

Wirtschaftsaufschwung im Schatten der Schuldenkrise und Energiewende

Kräftiges Wachstum auf instabilem Grund

Optimisten behalten bislang Recht

Im Gegensatz zu allen Prognosen hat sich die deutsche Wirtschaft von der Finanzkrise erstaunlich schnell erholt und auf einen unerwartet steilen Wachstumspfad zurückgefunden. Das Jahr 2010 übertraf in seinen Zuwächsen sogar die Werte im Jahr der deutschen Wiedervereinigung. Allerdings darf dabei nicht außer Acht gelassen werden, wie tief der Sturz der deutschen Wirtschaft im Krisenjahr 2009 mit einem Rückgang der Wirtschaftsleistung um 4,7 Prozent war. Dieser „Absturz“ ist beispiellos in der Nachkriegsgeschichte und weckt Erinnerungen an die Weltwirtschaftskrise im letzten Jahrhundert. Die bange Frage im Krisenjahr 2009 war deshalb, wie lange es abwärts gehen würde, und ob dem steilen Absturz ein weiterer folgen könnte. Die Optimisten haben bislang Recht behalten, dass der Aufstieg aus dem „tiefen Tal“ genau so steil wie der Abstieg verläuft. Im dritten Quartal 2011 erschütterte die Schuldenkrise der Staatshaushalte die Finanzmärkte. Die Folgen für Wachstum und Beschäftigung waren zum Redaktionsschluss nicht absehbar.

Vorkrisenniveau noch nicht erreicht

Trotz der Genugtuung und auch Freude über die schnelle Erholung der deutschen Wirtschaft gilt es zu vermerken, dass das Vorkrisenniveau des produzierenden Gewerbes und im Verkehr noch nicht erreicht wurde. Erfolgsmeldungen, die darauf verweisen, im ersten Quartal 2011 sei das „alte“ Bruttoinlandsprodukt (BIP) aus der Vorkrisenzeit übertroffen worden, sind zumindest für die Transportwirtschaft und das produzierende Gewerbe nicht zutreffend. Bei allen Verkehrsträgern sind die Transportleistungen der Vorkrisenzeit bei Weitem noch nicht erreicht. Ein Blick in die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung des Statistischen Bundesamtes bestätigt, dass ein Großteil des Wachstums aus

Finanzierungs- und Unternehmensdienstleistungen, speziell aus dem Sektor der privaten und öffentlichen Dienstleister, stammt, die keine transportrelevanten Prozesse auslösen.

Im Gegensatz dazu konnte das produzierende Gewerbe zum Jahreswechsel nur 88 Prozent des Vorkrisenniveaus erreichen und auch das Baugewerbe lag mit 97,4 Prozent unter den Leistungen der Vorkrisenzeit. Zwar hat sich die Belebung des produzierenden Gewerbes und Baugewerbes im ersten Quartal erfreulich fortgesetzt. Alles in allem ist die Aufholjagd jedoch nicht beendet.

Diese Fakten zeigen sich auch in der Transportintensität, die den Aufschwung begleitet. Die Güterverkehrsleistung im Verhältnis zum BIP stieg im letzten Jahrzehnt etwa zweieinhalbmal so schnell wie das Bruttoinlandsprodukt. Ein Vergleich dieser Zahlen mit der Entwicklung nach dem Wirtschaftstief in 2009 beweist eine langsamere Erholung der transportintensiven Wirtschaftsbereiche. Die Transportleistungen sind entgegen dem langfristigen Trend in 2010 nur um das 1,6-fache im Vergleich zum BIP gewachsen.

Hieraus ergibt sich allerdings noch keine wirkliche Trendwende im Sinne der Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsleistung. Vielmehr wird deutlich, wie risikoreich und auf welchem instabilen Grund das Wirtschaftswachstum ruht. Das „Erstarren“ des Finanzierungs- sowie des öffentlichen und privaten Dienstleistungssektors ist ein deutlicher Indikator dafür, dass zumindest das Wachstum im Finanzsektor auf äußerst dünnen Säulen ruht. Die Ausweitung des öffentlichen Dienstleistungssektors geht einher mit einer dramatisch zunehmenden Staatsverschuldung, die auf Dauer nicht durchzuhalten ist. Insoweit dreht sich für die weitere Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts alles um die Frage, ob die neu heraufziehende Finanzkrise gemeistert werden kann oder sich eine Globalisierungskrise anschließt.

Konjunkturprogramme und Finanzierung aus der Notenpresse

Um den Weg aus der Finanzkrise zu finden, haben die führenden Industrienationen staatliche Stützungsprogramme aufgelegt, die global gesehen ohne Beispiel und aus den Ersparnissen der Volkswirtschaften nicht zu finanzieren sind. Die schlichte Lösung dieses Dilemmas wurde seitens der Industriestaaten durch die Ausweitung der Geldmenge – volkstümlich Gelddrucken – erreicht. So hat sich im Jahr 2010 die im Umlauf befindliche Zentralbank-Geldmenge um gut 75 Prozent erhöht. Dieser „ungeheuren“ Geldvermehrung stand weltweit gesehen lediglich ein BIP-Wachstum von etwa vier Prozent gegenüber. Damit wurde dem konjunkturellen Aufschwung aus dem Finanzsektor reichlich „Brennstoff“ zugeführt, der weltweit bis heute die Nachfrage stimuliert, aber auch den drohenden Staatsbankrott hoch verschuldeter Länder im Schlepptau hat.

Die Aufmerksamkeit fokussiert sich auf einige Euro-Länder, die durch Misswirtschaft oder auch durch die Bankenkrise besonders gelitten haben. Die Europäische Union musste gemeinsam mit dem Internationalen Währungsfonds Stützungsprogramme für Griechenland, Irland und Portugal beschließen. Verbunden damit waren und sind harte Sparmaßnahmen für diese Länder, die Mittel aus dem Rettungsfonds beziehen. Die Sparauflagen für einzelne Staaten sind so hoch, dass diese von vornherein als unerreichbar gelten müssen. Das Finanzkarussell muss sich immer schneller drehen und bringt die Geldgeber in den Euro-Ländern in starke Bedrängnis. Die Griechenlandkrise ist symptomatisch für diese Entwicklung, aber keineswegs der einzige Anlass zur Sorge.

Kapitalschnitt wahrscheinlich

Finanzexperten sehen einen Kapitalschnitt für überschuldete Staaten als unabdingbar an. Die Politik schreckte vor diesem extremen Schritt noch zurück, weil sie einen neuen Bankencrash bei denjenigen Instituten befürchtete, die Staatspapiere aus maroden Euro-Staaten halten. In einem zweiten Rettungspaket für Griechenland wurde der Privatsektor allerdings erstmals beteiligt, wenn auch nur in geringem Umfang und auf freiwilliger Basis. Bei der Europäi-

schen Zentralbank haben die Geschäftsbanken zu ihrer Refinanzierung Sicherheiten von etwa zwei Billionen Euro in Regierungsanlagen, ungedeckten Bankschuldverschreibungen, Unternehmensanleihen, Asset-Backed-Securities und Wertpapieren hinterlegt. Nur der kleinere Teil des Betrags ist durch gedeckte Bankschuldverschreibungen verbürgt. Im Falle eines Euro-Crashes müsste wohl auch die Europäische Zentralbank einen Großteil ihrer Forderungen gegen die Banken abschreiben, die in Insolvenz geraten. Die Folgen für Sparer und die Wirtschaft aus einem erneuten Bankenschock und dem nicht auszuschließenden Zusammenbruch von Systembanken wären unüberschaubar. Die Weltwirtschaft geriete über diesen Weg ein weiteres Mal in eine tiefe Krise, die mit hohen Substanzverlusten und wohl auch Armut in bestimmten Ländern der Erde erkaufte werden müsste.

Die Schuldenkrise ist dabei keineswegs nur auf den Euro-Raum beschränkt, sondern betrifft in noch stärkerem Ausmaß den US-Dollar, der gegenüber dem Euro kräftig an Wert verliert. Grund hierfür ist die hohe Staatsverschuldung in den USA. Im Jahr 2011 konnte nur mit Mühe ein Staatsbankrott verhindert werden. Kongress und Senat verständigten sich in letzter Minute auf ein „Reißen“ der amerikanischen Schuldenbremse. Die Neuverschuldung der öffentlichen Haushalte in den USA dürfte deshalb im Jahr 2011 nicht wie geplant zurückgehen, sondern mit bis zu 1500 Mrd. US-Dollar einen neuen Negativrekord erreichen.

Zinsmechanismus der Märkte ausgesetzt

Da die erforderlichen Beträge auf den internationalen Kapitalmärkten nicht zu tragbaren Zinsen und auch vom Volumen her nicht beschafft werden können, muss davon ausgegangen werden, dass Staatsschuldverschreibungen in den USA und in anderen Währungszone wiederum direkt von den Zentralbanken übernommen werden. Der Neudruck von Geld ohne Deckung, der in Europa, Asien und im Euro-Raum seine Fortsetzung findet, verhindert allein eine neue globale Krise. Immer mehr Staatspapiere und auch Papiere notleidender Banken landen in den Tresoren der Zentralbanken und tragen unmittelbar zur Geldvermehrung bei. Nahezu alle Industriestaaten haben diesen Weg der

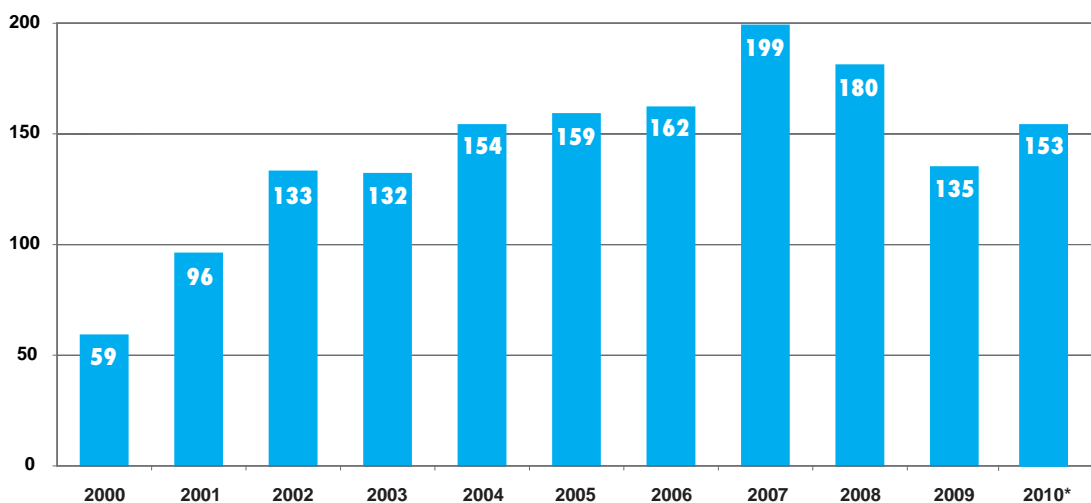
Kapitalbeschaffung gewählt und die Liquidität im System nachhaltig erhöht. Ohne direkte Interventionen der Zentralbanken zum „Ankauf von Staats-schulden“, was dem gesetzlichen Auftrag der Notenbanken widerspricht, wären die Zinsen für private und staatliche Schuldner längst in den zweistelligen Bereich katapultiert. Eine derartige Perspektive würde die Wirtschaft lähmen und das Problem der Schuldnerstaaten verschärfen. Von den G20-Mitgliedern erzielen lediglich Russland, China, die Golf-Staaten sowie Deutschland Leistungsbilanzüberschüsse. Der Rest der G20-Länder verzeichnet Leistungsbilanzdefizite zwischen zwei und vier Prozent des Bruttoinlandsprodukts. Durch diese Ungleichgewichte erhöhen sich die Defizite und Schulden der betroffenen Länder. Noch schafft es die Finanzwirtschaft, die daraus entstehenden Zahlungs- und Kreditströme zu bewältigen. Ohne eine Lösung der Ungleichgewichte in den Leistungsbilanzen gibt es jedoch keine Lösung für die bedrohliche Schuldentwicklung. Am langen Ende müssen alle Rechnungen beglichen werden. Einzelnen Ländern bleibt angesichts der Problemdimension in diesem Szenario über kurz oder lang nur ein drastischer Kapital- und Schuldenschnitt, um den „Teufelskreis“ durchbrechen zu können.

