Europäische Parlament und auch die Bundesregierung mit ihrer Forderung durchsetzen, für alle Verkehrsträger bei der Anlastung externer Kosten den gleichen Maßstab zu finden und auch umzusetzen. Ich persönlich habe meine Zweifel daran. Einmal mehr ist der Lkw nur „Zahlmeister“, der viel geben soll und aufgrund fehlender Zweckbindung der Zusatzeinnahmen immer weniger erhält.

Es ist Ihr Verdienst, sehr geehrter Herr Bundesminister, dass jetzt wenigstens zügig Autobahnparkplätze für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten gebaut werden. Die Politik war uns dies seit langem schuldig. Sie haben im Aktionsplan für Güterverkehr gehandelt. Vielen Dank dafür. Und es entspringt nicht meiner Maßlosigkeit, wenn ich Sie heute darum bitte, beim Ausbauprogramm für Lkw-Autobahnparkplätze nicht nachzulassen. Es fehlen immer noch 6.000 bis 8.000 Lkw-Parkplätze an den Autobahnen. Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums bis 2030 haben wir noch einmal zusätzlich einen gleichhohen Ausbaubedarf.

Wohin eine irregeleitete und eisenbahnlastige Debatte um die Nachhaltigkeit des Verkehrs führt, beweist auch das Thema Lang-Lkw. Sehr geehrter Herr Bundesminister, ich bewundere Sie, mit welcher Ruhe und Gelassenheit Sie die damit verbundenen politischen Schmerzen ertragen. Wohin ist eine Gesellschaft gekommen, in der nicht einmal mehr experimentiert werden darf? Was ist aus dem deutschen Forschergeist geworden, wenn mit dem Argument, die Eisenbahnen könnten Schaden nehmen, ein Feldversuch zur Verbesserung der Effizienz im Straßengüterverkehr gestoppt werden könnte? Viele Bundesländer haben sich gegen den Versuch entschieden. Sie, sehr geehrter Herr Bundesminister, stehen heute vor einem fast nur noch fragmentarischen Straßenplan der Bundesrepublik Deutschland, in dem

ein Feldversuch noch gewagt werden darf. Die politischen Widerstände, selbst aus den mit Koalitionsfarben regierten Bundesländern, zeigen, wie wenig Spielraum Sie haben. Trotzdem haben Sie auch in dieser Frage den „Nackten steif gehalten“. Das ist gut so und zwar nicht zuallererst für das Transportlogistikgewerbe, wie viele polemisch meinen. Wer sich einmal mit den Umweltzahlen des Verkehrs beschäftigt hat, der wird feststellen, dass eine Effizienzsteigerung der Straße im Kraftstoffverbrauch um 10 Prozent in der CO₂-Wirkung mindestens ebenso groß ist, wie der energetische Vorteil des heutigen Schienenverkehrs mit Personen und Gütern. Wer es also ernst meint mit Umweltschutz, der kommt gar nicht umhin, mit Nachdruck die Effizienz im Straßengüterverkehr zu verbessern, damit umweltpolitisch messbar etwas geschieht. Was nützt es der Gesellschaft, von einer Verlagerung zu fabulieren, wenn die dafür vorhandenen Möglichkeiten Unsummen verschlingen und die umweltpolitischen Ergebnisse relativ klein sind? Das heißt aber nicht, dass wir gegen einen größeren Anteil der Schiene am Güter- und Personenverkehr sind. Wir möchten damit lediglich deutlich machen, dass Umweltschutz nur in einer Effizienzverbesserung aller Systeme erreichbar ist. Die Straße hat hierfür namhafte Potenziale, die es zu entwickeln gilt. Es darf keine Denkverbote geben.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, wir dürfen Ihnen als Vertreter des mittelständischen Verkehrsgewerbes versichern: Sie sind auf dem richtigen Weg. Was wir als BGL in die Debatte eingebracht haben, ist ein System, das Behälter zwischen den Verkehrsträgern einfacher umsteigen lässt. Deshalb ist es wichtig und notwendig, die Abmessungen von Straßenfahrzeugen auf die gängigen Behältermaße im Land- und Seeverkehr abzustimmen. Es ist für das Exportland Nummer zwei einfach untragbar, wenn 45-Fußcontainer nur mit Ausnahmegenehmigungen befördert werden dürfen. Dafür notwendige Anpassungen der Fahrzeugabmessungen müssen in einer offenen Gesellschaft, die von einer funktionierenden Wirtschaft mit einem hochwertigen Logistiksystem abhängt, möglich gemacht werden. Ob und wo Langfahrzeuge fahren, muss fraglos ein ergebnisoffener Versuch zeigen. Es war der BGL, der sich bemüht hat, mit den Autofahrern und ihrem größten Vertreter, dem ADAC, für den Feldversuch einen Burgfrieden herzustellen. Mit der Gewichtsbeschränkung auf 40 Tonnen auch für Langfahrzeuge ist es absolut absurd anzunehmen, die Schiene werde von der Straße „leergefahren“. Leichtgewichtige und voluminöse Güter sind schon heute nicht die Domäne des Schienenverkehrs. Sie laufen über die Straße. Also: Was könnte real von der Schiene rückverlagert werden? Es spricht doch nichts dagegen, diese Straßenverkehre effizienter zu machen. Irgendwo und irgendwann müssten die selbsternannten Bahnvertreter doch einmal hinterfragen, weshalb beispielsweise in Deutschland und Frankreich die jeweils nationalen Staatsbahnen die größten Straßenverlader überhaupt sind. Wenn also die Verlagerung von der Straße auf die Schiene verkehrspolitisches Programm ist, könnten die Eisenbahnen selbst beginnen! Wer sich mit dem „Warum-Nicht“ der Bahnunternehmen beschäftigt, der kann feststellen, es gibt gute Gründe dafür, die nicht mit dem Unwillen oder der Bequemlichkeit der Disponenten zu tun haben.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, meine sehr verehrten Damen und Herren, das Gewerbe steht derzeit umweltpolitisch mit dem Rücken zur Wand. Dies ist umso erstaunlicher, als im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern der Lkw in den letzten 20 Jahren konsequent und jeweils mit echten Quantensprüngen sauberer, leiser und umweltfreundlicher wurde. Enorme Fortschritte wurden auch in der Verkehrssicherheit erreicht. Trotzdem haben uns diese Fakten in der öffentlichen Meinung nichts geholfen. Das „Feindbild“ wird stattdessen polemisch verstärkt. Nunmehr steht die Einführung von Fahrzeugen mit Euro VI-Motoren bevor. Wir wissen, sehr geehrter Herr Bundesminister, dass Sie dafür aus der „Umweltecke“ aber auch von einzelnen Nutzfahrzeugherstellern in die Pflicht genommen werden sollen. So wird von Ihnen verlangt, eine Mautspreizung von 4 bis 5 Cent pro Kilometer vor der offiziellen Einführung von Euro VI-Fahrzeugen, möglichst ab 2012, umzusetzen. Damit die Verkäufe noch besser anlaufen, fordern ebenfalls einzelne Industrievertreter eine Incentivierung der Mehrkosten mit 5.500 bis 6.000 Euro aus der Steuerkasse.