Prüfliste stabilitätsgefährdender Länder

Die Gruppe der führenden Industrie- und Schwellenländer (G20) hat deshalb sieben Staaten auf eine Prüfliste gesetzt, ob und inwieweit sie die Stabilität der Weltwirtschaft gefährden. Es kann nicht erstaunen, dass Deutschland mit auf dieser Prüfliste neben den USA steht. Schließlich ist Deutschland mit starken Leistungsbilanzüberschüssen seit Jahrzehnten – mit Ausnahme weniger Jahre – einer der Hauptgläubiger im Welthandel. Auch China hat mit seinen hohen Überschüssen eine führende Gläubigerrolle neben den Erdöl und Rohstoffe produzierenden Staaten übernommen. Die rasche Wiedererholung des deutschen Exports beunruhigt die Partner der EU, weil sie fürchten, dass damit ihre Stabilitätsbemühungen für einen ausgewogeneren Leistungsausgleich nicht zum Tragen kommen.

Die „Exporterfolge“ der deutschen Wirtschaft sind aber nicht nur deshalb mit einem Fragezeichen zu versehen. So hat sich in 2010 der Überschuss im Warenhandel auf 153 Mrd. Euro erhöht. Allerdings ist hinzuzufügen, dass damit der Wert der Warenexporte aus der Vorkrisenzeit noch nicht erreicht

Deutsche Waren-Exportüberschüsse 2000 - 2010 in Mrd. Euro



* vorläufig

Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden und Berechnungen des BGL

wurde. Dagegen hat der Wert der Warenimporte das Vorkrisenniveau bereits überschritten. Hierin spiegelt sich vor allen Dingen die Verteuerung von Rohstoffen und Energie wieder. Deutschland ist somit darauf angewiesen, im Außenhandel seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, um nicht selbst zum Schuldnerland zu werden. Gemessen an den Warenwerten der Importe und einer Wiederherstellung des Vorkrisenniveaus hätte Deutschland einen um fast 50 Mrd. höheren Exportüberschuss in 2010 erreichen müssen. Die relative Wettbewerbsposition der deutschen Wirtschaft im Weltmarkt ist folglich noch nicht wieder hergestellt worden, obwohl die G20-Staaten die deutsche Wirtschaft als Stabilitätsproblem im Fokus haben.

Inflationstendenzen

Angesichts der global ungebremst weiterlaufenden Verschuldung und der drastischen Erhöhung der von den Zentralbanken ausgegebenen Geldmengen bleiben Rückwirkungen auf die Gütermärkte nicht aus. Für Rohstoffe, Energie und Nahrungsmittel haben sich die Weltmarktpreise zur Jahreswende 2010 gegenüber dem Vorjahr drastisch erhöht.

Die Folgen dieser Entwicklung spürt der Verbraucher in der Euro-Zone derzeit noch weniger als Verbraucher in anderen Ländern, weil ein Teil der Steigerungseffekte durch die Erstarkung des Euro und die EU-Agrarmarktordnung aufgefangen wird. Vor allem Schwellenländer leiden unter den Folgen der Energieverteuerung und der Anhebung der Nahrungsmittelpreise. Die Unzufriedenheit der Menschen, die ihre Regierungen für diese Entwicklung verantwortlich machen, nimmt zu und entlädt sich. So sind die Demonstrationen in der arabischen Welt nicht allein vom Drang nach mehr Freiheit getragen, sondern vor allem auch der schlechten wirtschaftlichen Lage breiter Bevölkerungsschichten geschuldet. Bei den sich abzeichnenden Prozessen, mit denen die Verschuldung der G20-Staaten und auch anderer Gläubiger in Angriff genommen werden soll, zeichnen sich harte Auseinandersetzungen ab.

Obwohl einzelne Länder auf die Inflation als Problemlöser setzen, können damit strukturelle Probleme aus Ungleichgewichten im Weltmarkt nicht gelöst werden. Großbritannien verzeichnet bei einem realen Wachstum des BIP um etwa ein halbes Prozent eine Erhöhung der Verbraucherpreise um

Inflationstendenzen (Weltmarktpreise)

Vergleich Juni 2011 mit 2010

	Veränderung
Agrarische Rohstoffe	+ 36%
Weizen	+ 75%
Mais	+ 126%
Energierohstoffe	+ 36%
Rohöl (Brent)	+ 63%
Heizöl	+ 55%
Industrierohstoffe	+ 21%
Kupfer	+ 44%
Nickel	+ 18%

Quellen: Handelsblatt, Düsseldorf und Berechnungen des BGL

fast 4,5 Prozent. In den USA stiegen im Mai die Verbraucherpreise um 3,6 Prozent, während die Wirtschaft (fast) stagnierte (+0,1 Prozent). Das „Gespenst“ der Stagflation geht um und könnte sich wie in den 70er Jahren als schwer zu bekämpfen erweisen.

Für das Transportlogistikgewerbe in Deutschland ergeben sich aus diesem weltwirtschaftlichen Umfeld erhebliche Risiken. Der Aufschwung in Deutschland steht und fällt mit der Exportwirtschaft. Die Belebung des Konsums in Deutschland – als zweite Säule des Aufschwungs – ist zum großen Teil noch durch staatliche Programme stimuliert. Gut 30 Prozent des zusätzlichen Konsums im Aufschwung entfielen direkt auf den Staatssektor. Die Grundlagen des „Beschäftigungswunders“ in Deutschland bleiben äußerst zerbrechlich.

Lkw-Mautentwicklung

Mautentwicklung als Konjunkturindikator

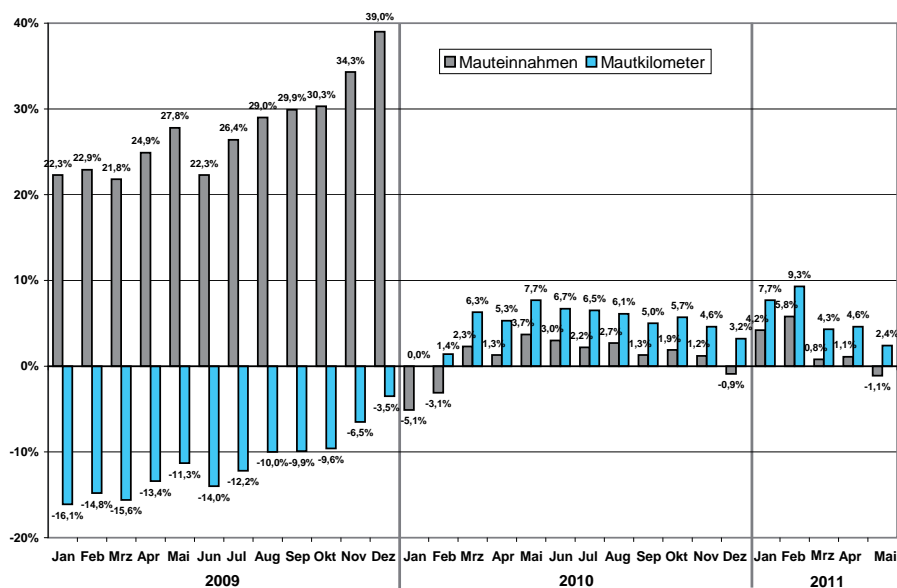
Die Entwicklung der Mautkilometer und Mauteinnahmen spiegelt mit hoher Korrelation die wirtschaftliche

Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland wieder. Daten zur Lkw-Mautentwicklung stehen nach Veröffentlichung durch das BAG monatlich mit einer äußerst kurzen Zeitverzögerung von zwei bis drei Wochen zur Verfügung. Es ergibt sich daraus ein chronologischer Gradmesser der wirtschaftlichen Aktivitäten in Deutschland.

Wie die Mautstatistik für die Entwicklung seit 2009 offenlegt, hat die Wirtschaftskrise zu drastischen Einschnitten bei den Mautkilometern geführt. Auch die beiden ersten Monate im Jahr 2010 zeigen noch die Wirkung des harten Winters, der zu keinem oder nur zu einem sehr schwachen Anwachsen der Mautkilometer führte. Erst mit dem Monat März 2010 ist eine rasante wirtschaftliche Belebung erfolgt, die gegen Jahresende abflachte. Zu Beginn des Jahres 2011 gemessene, relativ hohe Zuwachsraten bei den Mautkilometern sind der Tatsache geschuldet, dass die Vergleichsmonate im Jahr 2010 kein oder kaum Marktwachstum auswiesen. Ab März 2011 folgen die Zuwächse bei den Mautkilometern wieder dem abfallenden Trend der Zuwachsraten des letzten Quartals 2010.

Monatliche Mauteinnahmen und Mautkilometer in Deutschland 2009-2011

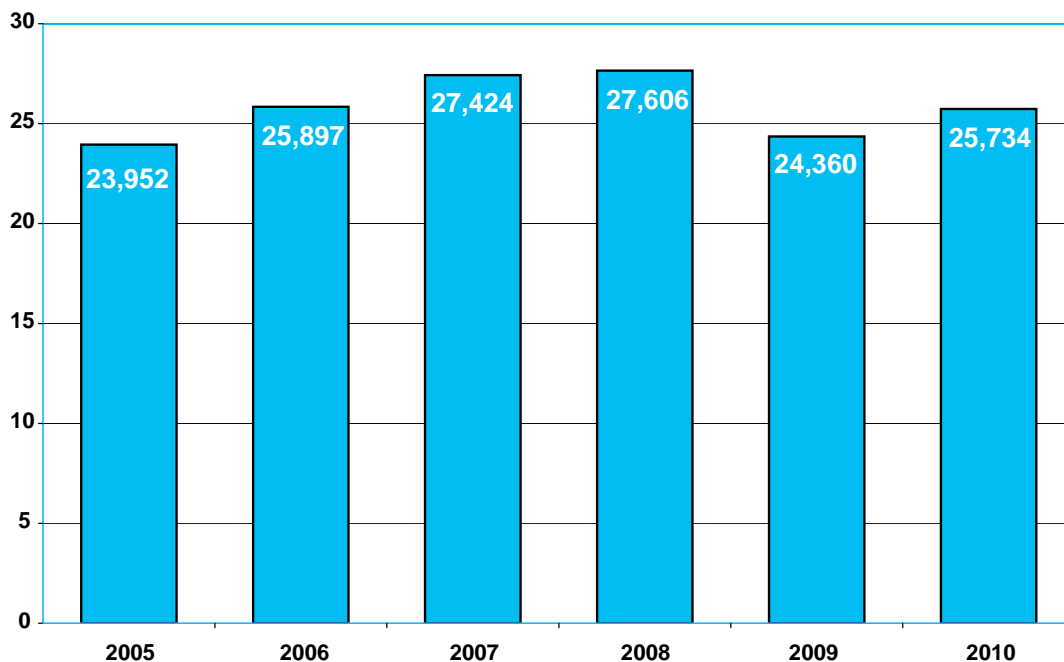
(Vergleich mit dem Vorjahresmonat; kalenderbereinigt)



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln; BMVBS, Berlin; Recherchen und Berechnungen des BGL

Mautkilometer in Deutschland 2005 - 2010

Mrd. Kilometer



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln und BMVBS, Berlin

Insgesamt wurden in 2010 rund 25,7 Mrd. Mautkilometer zurückgelegt. Diese Zahl entspricht in etwa den mautpflichtigen Fahrleistungen des Jahres 2006. Um das Spitzenjahr 2008 wieder zu erreichen, müssten die Mautkilometer um ca. 7,5 Prozent wachsen.

Angesichts der Zuwachsraten in den ersten Monaten des Jahres 2011 wird bei ungebrochener Fortentwicklung des Aufschwungs ein weiterer Zeitraum von eineinhalb bis zwei Jahren gebraucht, um wieder an die alten Verkehrszahlen des Jahres 2008 anschließen zu können. Insoweit zeigt die Entwicklung der Mautkilometer nachdrücklich, dass der Aufschwung auch in der Transportwirtschaft angekommen ist, jedoch viel verhaltener als es das BIP-Wachstum erwarten lässt.

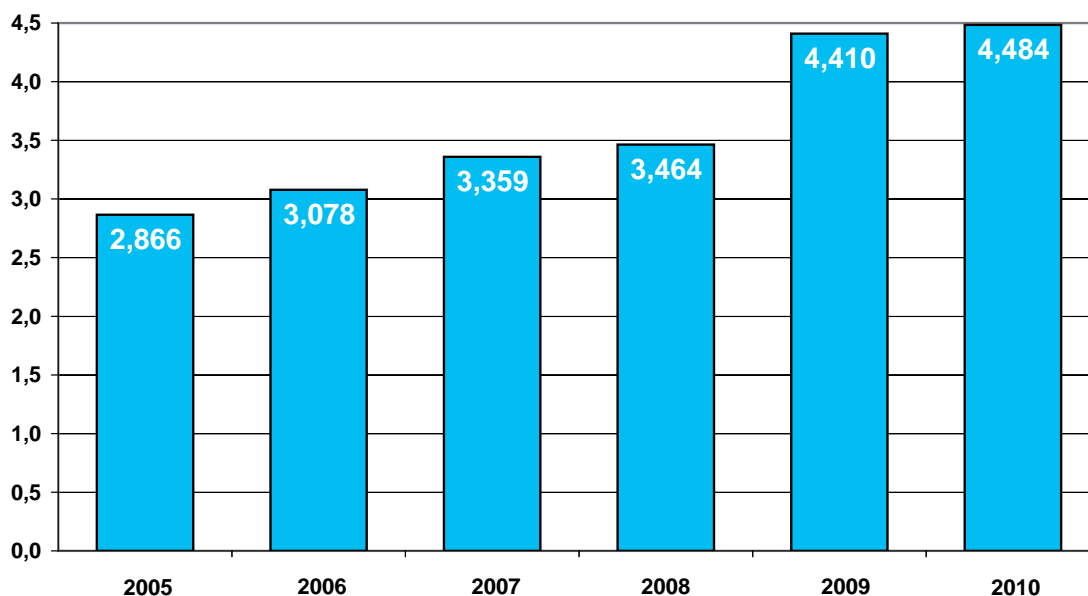
Besonders augenfällig sind die Zuwächse bei den Mauteinnahmen im Krisenjahr 2009, die bei deutlich geringeren Fahrleistungen zu entrichten waren. Grund hierfür ist die Lkw-Mauterhöhung,

die die Bundesregierung mitten in der Krise um durchschnittlich 50 Prozent umgesetzt hatte. Das Transportlogistikgewerbe war hiervon hart betroffen, was sich letztendlich in hohen Insolvenzzraten (vgl. Jahresbericht 2009/2010) niedergeschlagen hat.

Im Jahr 2010 ist außerdem zu beobachten, dass die Mautkilometer schneller wuchsen als die Mauteinnahmen. Dieser Effekt geht im Wesentlichen auf die „Runderneuerung“ des Fuhrparks mit Euro V-Fahrzeugen zurück. Die günstigere Mautklasse für diese Fahrzeuge bringt dem Bund Mindereinnahmen. Gleichwohl lag 2010 die Höhe der durchschnittlichen Mauteinnahmen mit 17,4 Cent pro Kilometer noch deutlich über dem vom BMVBS im Gesetzgebungsverfahren errechneten Wert von 16,3 Cent pro Kilometer. Schon jetzt zeigt sich, dass dieser Durchschnittswert, der für den Zeitraum 2009 bis 2011 zugrunde gelegt wurde, zu Lasten des Gewerbes weit überschritten wird. Der BGL hatte bei den Berechnungen zur Durchschnittsmaut

Mauteinnahmen in Deutschland 2005 - 2010

Mrd. EUR



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln; BMVBS, Berlin sowie Erhebungen und Berechnungen des BGL

von Anfang an auf den offenkundigen „Rechenfehler“ hingewiesen und um Korrektur gebeten. Bundesrat und Bundestag waren aufgrund der Berechnungen des BMVBS bei ihrer Mauterhöhungsentscheidung davon ausgegangen, die Durchschnittsmaut in Deutschland werde lediglich von 15 auf 16,3 Cent pro Kilometer steigen. Das tatsächliche Rechenergebnis – trotz Wirtschaftskrise – belegt, dass die Entscheidung von Bundesrat und Bundestag auf falschen Vorgaben beruhte. Den Schaden hat überwiegend das deutsche Transportlogistikgewerbe, das eine überhöhte Maut zahlen muss.

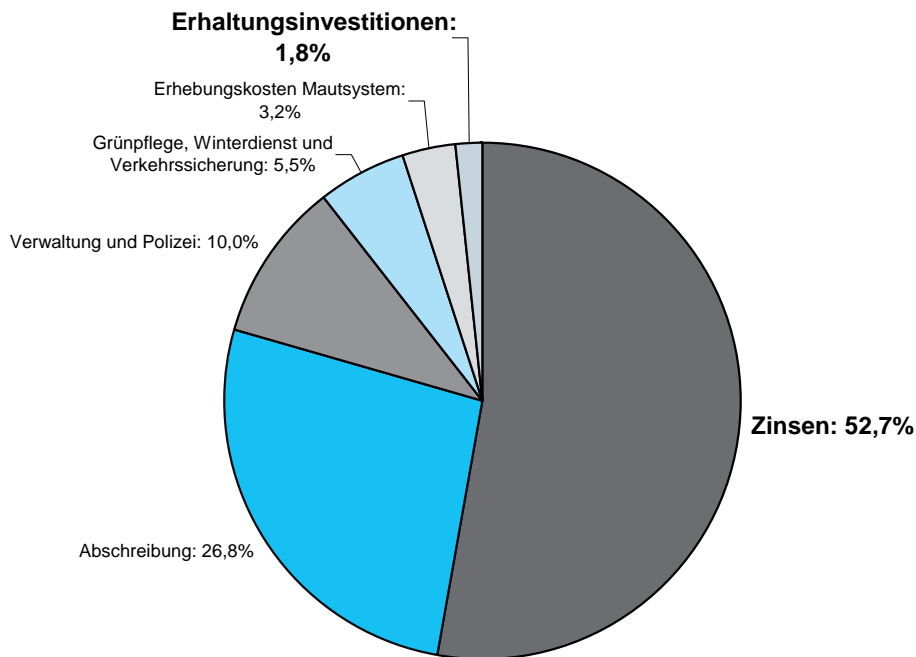
Stand der Mautlage

Unabhängig vom Rechenfehler zur Durchschnittsmaut hat der BGL seine Klage zur Mauthöhe eingereicht und begründet. Es bestehen erhebliche Zweifel daran, dass die beauftragten Gutachter zur Festlegung der Mauthöhe ihre Berechnungen

im Einklang mit den EU-Vorschriften zur Ermittlung der Wegekosten vorgenommen haben. Auffallend an den Berechnungen der Gutachter ist, dass diese zweifach in den Jahren 2000 und 2005 die Infrastruktur zu Wiederbeschaffungswerten neu bewertet, abgeschrieben und verzinst haben. Dabei wurde die Infrastruktur zu denjenigen Wiederbeschaffungswerten kalkuliert, die modernste Autobahnen und Bundesstraßen in Deutschland an Bau- und Unterhaltsaufwand verursachen würden. So wurden aus alten maroden Straßen und Brücken neuwertige Bauwerke, die das Transportlogistikgewerbe nicht nur mit höheren Abschreibungen, sondern auch mit erhöhten kalkulatorischen Zinsen gebührentechnisch bezahlen muss. So muss Kapital verzinst und amortisiert werden, das niemals investiert wurde.

Die europäische Wegekostenrichtlinie gibt nach Ansicht des BGL derart große Bewertungsspielräume nicht frei. In der juristischen Auseinanderset-

Kostenstruktur der amtlichen Wegekostenrechnung für Bundesfernstraßen 2012



Quellen: ProgTrans, Basel und Berechnungen des BGL

zung zur Berechnung der Mauthöhe konnten deshalb handfeste und gut begründete Argumente vorgetragen werden. Im Verfahren zur Mauthöhe werden zusätzlich verwaltungs- und gebührenrechtliche Vorbehalte vorgetragen, die das Gericht zu entscheiden hat. Von Mautzahlungen betroffenen Unternehmen wird weiterhin empfohlen, ihre von TollCollect übermittelten Mautgebührenbescheide nicht rechtswirksam werden zu lassen. Vom Ausgang der anhängigen Musterprozesse wird es abhängig sein, ob den Mautpflichtigen ein Erstattungsbetrag aus überhöhten Mauten zusteht (Vgl. Kapitel: Rechtliche Rahmenbedingungen).

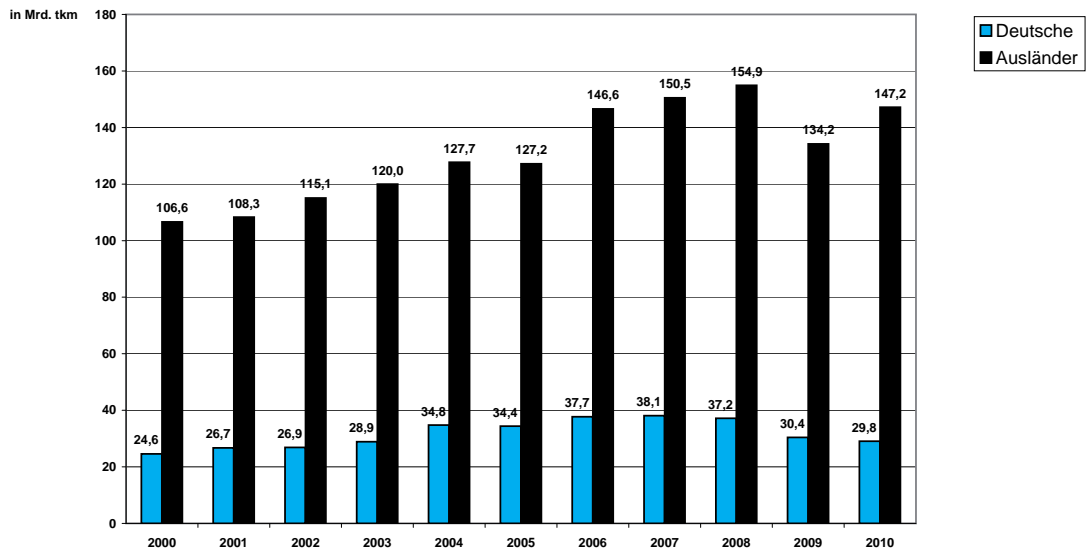
Fuhrparkverlagerung

Neben dem allgemeinen konjunkturellen Bild, das sich in den Mauteinnahmen widerspiegelt, lassen sich auch Informationen zur internationalen Arbeitsteilung im Straßengüterverkehr gewinnen.