Wir können Ihnen versichern, das Gewerbe möchte und verlangt diese Subventionierung nicht. Wenn Euro VI ein Anliegen der Umweltpolitik ist, haben wir aus diesem Blickwinkel jedoch nichts dagegen, die Neuanschaffung von Euro VI-Fahrzeugen „vor der Zeit“ mit einer Anschaffungsprämie „zu belohnen“. Die Frage, die sich uns stellt, ist, wofür diese Belohnung aus der Staatskasse eigentlich stehen soll? Was ist eigentlich wichtiger? Die CO₂-Minderung oder die Minderung einzelner Schadgase, die schon weitgehend mit Euro V erfolgt ist? Sollte die CO₂-Debatte stimmig und das energiepolitische Programm der Bundesregierung ernst gemeint sein, können wir keine neue Fahrzeuggeneration gebrauchen, die mehr Kraftstoff verbraucht. So steht im energiepolitischen Programm der Bundesregierung, dass bis 2020 10 Prozent der Endenergie im Verkehr einzusparen sind. Wenn wir 10 Prozent Endenergie einsparen, müssen wir mehr als 20 Prozent Kraftstoffeinsparung erzielen. Euro VI mit gut 5 Prozent Mehrverbrauch gegenüber moderner Euro V-Technologie kann schon deshalb nicht die Antwort auf zukünftige Herausforderungen sein. Was wir brauchen, ist ein optimiertes Fahrzeug, das für umweltpolitische Belange sauber genug ist und Kraftstoff spart. Dieses ist leider, auch aufgrund der Fortschreibung von Abgasreihen in Brüssel seit den 80-iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts, immer noch nicht in Sicht. Kurzum: Wir sehen keinen zwingenden Grund, jetzt mit massiven Förderprogrammen den gerade nach der Krise runderneuten Fuhrpark zum alten Eisen zu werfen. Die Umweltbelastung könnte dadurch bei den gemessenen Feinstaubbelastungen nur hinter dem Komma verändert werden, während die CO₂-Emissionen anachronistisch ansteigen.

In diesem Zusammenhang, Herr Bundesminister, haben wir die Bitte, das Mautmoratorium nicht aufzuweichen und keine vorzeitige Mautspreizung zu Gunsten von Euro VI zuzulassen. Die Erfahrungen mit Euro III-Fahrzeugen, die bei der letzten Mauterhöhung gegenüber Euro V-Fahrzeugen stark diskriminiert wurden, sollte uns alle vorsichtiger gemacht haben. In dem Augenblick, in dem eine um 4- oder 5-Cent begünstigte Euro VI-Klasse eingeführt wird, dürfte bei den klassischen Ausschreibungen in der Industrie nur noch der jeweils günstigste Mautsatz akzeptiert werden. Wenn Sie dieses „Spiel“, das einzelne Nutzfahrzeughersteller im Auge haben, mitspielen, könnten Sie auch geradezu den Kilometerpreis im Transportgewerbe um mehrere Cent per Verordnung senken.