Krisenbedingt hatten gebietsfremde Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr absolut höhere Verluste im Jahr 2009 zu verzeichnen als deutsche Transportunternehmen. Im Aufschwung wirkten diese Marktungleichgewichte in entgegengesetzter Richtung. Grundsätzlich sinkt der Anteil deutscher Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr deshalb kontinuierlich weiter. Dieser Umstand manifestierte sich im Jahr 2010 auf besonders drastische Art und Weise.

Von den zusätzlich zurückgelegten Mautkilometern entfielen 50 Prozent auf EU-Beitrittsländer und nur 42 Prozent auf deutsche Unternehmen. Staaten aus Nicht-EU-Ländern hatten einen Anteil von lediglich drei Prozent der zusätzlichen Mautkilometer. Westeuropäische Unternehmen haben mit einem sechsprozentigen Gesamtanteil an den zusätzlichen Mautkilometern große Teile ihrer früheren Märkte im Deutschlandverkehr an EU-Beitrittsländer abgegeben.

Anteile ausländischer und deutscher Lkw am grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr

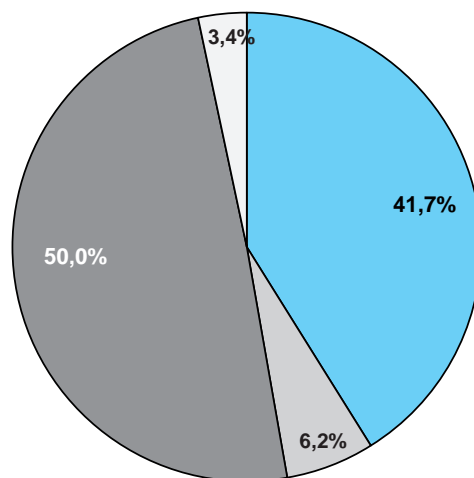


Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg; Bundesamt für Güterverkehr, Köln; BVU, Freiburg; ITP, München und Berechnungen des BGL

Veränderung der Mautkilometer in Deutschland 2010 zu 2009

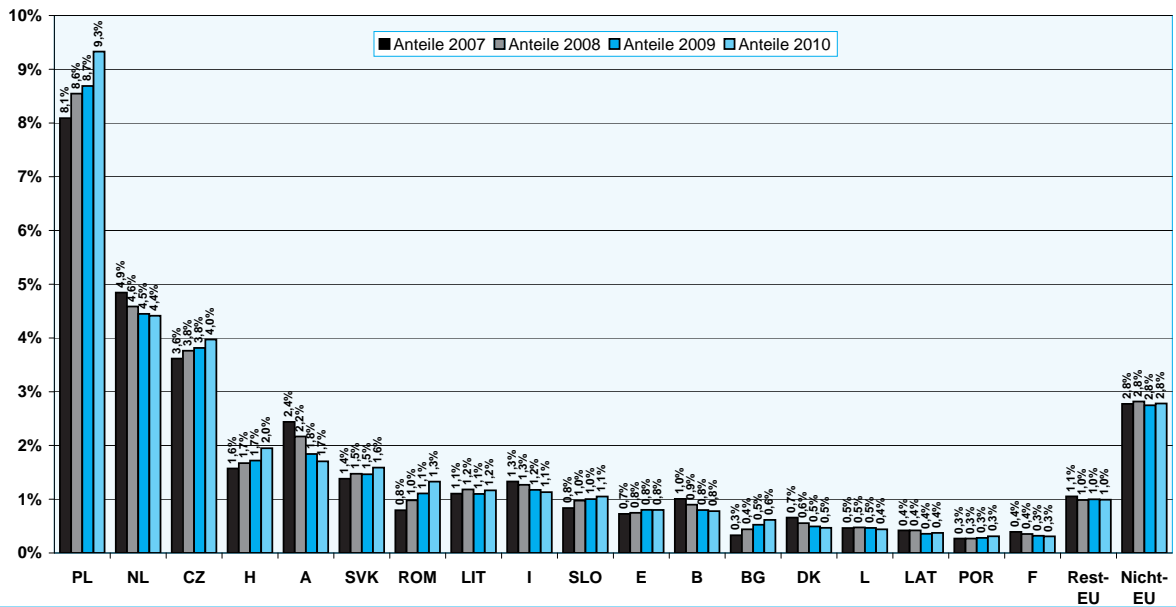
Anteile an der Zunahme nach dem Herkunftsland der Lkw

■ Deutschland
 ■ EU-15 ohne D
 ■ EU-Länder mit Beitritt ab 2004
 ■ Nicht-EU



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln und Berechnungen des BGL

Maut-km in Deutschland: Anteile nach Ländern



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln und Berechnungen des BGL

Aus der Mautstatistik ergibt sich außerdem, dass die Niederländer als „Fuhrleute Europas“ im Deutschlandverkehr durch polnische Unternehmen weit abgeschlagen wurden. Das schnelle Marktwachstum tschechischer Unternehmen lässt die Erwartung zu, dass niederländische Unternehmen ihren Platz zwei mit tschechischen Unternehmen tauschen müssen. Ebenfalls stark schrumpfende Marktanteile mussten Unternehmen aus Österreich, Italien, Belgien und Dänemark hinnehmen. Wachsende Anteile erzielten selbst in der Krise Unternehmen aus Rumänien und Bulgarien.

Bei der Interpretation der Mautkilometer nach Nationalitäten ist zu berücksichtigen, dass ein statistisch nicht abgrenzbarer Teil durch „ausgeflaggte“ Unternehmen westeuropäischer Transportbetriebe erbracht wurde. Dies ändert jedoch nichts daran, dass die geografische Anordnung der Fuhrparkkapazitäten im europäischen Raum logistisch nicht optimal erfolgt. Im Sinne der Wegeminimierung ist das Verschieben von großen Fuhrparkkapazitäten weg von den Hauptverbrauchs- und Produktionszentren ökologisch und ökonomisch fragwürdig. Differenzen im Lohn- und Sozialbereich sowie fiskalische Unterschiede machen Fuhrparkverlagerun-

gen betriebswirtschaftlich lohnend und attraktiv. Das Harmonisierungsgebot im Binnenmarkt bleibt deshalb aktuell.

Der BGL geht davon aus, dass sich durch die langsame Angleichung der Lebensbedingungen in den Beitrittsländern dieser seit 2005 zu beobachtende Trend nur mittel- bis langfristig wieder abschwächt. Da derzeit keine EU-Erweiterung mit größeren Mitgliedsländern vorgesehen ist, dürfte der Fokus von Verlagerungsstrategien vornehmlich auf die noch nicht voll kabotageberechtigten Länder Rumänien und Bulgarien gerichtet sein. Konjunkturbedingt treten zwischenzeitlich Engpässe an qualifiziertem Fahrpersonal auch in den EU-Beitrittsländern ein. Deutsche Unternehmen konnten deshalb im ersten Quartal 2011 vom Marktwachstum einen etwas größeren Anteil beanspruchen als im Jahr 2010. Der BGL erwartet allerdings, dass diese, durch starkes Marktwachstum bedingte, Entspannung im Wettbewerbsverhältnis zu Unternehmen aus den Beitrittsländern nur kurzfristig an den Märkten durchschlägt.

Mautharmonisierung

Die Entwicklung der Marktanteile gebietsfremder Transportunternehmen im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr belegt die Notwendigkeit, am Harmonisierungsanspruch des Gewerbes festzuhalten. Jährlich 600 Mio. Euro stehen für diesen Zweck aus dem Mautaufkommen bereit. Grundlage ist die zwischen der Bundesregierung und dem BGL getroffene Vereinbarung, die Lkw-Mauteinführung im Jahr 2005 als dauerhaften Harmonisierungsschritt umzusetzen. Diese Zusage wurde in den zurückliegenden Jahren jedoch nur zum Teil und mit Verspätung eingelöst. Lediglich die Absenkung der Kfz-Steuer, die etwa 150 Mio. Euro p.a. des Gesamtvolumens ausmacht, erfolgte vereinbarungsgemäß. Dagegen stieß das Harmonisierungsprogramm im Bereich der Aus- und Weiterbildung sowie bei De-minimis-Beihilfen auf hohe administrative Hürden. Im Jahr 2009 konnte deshalb nur ein geringer Anteil der bereitgestellten Haushaltsmittel abfließen. Auch im Jahr 2010 blieben trotz Verwaltungsvereinfachungen bis August des Jahres Förderanträge unbearbeitet liegen. Die verbleibende Zeit, die beantragten Maßnahmen mit haushaltswirksamen Zahlungen abzuschließen, war deshalb zu gering. Auch in 2010 konnten deshalb Haushaltsmittel in erheblicher Höhe nicht abfließen.

Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer hat dem BGL zugesichert, nicht abgeflossene Mittel gingen dem Gewerbe über eine entsprechende Haushaltsregelung nicht verloren. Harmonisierungsmittel sind im Haushalt der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit Infrastrukturausgaben aus der Lkw-Maut gegenseitig deckungsfähig.

Erstmals im Jahr 2011 zeichnet sich ab, dass die bereitgestellten Haushaltsmittel vollständig abfließen könnten. Das Antragsverfahren ist mittlerweile soweit beschleunigt, dass alle Förderanträge bis Mitte Mai erledigt waren und die Umsetzung der Maßnahmen zügiger vonstatten gehen kann. Der vertrauensvoll gepflegte Trilog der Bundesregierung, des BAG und der Verbände trägt insoweit Früchte für die Unternehmen. Aus Harmonisierungsmitteln erfahren mautpflichtige Unternehmen wertvolle Unterstützung vor allem im Bereich der Aus- und Weiterbildung. So wurden viele Ausbildungsverhältnisse zum Berufskraftfah-

rer und für kaufmännisches Personal aus Mautharmonisierungsmitteln gefördert. Ohne diese Hilfen könnte das deutsche Transportlogistikgewerbe einen Teil seiner Anstrengungen um mehr qualifiziertes Personal nicht umsetzen. Die Mautharmonisierung erweist sich unter diesem Aspekt auch als ein Mittel für die Schaffung attraktiver und qualifizierter Arbeitsplätze im Verkehrs- und Logistiksektor. Mit 2,5 Mio. Arbeitsplätzen ist der Transport- und Logistiksektor der drittgrößte Arbeitgeber in Deutschland. Die weiter zunehmende Verflechtung mit der Weltwirtschaft schafft volkswirtschaftlich gesehen ein Betätigungsfeld, das großes Potenzial bietet. Der Transportlogistiksektor erhält auch durch die sogenannte Energiewende zusätzliche Beschäftigungsimpulse. Damit verknüpfte logistische Transport- und Montageaufgaben haben spezialisierte Unternehmen und Logistikcluster hervorgebracht. Der Aufbau von Windanlagen in Küstennähe und auf Höhenzügen stellt neue, anspruchsvolle Anforderungen an die Dienstleistungsunternehmen im Großraum- und Schwertransport.

Infrastrukturfinanzierung

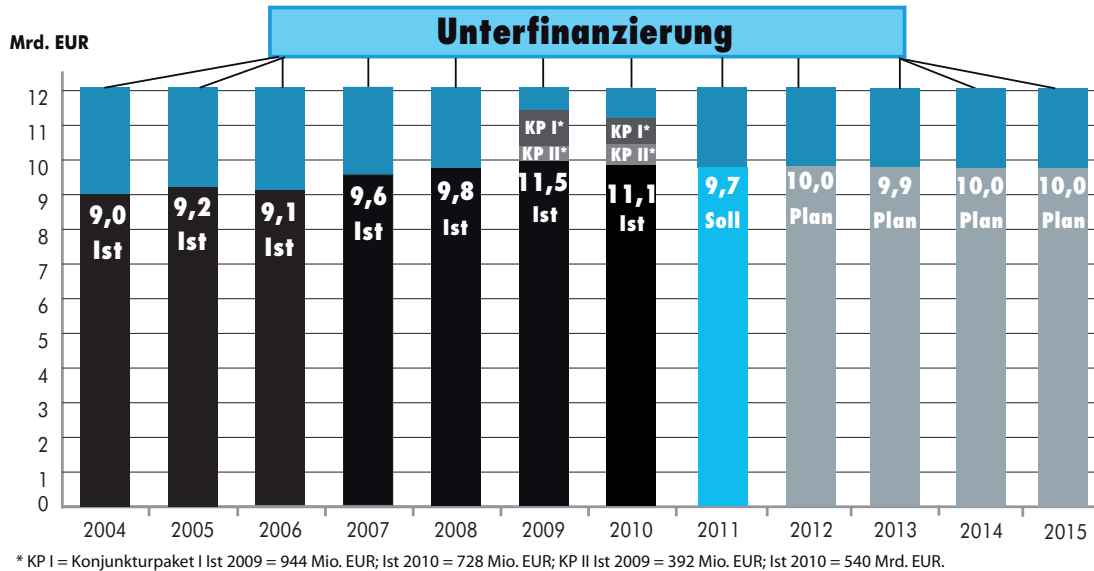
Keine effektive Zweckbindung der Mittel

Im Gesetz zur Lkw-Mauteinführung ist niedergelegt, dass die Lkw-Maut zusätzlich zu den Haushaltsmitteln für Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung steht. Tatsächlich sind die für den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur bereitgestellten Mittel durch die Mauteinführung insgesamt aber nur geringfügig angestiegen.

Die Straßeninfrastrukturfinanzierung kommt in einem langjährigen Vergleich sogar schlechter weg als vor der Mauteinführung. Die absolut eingeplanten Mittel für die kommenden Jahre liegen unterhalb des Investitionsvolumens, das im Jahr 2004 für die Straßen des Bundes zur Verfügung stand.

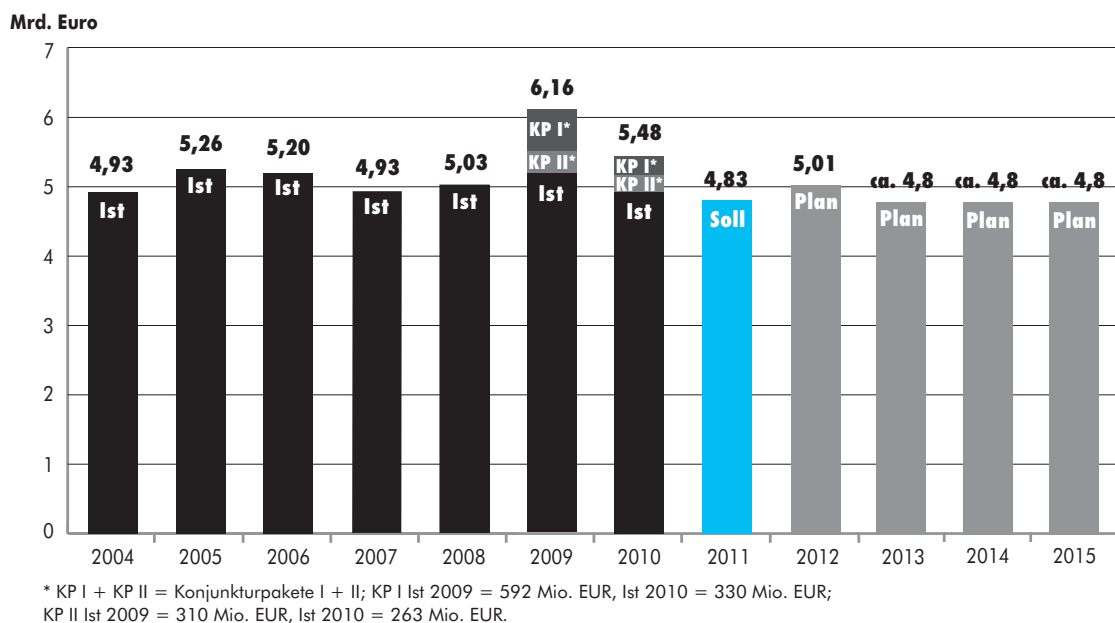
Lediglich die Konjunkturprogramme I und II haben kurzfristig dazu geführt, dass Straßenbauinvestitionen zusätzlich in Angriff genommen werden konnten. Inwieweit dieser „vorgezogene“ Ausbau auf spätere Haushaltsjahre angerechnet wird, ist den Zahlen der Mittelfristigen Finanzplanung nicht

Die Verkehrsinvestitionen des Bundes 2004-2015 im Vergleich zum von der Pällmann-Kommission ermittelten Bedarf von 12,1 Mrd. €



Quellen: BMF, Berlin; BMVBS, Berlin; Pro Mobilität, Berlin und Berechnungen des BGL

Straßen-Verkehrsinvestitionen des Bundes 2004-2015



Quellen: BMF, Berlin; BMVBS, Berlin; Pro Mobilität, Berlin und Berechnungen des BGL

zu entnehmen. Die Preissteigerungsraten für den Infrastrukturausbau und -erhalt sind mittlerweile auf knapp 20 Prozent gegenüber 2005 zu beziffern, so dass erhebliche Einschränkungen der real zur Verfügung stehenden Mittel zu verzeichnen sind. Daran ändert auch der „Finanzkreislauf Straße“ nichts, den die Bundesregierung erstmals im Haushaltsjahr 2011 umgesetzt hat. Zwar wird die Lkw-Maut nach Abzug der Betreiber- und Kontrollkosten zu 100 Prozent für Investitionen der Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt; in mindestens gleichem Ausmaß wurden jedoch die Haushaltsmittel für die Straße zurückgefahren. In - soweit ergab sich bestenfalls ein Nullsummenspiel gegenüber der bisherigen Infrastrukturfinanzierung, obwohl die Lkw-Maut 2011 ca. 4,9 Mrd. Euro in die Kassen des Bundes spülen könnte.

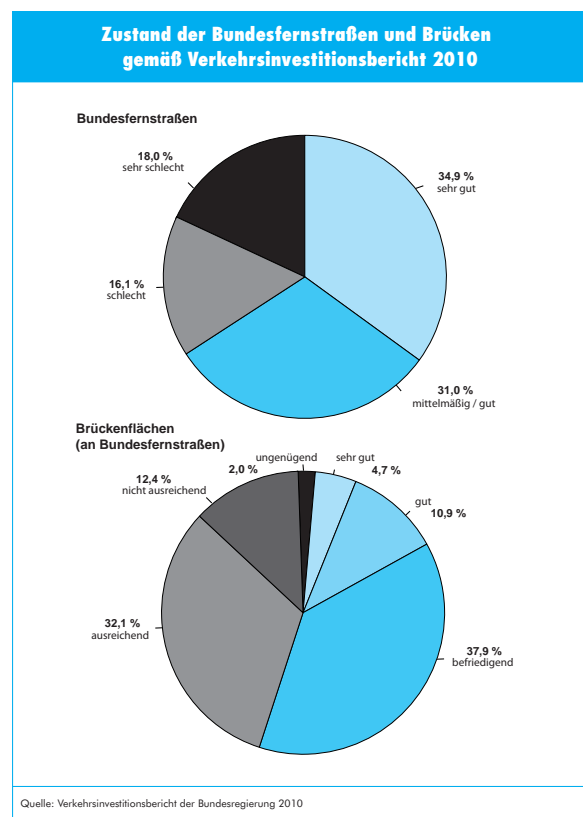
Finanzkreislauf Straße und Pkw-Maut

Die fehlende effektive Zweckbindung der Lkw-Maut dürfte ein Grund dafür sein, dass die Einführung einer Pkw-Maut in der Bevölkerung auf breite Ablehnung stößt. Nicht unberechtigterweise wird davon ausgegangen, dass zusätzliche Mittel aus einer Pkw-Maut ebenfalls im Bundeshaushalt „verschwinden“ könnten und nicht für die Straßeninfrastruktur zur Verfügung stehen. Weiterhin hat der Finanzkreislauf Straße den Nachteil für die Straßennutzer, dass das reale Bauvolumen davon abhängt, ob die haushalterisch veranschlagten Mauteinnahmen auch tatsächlich realisiert werden können. Konjunkturbedingte Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut treffen von daher nur die Straße. Gleichzeitig ist nicht sicher gestellt, dass bei konjunkturbedingten Mehreinnahmen diese Zusatzeinnahmen auch tatsächlich und langfristig für den Straßenbau zur Verfügung stehen. Zwar existiert eine entsprechende Regelung für das jeweilige Haushaltsjahr. Diese Art der Mittelbindung kann jedoch nicht ausschließen, dass im folgenden Haushaltsjahr bei entsprechend günstiger Einnahmensituation Abstriche an den haushaltsfinanzierten Mitteln vorgenommen werden. Insoweit bleibt die Straßenbaufinanzierung eine von der Haushaltslage abhängige Größe. Haushaltspolitiker sind ohnehin skeptisch gegen jede Art von zweckgebundenen Einnahmen und Schattenhaushalten. Solange dies so ist, kann von selbstständigen

Finanzierungskreisläufen für die Verkehrsträger nicht gesprochen werden.

Infrastruktur und Sanierungsbedarf

Während die Mittel für den Straßenbau und -erhalt stagnieren, befinden sich große Teile des Bundesfernstraßennetzes und der Brücken in einem nicht zufriedenstellenden Zustand. Gemäß den vorliegenden Daten zum Verkehrsinvestitionsbericht der Bundesregierung sind 35 Prozent aller Bundesstraßen in einem sehr schlechten bis schlechten Zustand. Gut 1/7 aller Brücken ist vom Bauzustand her betrachtet ungenügend oder nicht ausreichend.



Bei entsprechenden Preissteigerungen und weiter knapper Haushaltsausstattung werden sich diese kritischen Werte weiter verschlechtern. Die Folge sind Verkehrsbeschränkungen, die sich im Sperrern von einzelnen Spuren bis hin zu Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen dokumentieren. Vor allem der Großraum- und Schwertransport leidet

unter dieser Situation. Verkehre von und zu den deutschen Seehäfen müssen derzeit je nach Ablade- oder Beladeort Umwege von mehreren hundert Kilometern in Kauf nehmen. Dies ist weder unter ökonomischen noch unter ökologischen Gesichtspunkten eine für den Logistikstandort Deutschland auf Dauer tragbare Situation. Der BGL fordert deshalb eine adäquate Mittelbereitstellung für den Ausbau der Bundesfernstraßen. Dem Auftrag des Gesetzgebers, die Lkw-Maut zusätzlich zu den Haushaltsmitteln für die Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, ist in der Realität und nicht auf dem Papier nachzukommen.