Vielen Dank Herr Bundesminister, dass Sie in dieser Frage nicht nachgegeben haben. Ich kann nur an alle Beteiligten appellieren, endlich diese unsinnige und unsägliche, vorzeitige Mautspreizung zu den Akten zu legen und das Mautmoratorium und die Neufestsetzung der Mautklassen Ende 2013/Anfang 2014 abzuwarten. Im Übrigen, auch das ist klar hervorzuheben: Es kann auch nicht sein, dass im nächsten Jahr die Mautharmonisierungsmittel beträchtlich für das Innovationsprogramm Euro VI angezapft werden, um die De-minimis-Förderung oder gar die Aus- und Weiterbildungsmittel für das Gewerbe zurückzufahren. Bei diesen Geldern handelt es sich um Harmonisierungsmittel, die das Transportgewerbe selbst über die Maut aufbringen muss. Sie dürfen nicht noch mehr für die industriepolitische Förderung der Automobilindustrie zweckentfremdet werden. Ich hoffe, diese Botschaft war klar und deutlich genug, an unsere Freunde und Lieferanten aus der Nutzfahrzeugindustrie, die heute im Saal anwesend sind und uns alle seit vielen Jahren wohlwollend zur Seite standen. Wenn schon Innovationsförderung aus Umweltschutzgründen verlangt und politisch gewollt wird, dann bitteschön aus dem Umweltetat und keinen zusätzlichen Mittelabfluss aus dem Harmonisierungsfonds.

Ein letztes Thema, und dann komme ich wirklich zum Schluss, betrifft ebenfalls die Umweltpolitik, weil es um die Kraftstoffstrategie der Bundesregierung und der EU geht. Bisher ist nur die Elektromobilität in aller Munde. Für das Nutzfahrzeug fehlt es aber noch an echten Entwicklungsimpulsen. Dabei gibt es naheliegende Technologien und Energieträger, um saisonale und tageszeitliche Stromspitzen aus erneuerbaren Energien für Mobilitätszwecke im Straßengüterverkehr nutzbar zu machen. Grundüberlegung dieses technologischen Ansatzes ist es, überschüssigen Strom zunächst auf einfache Art und Weise in Wasserstoff umzuwandeln und in einem drucklosen Behältersystem zwischenzulagern. Der mit Hilfe eines Trägerstoffs gebundene Wasserstoff könnte wiederum in die Tanks unserer Nutzfahrzeuge

eingefüllt werden. Es gibt bereits Wasserstoffmotore für Omnibusse, die sofort auch in Nutzfahrzeugen eingesetzt werden könnten. Wenn wir an die Preisentwicklung im Kraftstoffbereich denken, ist jetzt die Zeit gekommen, ein Wasserstoffkonzept für den Antrieb im Nutzfahrzeugsektor anzustoßen und zukunftsfähig zu machen. Mit dem Aufbau von Kapazitäten zur Erzeugung erneuerbarer Energien liegt es geradezu auf der Hand, eine neue Kraftstoffstrategie für den Straßenverkehr, vor allem für den Straßengüterverkehr, zu entwickeln. Nur gut 3 Prozent der CO₂-Emissionen und des Energieverbrauchs in Deutschland stammen aus dem Fernverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen. Zusammen mit dem Regionalverkehr sind es 6 bis 7 Prozent. Es geht also nicht um riesige, nicht darstellbare Mengen von Wasserstoff, die für eine Antriebstechnologie der Zukunft zur Verfügung stehen müssten, sondern um machbare und wohl auch bezahlbare Größenordnungen. Dies gilt umso mehr, als die Väter des Konzepts von sich behaupten, dass die Trägerflüssigkeit für Wasserstoff in konventionellen Tankstellen verfügbar gemacht werden könnte.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, wir haben es mit Ihrem hochgeschätzten Staatssekretär Bomba bereits andiskutiert: Wir sind im Gewerbe an der Erprobung neuer Kraftstoffe und Antriebstechniken hoch interessiert. Wir sehen darin außerdem eine mittelfristige Lösung, den Lkw aus der umweltpolitischen Schmutzdecke herauszuholen, in die er objektiv betrachtet schon heute nicht hineingehört. Regenerativ gewonnener Wasserstoff würde uns letztendlich im Energieverbrauch genau so umweltfreundlich machen wie andere Verkehrsträger, die ausschließlich auf Elektrizität setzen, aber für die Flächenbedienung von Wirtschaft und Verbrauchern „passen“ müssen.

Mit diesen auf die Zukunft gerichteten Bemerkungen beende ich meine Ausführungen. Sehr geehrter Herr Bundesminister, wir freuen uns jetzt auf Ihre Darlegungen: Sie haben das Wort.