Verkehrsentwicklung gedämpft aber dynamisch

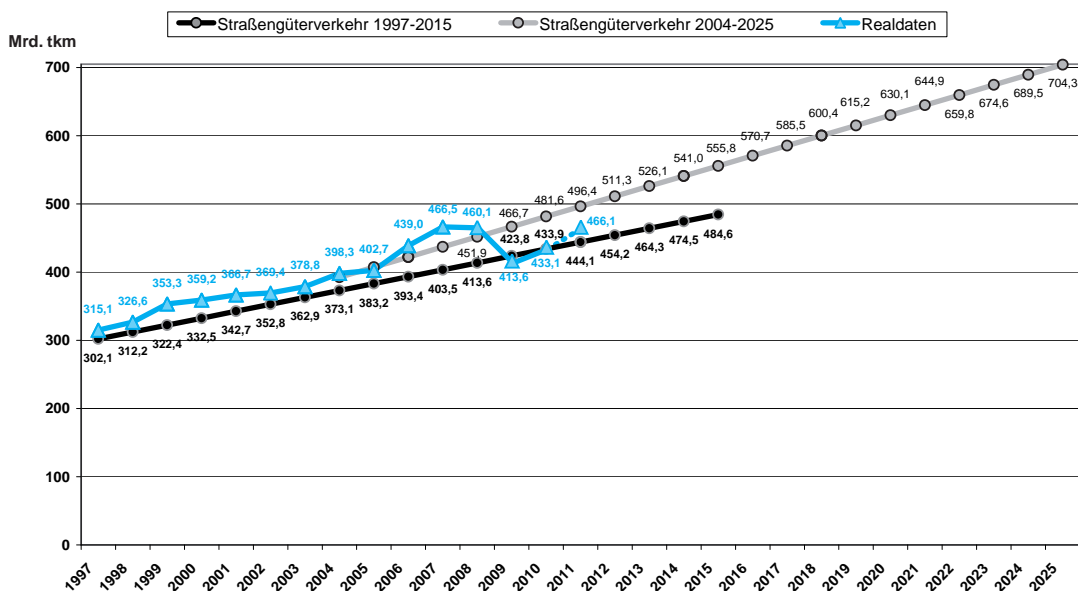
Völlig unzureichend wird die Mittelausstattung für die Infrastruktur vor dem Hintergrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung. Alle wichtigen Prognoseinstitute gehen weiter davon aus, dass sich der Grad der internationalen Arbeitsteilung weiter erhöht und deshalb die Verkehrsleistungen schneller als das BIP wachsen. Nach der derzeit gültigen

Prognose für die Verkehrswegeplanung wird im Jahr 2025 mit einer Verkehrsleistung von rund 940 Mrd. Tonnenkilometern gerechnet. Gut 70 Prozent dieser Leistung entfallen auf den Straßengüterverkehr.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat zu einem deutlichen Einbruch bei den Verkehrsleistungen aller Verkehrsträger geführt. Bei Fortsetzung der Wachstumstendenzen dürfte bis zum Wiedererreichen des früheren Prognosekorridors noch ein Zeitraum von eineinhalb bis zwei Jahren benötigt werden. Danach hängt die weitere Entwicklung des Straßenverkehrs von der Integration der deutschen Wirtschaft in die Weltwirtschaft ab. Vor allem die Entwicklung der Schwellenländer dürfte den Standort Deutschland beflügeln oder auch beeinträchtigen. Das Erreichen der prognostizierten Verkehrsleistungen auf der Straße ist jedenfalls nicht außerhalb einer realistischen Szenarioentwicklung.

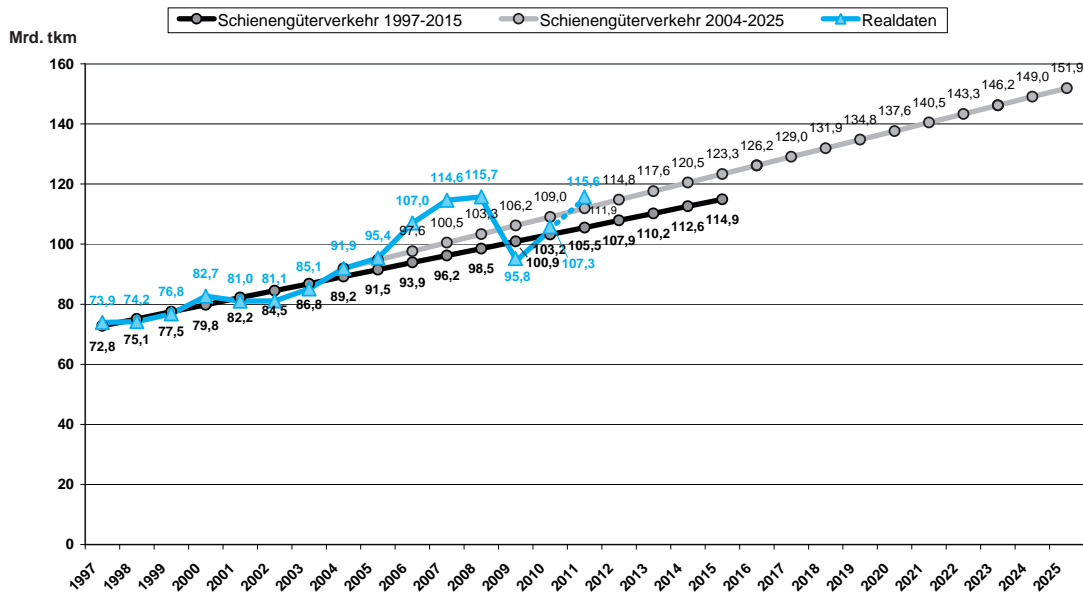
Eine ähnliche Einschätzung ergibt sich für den Schienengüterverkehr in Deutschland. Der konjunkturelle „Absturz“ der Schienengüterverkehrsleistungen war noch stärker als im Straßengüterverkehr. Dieser Einbruch geht auf den beson-

Straßengüterverkehr: 2015er und 2025er Prognose im Vergleich



Quellen: BMVBS, Berlin; Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; BVU, Freiburg; Progrtrans, Basel; ITP, München und Berechnungen des BGL

Schienengüterverkehr: 2015er und 2025er Prognose im Vergleich



Quellen: BMVBS, Berlin; Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; BVU, Freiburg; Progrtrans, Basel; ITP, München und Berechnungen des BGL

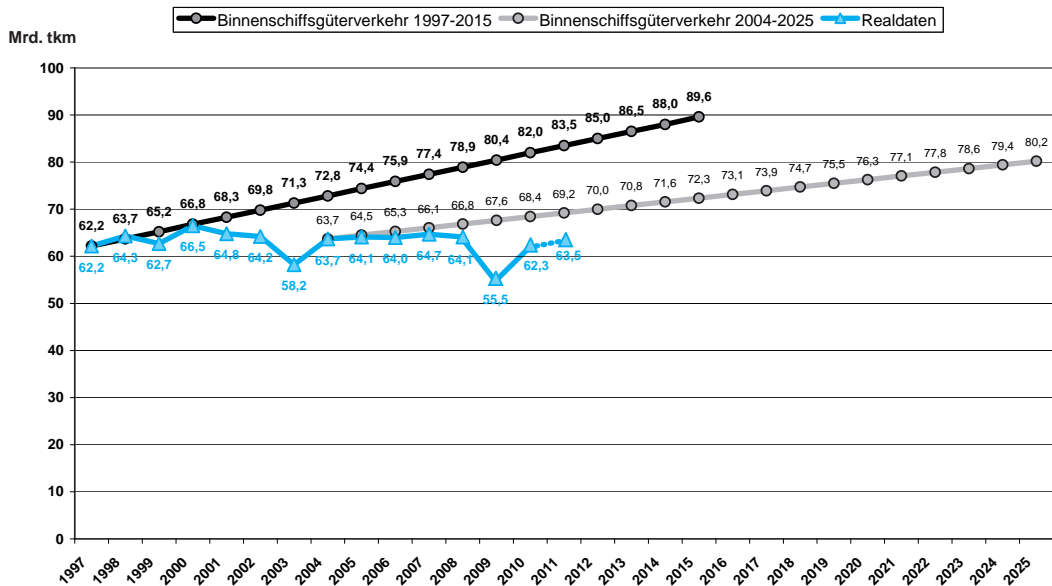
ders starken Rückgang bei der Beförderung von Massengütern und Exportsendungen zurück. Mit der Wiederbelebung des Exports hat sich auch die Schienengüterverkehrsleistung an den früheren Prognosekorridor angenähert und ist auf überdurchschnittliches Wachstum ausgerichtet. Für die Schiene kann deshalb angenommen werden, dass die gesetzten Prognoseziele bei Realisierung/ Finanzierung der Infrastrukturausbaupläne erreichbar sind. Die Schiene soll im Rahmen der Verkehrsprognose 2025 einen Verkehrsleistungsanteil von 16 Prozent erzielen und möglichst übertreffen.

Abgeschlagen dagegen ist die Verkehrsentwicklung in der Binnenschifffahrt. Die Binnenschifffahrt bleibt weit hinter den Erwartungen zurück und leidet immer noch erheblich unter dem konjunkturellen Einbruch. Ein Erreichen der für 2025 zurückgenommenen Prognosewerte erscheint zwar machbar, setzt allerdings größte Anstrengungen der Beteiligten und einen Ausbau der Infrastruktur voraus.

Instandhaltungstau auf Landesstraßen und kommunalen Straßen

Noch prekärer als der Zustand der Bundesverkehrswege ist die Situation auf Landesstraßen und auf kommunalen Straßen. Den Gebietskörperschaften fehlt vielfach das Geld, notwendige Reparaturen aus den Winterschäden zeitnah und grundlegend vorzunehmen. Da selbst eine minimale Instandhaltung vielfach unterbleibt, ergeben sich für die Zukunft weitaus höhere Infrastrukturkosten. Die betroffene Infrastruktur muss dann in ihrer Grundsubstanz erneuert werden, Reparaturen reichen nicht mehr aus. Der Instandhaltungsbedarf, der allein auf kommunaler Ebene existiert, ist nach einer Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik mit 162 Mrd. Euro für den Zeitraum 2006 bis 2020 zu beziffern. Die realistische Finanzierung dieses Bedarfs ist aus Sicht der betroffenen Haushalte und der demnächst geltenden Schuldenbremse nicht zu erkennen. Die lauten Rufe nach einer Pkw-Maut und einer Ausweitung der Lkw-Maut, an denen auch die Länder und Kommunen beteiligt werden sollen, beschreiben den Weg, Infrastruktur nutzerfinanziert zu betreiben.

Binnenschiffsgüterverkehr: 2015er und 2025er Prognose im Vergleich



Quellen: BMVBS, Berlin; Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; BVU, Freiburg; Prograns, Basel; ITP, München und Berechnungen des BGL

Quersubventionierung und Kostenwahrheit

Allerdings verlangen auch die anderen Verkehrsträger ihren Anteil an der Nutzerfinanzierung des Lkw und den Einnahmen, die eine Pkw-Maut erbringen soll. Die Argumentation ist doppelbödig. Während für die Straße volle Nutzerfinanzierung unter Anlastung der externen Kosten verlangt wird, erwarten die Vertreter der sogenannten umweltfreundlichen Verkehrsträger auf Schiene und Wasserstraße eine Quersubventionierung zu Gunsten ihrer Kunden. Derartige Forderungen sind mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik nicht vereinbar, weil grundsätzlich alle Verkehrsträger ihre internen und externen Kosten selbst tragen müssen. Eine Quersubventionierung ist nicht vorgesehen und allenfalls für die Lösung von Schnittstellenproblematiken angebracht. Wenn umweltfreundliche Verkehrsträger sich trotz der Anlastung externer Kosten und ihrer internen Kosten nicht selbst rechnen, haben sie auch aus ökologischer Sicht ihre Daseinsberechtigung auf dem jeweils betroffenen Teilstreckennetz verloren.

Dabei zweifelt der BGL nicht an, dass die Arbeits- teilung der Verkehrsträger vor allem im städtischen

Bereich und in langströmigen Verkehrsrelationen unverzichtbar ist. Die wirtschaftlichen Anreize für eine verbesserte Zusammenarbeit der Verkehrsträger sind jedoch marktorientiert zu setzen. Subventionen, soweit diese volkswirtschaftlich sinnvoll sein sollten, müssen alle Steuerbürger treffen und nicht allein die Nutzer der Straße als „Zahlmeister“. Ohne entsprechenden Ausbau der Infrastruktur auf allen Verkehrsträgern scheidet auch die von der EU-Kommission immer wieder gepriesene Co-Modalität. Demnach sollen die jeweiligen Verkehrsträger diejenigen Aufgaben übernehmen, die sie ökonomisch und ökologisch am besten erledigen können. Angesichts der im Weißbuch gesetzten Ziele (vgl. S. 24) ist die Realität von den politischen Vorstellungen weit entfernt. Der Markt und nicht die Bürokratie muss die Verkehrsträgerwahl ohne dirigistische Eingriffe entscheiden dürfen.

Bundesstraßenmaut

Im Zuge des „Sparprogramms“ der Bundesregierung wurde 2010 der Abgabenbeschluss gefasst, die Lkw-Maut auf alle vierstreifig ausgebauten Bundesstraßen auszudehnen. Die Bundesregierung

hielt jedoch ihre beiden Zusagen ein, die Lkw-Maut nicht zu erhöhen und auch die bereits von der alten Regierung beschlossene Mauterhöhung für Euro III-Fahrzeuge zum 01.01.2011 nicht zuzulassen.

Zur angekündigten Ausweitung der Maut auf Bundesstraßen stellte der BGL klar, dass hieraus eine zusätzliche Belastung für die betroffenen Transportunternehmen und deren Kundschaft resultiert. Teilweise summieren sich die zusätzlichen Nutzungsabgaben – je nach Lage eines Betriebes – auf mehrere Hunderttausend Euro im Jahr. Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass mit der Einführung der Bundesstraßenmaut Standorte für Transportunternehmen und auch für Produktionsunternehmen grundsätzlich in Frage stehen.

Skepsis hatte der BGL auch von Anfang an in Bezug auf die technische Machbarkeit des Systems geäußert. Sowohl die Bemaatung einzelner Streckenabschnitte als auch deren Beschilderung und adäquate Mautzahlungsmöglichkeiten für den manuellen Betrieb bereiten in der Praxis große Probleme.

Im Zuge der langwierigen und aufwändigen Koordinierungsrunden mit dem Bundesrat wurde das mautpflichtige Netz von einstmals 3 600 Kilometern auf rund 1 000 Kilometer vierstreifiger Bundesstraßen „abgespeckt“. Auch die anvisierten Einführungsstermine, 01.01.2011 bzw. 01.07.2011, konnten nicht gehalten werden. Zwischenzeitlich scheint klar zu sein, dass es zu einer Erhebung von Maut auf Bundesstraßen im Jahr 2011 nicht mehr kommen wird (vgl. auch Kapitel: Rechtliche Rahmenbedingungen).

Die Einführung der Bundesstraßenmaut geht einzelnen politischen Gruppierungen und auch Umweltverbänden nicht weit genug, die grundsätzlich eine volle Bemaatung des gesamten Straßennetzes für alle Nutzfahrzeuge umgesetzt sehen wollen. Am weitestgehenden war der Antrag der Bundestagsfraktion DIE LINKE. In einem Entschließungsantrag zur Einführung der Bundesstraßenmaut heißt es: „Erst eine Bemaatung aller Abschnitte von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in Höhe des im Wegekostengutachten aus dem Jahr 2007 errechneten Satzes würde Mautausweichverkehre wirkungsvoll unterbinden“. Dabei wird völlig ignoriert, dass eine Bund-/Länder-Arbeitsgruppe

bereits aufgezeigt hat, dass Mautausweichverkehre kein Flächenproblem darstellen, sondern nur punktuell auf einzelnen Streckenabschnitten, die zwischenzeitlich bemaatet oder gesperrt sind, auftreten. Die Forderung der Fraktion der Linken läuft darauf hinaus, auf Bundesstraßen Mautsätze von durchschnittlich 32 Cent pro Kilometer anzuwenden. Weiterhin sollten die Länder ermächtigt werden, auch auf Landes-, Kreis- und Kommunalstraßen eine Mautpflicht einzuführen. Als Begründung wird auf das „Modell“ Schweiz verwiesen. Dort sei es zu keinerlei wirtschaftlichen Problemen gekommen. Unerwähnt bleibt, dass selbst in der Schweiz der Modal-Split-Anteil der Schiene trotz hoher Lkw-Maut abgenommen hat.

Außerdem gilt es zu beachten, dass die Industrie-Regionen der Schweiz nicht in der Zentralschweiz, sondern in Randregionen liegen. Bis auf den alpenquerenden Verkehr nutzt die Schweizer Wirtschaft nur kurze Wegstrecken zu hohen Schweizer Mautsätzen. Die Hauptstrecken im Warenaustausch liegen in den Nachbarländern, die Schweizer Fahrzeuge vergleichsweise niedrig belasten. Sofern „Schweizer Verhältnisse“ auf dem gesamten europäischen Streckennetz zur Geltung kämen, wäre von einer erheblichen Belastung von Wirtschaft und Verbrauchern auszugehen (vgl. auch S. 51ff).

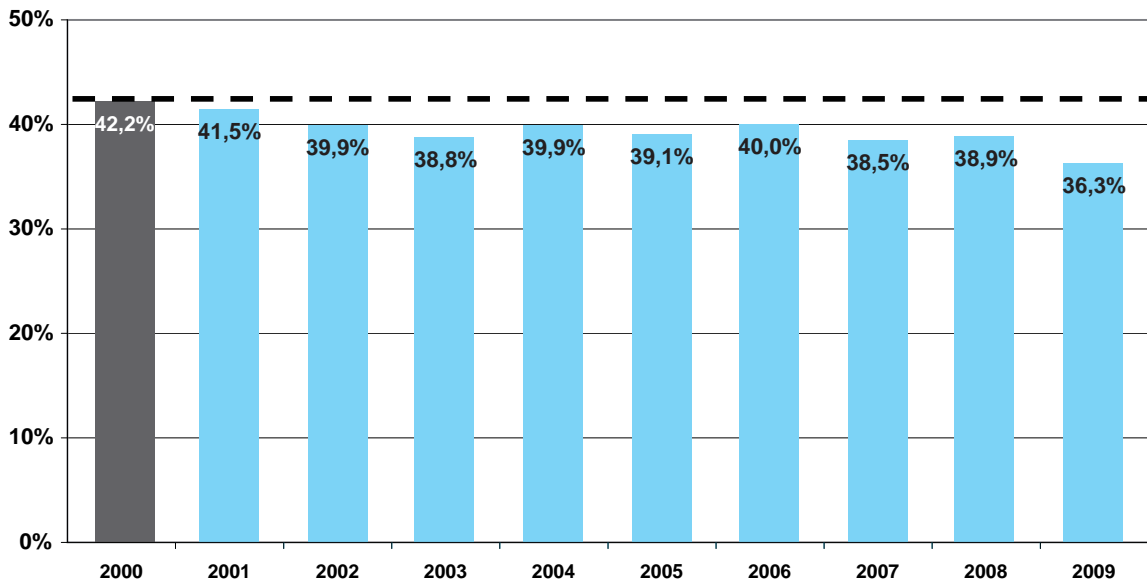
Aktionsplan für Güterverkehr sorgt für Neujustierung verkehrspolitischer Ziele

Pragmatismus statt Ideologie

Mit dem „Aktionsplan für Güterverkehr“ hat die neue Hausleitung im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) ihre verkehrspolitischen Leitlinien vorgestellt. Mit konkreten Zielen und daraus abzuleitenden Maßnahmen sollen die Herausforderungen an die Verkehrswirtschaft in einem sozial und ökologisch verträglichen System gemeistert werden. Ganz im Gegensatz zur politischen Neujustierung stand der von der Vorgängerregierung konzipierte „Masterplan für Güterverkehr“, der sich in ideologischen Verkrampfungen und rabulistischen Übungen sowie Verlagerungsfantasien erging.

Schweiz: Schienenanteil am gesamten Güterverkehr nach tkm 2000-2009

- Vor und nach der Einführung der LSVA anno 2001 -



Quellen: Bundesamt für Statistik BFS, Neuchatel und Berechnungen des BGL

Eine nüchterne Analyse und Strategie steht jetzt an der Stelle dumpfer Verlagerungs-, Vermeidungs- und Verteuerungsvorhaben. Die Politik will zukünftig den Akteuren in der Verkehrswirtschaft mehr Spielraum lassen, um die integrationsbedingten Wachstumsprozesse effizienter und umweltgerechter zu gestalten. Der Staat sieht sich selbst mehr in der Rolle des Gestalters von Rahmenbedingungen, um Reibungspunkte in den Transportnetzen zu vermeiden und verbesserte arbeitsteilige Prozesse zu ermöglichen. Eine Überbetonung des Lkw als Feindbild und Verkehrshindernis ist dem Auftrag gewichen, über ein verbessertes Zusammenspiel von Lkw, Schiene und Wasserstraße einen möglichst großen Anteil der stark wachsenden Güterverkehre auf Schiene und Schiff zu lenken. Im Gegensatz zum EU-Weißbuch für Verkehr (vgl. S.23) wird die Verlagerung des Verkehrs jedoch nicht als eigenständiges Ziel verstanden, sondern als Mittel zur Effizienzsteigerung. Die „übliche Einteilung“, Güterverkehr auf der Schiene ist gut und auf der Straße schlecht, entfällt. An diese Stelle tritt das Bekenntnis, moderne Infrastrukturen zu schaffen und Engpässe auf Schie-

ne und Straße zu beseitigen, die bisher den Umstieg zwischen den Verkehrsträgern und echte Co-Modalität beeinträchtigten. Mobilität soll, so das Bekenntnis des Logistikbeauftragten der Bundesregierung, PSt. Dr. Scheuer, nicht behindert werden. Der Wohlstand in Deutschland und die Integration der deutschen Wirtschaft in die schnell wachsenden Weltmärkte ist vom Mobilitätsbedarf nicht zu entkoppeln. Deutschland mit einer hochentwickelten Logistikwirtschaft kann hiervon profitieren, wenn es mit der Logistikstandortinitiative gelingt, die Bevölkerung auf diesem Wege mitzunehmen und einen Spitzenplatz im Standortwettbewerb zu belegen. Effizienzsteigerung, Multimodalität, Umwelteffizienz und die Minderung der verkehrsbedingten Lasten besitzen in diesem Zusammenhang einen herausragenden Stellenwert. Der BGL begrüßt diese Neuausrichtung der Verkehrspolitik und hat sich mit Projektvorschlägen bei der Umsetzung von Maßnahmen in den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik eingebracht.

Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik gliedert sich in die fünf folgenden Hauptbereiche:

Logistikstandort Deutschland stärken

Aus den in diesem Kapitel des Aktionsplans abgeleiteten Zielen ergibt sich schwerpunktmäßig die Stärkung des See- und Luftverkehrs sowie die Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland in der Welt. Die Bundesregierung wird gemeinsam mit der Logistikwirtschaft auf internationalen Messen in Russland, Brasilien, den USA, Indien und China präsent sein. Ein Trägerverein wurde gegründet, der zusätzliche Mittel der Wirtschaft zu den von der Bundesregierung gewährten Fördermitteln aufbringt. Der BGL ist Mitglied des Trägervereins und unterstützt die weltweite Logistikvermarktungsinitiative.

Neben der Vermarktung beziehen sich weitere Maßnahmen auch auf eine Sicherheitsstrategie, um die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft gegen Bedrohungen von außen zu schützen. Neu ist auch die Schaffung eines Netzwerks für Güterverkehr, das einen ständigen Gesprächskreis des BMVBS mit Vertretern der Wirtschaft und der Verbände aus dem Bereich Güterverkehr und Logistik bildet. In einer jährlichen Netzwerkveranstaltung sollen verkehrswirtschaftliche und verkehrspolitische Fragen auf hoher Ebene Erörterung finden.

Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger erreichen

Effizienzsteigerungen sind für nachhaltiges Wirtschaften bei stark anwachsenden Personen- und Güterverkehren unverzichtbar. Nach allen Verkehrsprognosen wird der Verkehrsträger Straße die größte Last bei der Integration der Wirtschaft und den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung zu tragen haben. Daher sieht eine konkrete Maßnahme vor, das Potenzial auf Bundesautobahnen noch besser auszuschöpfen. Konkret geht es um den Ausbau von Engpässen, Baustellenmanagement, Verkehrsmanagementsysteme sowie den Feldversuch mit Lang-Lkw.

Großversuch mit Lang-Lkw

Im Zusammenhang mit dem von der Bundesregierung angekündigten Großversuch mit Lang-Lkw ist

es bisher nicht gelungen, eine rationale Diskussionsgrundlage herzustellen. Umweltverbände und selbsternannte Eisenbahnexperten laufen mit Desinformation und Polemik Sturm gegen diesen Großversuch, weil sie annehmen, damit werde der Schiene Schaden zugefügt. Alles, was die Effizienz des Straßengüterverkehrs steigern könnte, wird von Vertretern dieser Richtung grundlegend abgelehnt. Es ist ihnen im Verbund mit polemisch vorgebrachten Argumenten gelungen, einzelne Landesregierungen für eine Ablehnung des Großversuchs zu gewinnen.

Der BGL vertritt die Auffassung, dass mit dieser fundamentalen Ablehnungshaltung wichtige Weichenstellungen für die Zukunft verpasst werden. Um das Güterverkehrswachstum nachhaltiger gestalten zu können, ist die Steigerung der Effizienz bei allen Verkehrsträgern unabdingbar. Hierbei gilt es zuallererst Hindernisse zu überwinden, die ein leichteres Umsteigen von Behältern im Land- und Seeverkehr auf die unterschiedlichen Verkehrsträger bisher erschweren oder gar verhindern. Kernpunkt der BGL-Forderungen an den Großversuch ist deshalb, einen verlängerten Sattelaufleger europäisch zu normieren, der alle gängigen Container im Seeverkehr tragen kann und gleichzeitig geeignet ist, zwei übliche Behälter im europäischen Landverkehr aufzunehmen.

Dieser um ca. 1,35 Meter verlängerte Sattelaufleger könnte im multimodalen Verkehr zwischen Seehäfen, Kombibahnhöfen und Logistikzentren auf einem ausgewählten Straßennetz auch als „Langkombination“ zur Beförderung von drei Behältern eingesetzt werden. Die entscheidenden Vorteile dieser an Behältermaßen orientierten Konzeption sind die Kostenreduzierung der Vor- und Nachläufe im Kombinierten Verkehr und im Seehafenhinterlandverkehr sowie das leichte Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern. Der BGL ist der Auffassung, dass ein „richtiges Konzept“ die Anpassung von Straßenfahrzeugen an Behältersysteme anderer Verkehrsträger fördert und die Arbeitsteilung verbessert. Die Behauptung, veränderte Fahrzeugmaße im Straßenverkehr schädeten den so genannten „umweltfreundlicheren Verkehrsträgern“, ist durch nichts belegt. Im Übrigen bleibt es im Gegensatz zu anderen EU-Ländern im Großversuch mit verlängerten Fahrzeugkombinationen beim zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen bzw.

44 Tonnen im Kombinierten Verkehr. Damit ist klargestellt, dass die Infrastrukturen durch veränderte Fahrzeugkombinationen keinen zusätzlichen Verschleißschaden nehmen. Außerdem wird dem Argument die Spitze genommen, Lang-Lkw bedrohten die Entwicklung im Schienengüterverkehr. Mit diesen Langfahrzeugen können nur leichtgewichtige Handelsgüter befördert werden. Diese waren und sind nicht die Domäne des Schienenverkehrs, der schwere und große Lasten auf langen Strecken

effizienter und ökologisch günstiger bündeln und befördern kann.

ADAC und BGL haben sich zum Großversuch der Bundesregierung mit Langfahrzeugen über eine gemeinsame Position verständigt. Diese Positionsbestimmung macht nochmals deutlich, dass es um die bessere Arbeitsteilung der Verkehrsträger und die Wahrung der Verkehrssicherheit geht (vgl. Kasten).

Gemeinsame Position von ADAC und BGL zur Diskussion um modulare Nutzfahrzeugsysteme

ADAC und BGL stellen eine weitreichende Übereinstimmung der jeweiligen Positionen zur Diskussion um die Änderung von Maßen und Gewichten schwerer Lkw fest und wollen diese gemeinsame Position auch breit kommunizieren:

Eine Verlängerung des Sattelanhängers um 1,35m (inklusive 5cm Kombinationstoleranz) und somit eine dann zulässige Zuggesamtlänge von 17,85m für das Sattelkraftfahrzeug ist sinnvoll, insbesondere um den effizienten Transport heute gebräuchlicher Transportbehälter im Land- und Seeverkehr (zwei Wechselbrücken BDF C745, jeweils 45'- bzw. 48'-Container) zu ermöglichen. Eine solche maßvolle Verlängerung stünde nicht im Widerspruch zur Verkehrssicherheit und zur Schonung der Infrastruktur, wenn der BO-Kraftkreis eingehalten wird. Die Bahnverladung und damit der Einsatz im Kombinierten Verkehr wären möglich.

Bei Fahrzeugkombinationen, die über das dann neue Maß von 17,85m für Sattelzüge bzw. die gültigen 18,75m für Gliederzüge hinausgehen, ist zu erwarten, dass diese für das Straßenverkehrsnetz in seiner Gesamtheit nicht geeignet sind und Gefahren für die Verkehrssicherheit bedeuten können. Solche Fahrzeuge sollen deshalb auch weiterhin nicht generell zum Verkehr, insbesondere auf allen Straßen, zugelassen werden. Vielmehr sind spezielle Genehmigungen notwendig, die u.a. eine Fahrwegbestimmung enthalten. Vornehmlich können diese Fahrzeuge auf geeigneten Verbindungen, wie z.B. mit Seehäfen, Kombibahnhöfen, Binnenhäfen und Logistikzentren, effizienter und verkehrsentlastend eingesetzt werden.

ADAC und BGL sprechen sich nicht für eine allgemeine Erhöhung der zulässigen Fahrzeughöhe über das heutige Maß von 4m aus und fordern für den nationalen und internationalen Verkehr eine bundeseinheitliche Kontroll- und Messrichtlinie.

An den von der Bundesrepublik geplanten Feldversuch sog. „Lang-Lkw“ stellen beide Verbände Anforderungen, damit auf seiner Basis eine fundierte politische Entscheidung möglich ist. Ein Schwerpunkt ist auf Fragen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auf dem im Feldversuch festgelegten Straßennetz zu legen. Neben Anforderungen an die eingesetzten Fahrer (v.a. Nachweis von Zuverlässigkeit und Erfahrung) und an die eingesetzten Fahrzeuge (v.a. Ausrüstung mit aktuellen Fahrerassistenzsystemen, Befahrbarkeit BO-Kraftkreis, Kennzeichnung) sind auch Anforderungen an die zu genehmigenden Fahrtrouten und die wissenschaftliche Begleitung zu stellen. So ist es erforderlich, dass die eingesetzten Lastzüge auf Zubringerstrecken zu den Autobahnen mit Ortsdurchfahrten getestet werden, um ihre Eignung für diese Strecken zu untersuchen. Der Verkehrsablauf an Kreisverkehrsplätzen, Signalanlagen, Bahnübergängen und in engen Ortsdurchfahrten sollte mit Experimenten und Vergleichsfahrten untersucht werden. Der Feldversuch sollte durch ein qualifiziertes wissenschaftliches Institut begleitet und dazu öffentlich ausgeschrieben werden. Der Gutachter sollte sowohl von Interessenverbänden als auch öffentlichen Einrichtungen unabhängig sein.

Verkehrsmanagement als effizienzsteigernde Maßnahme

Von besonderem Interesse für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe sind weitere Maßnahmen des Aktionsplans für Güterverkehr und Logistik.

- Durch eine Optimierung des Baustellenmanagements auf Bundesautobahnen soll die Bautätigkeit neu organisiert werden, um Bauzeiten zu verkürzen. Grundsätzlich sollen alle Baumaßnahmen unter Nutzung des Tageslichts und Einbeziehung von Samstagen erfolgen.
- Die Entmischung von Güter- und Personenverkehren soll Trassenkonflikte zwischen diesen Nutzergruppen vermeiden. Die gezielte Engpassbeseitigung auf Schiene und Straße verfolgt eine stärkere Trennung dieser Verkehrsarten auf hochbelasteten Strecken. Hierzu plant die Bundesregierung den sechs- bzw. achtspurigen Ausbau hochbelasteter Bundesautobahnen. Im Schienenverkehr sollen bei der Ausbauplanung stärker die Belange des Schienengüterverkehrs berücksichtigt werden. Der BGL erhofft sich damit eine bessere Einbindung des Kombinierten Verkehrs und seiner Zeitfenster, um zusätzlich langströmige Straßenverkehre auch über die Schiene abwickeln zu können.
- Durch die Überprüfungen der Bedarfspläne für Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und auch für Binnenwasserstraßen sollen Investitionen in die Netze „priorisiert“ werden. Die Konkretisierung dieser Maßnahme hat allerdings teils heftige Proteste ausgelöst, weil die Mittelkonzentration auf verkehrsstarke Relationen den verzögerten Ausbau bzw. den Verzicht des Ausbaus auf bestimmten Streckenabschnitten voraussetzt. Offenkundig lassen die finanzwirtschaftlichen Restriktionen des Bundeshaushaltes keine andere Lösung zu. Unter Effizienzgesichtspunkten ist ohnehin der Ausbau von Infrastrukturen ohne entsprechend hohen Verkehrsnutzen abzulehnen.
- Ein Feldversuch mit langen Güterzügen auf der Schiene soll Aufschluss über diese bisher nicht genutzte Möglichkeit im Schienengüterverkehr geben. In den USA und anderen Kontinenten sind Güterzuglängen von bis zu fünf Kilometern gebräuchlich. Mit der Verdoppelung der maximalen Güterzuglängen von 750 m auf 1 500 m soll auf einzelnen Relationen erprobt werden, ob dieses Konzept auf Hauptkorridoren trägt.

Angesichts der Probleme mit Blockabständen, Überholgleisen und anderen infrastrukturellen Einschränkungen dürfte der Test von längeren Güterzügen vor allem Handlungsoptionen aufzeigen, die erheblichen Investitionsbedarf auslösen.

- Langstreckenverkehre sollen optimiert werden. Im zurückgezogenen Masterplan für Güterverkehr wurde in diesem Zusammenhang von Transitverkehren gesprochen, die unter dem Gebot der Verkehrsvermeidung standen.
- Ein besonderer Schwerpunkt des Aktionsplans liegt auf der Analyse der Abläufe an Laderampen. Dabei soll die gesamte Lieferkette in die Betrachtungen einbezogen werden. Ein erklärtes Ziel ist die Erarbeitung einer gesicherten Datengrundlage zu Wartezeiten, deren Ursachen und die Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten. Diese Maßnahme entspricht voll den Forderungen des BGL. Gerade im Hinblick auf die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten ist es erforderlich, alle wesentlichen Störfaktoren in der Lieferkette zu betrachten. Außerdem ist die vielfach noch archaische Rampenorganisation ein Ausdruck der Marktmacht einzelner Industrie- und Handelsbetriebe. Aufgrund des fehlenden Vertragsverhältnisses mit den anliefernden Transportunternehmen sehen Empfänger häufig keinerlei Verpflichtung, ihren Beitrag zur Entspannung der Rampensituation zu leisten. Auf der anderen Seite begrüßt der BGL jedoch das zunehmende Interesse einiger Industrie- und Handelsunternehmen, die Thematik von Grund auf zu behandeln und gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

Stärken aller Verkehrsträger durch optimal vernetzte Verkehrswege nutzen

Neues Verständnis der Co-Modalität

Wörtlich heißt es im Aktionsplan: „So gilt es beispielsweise, Stärken der Binnenschifffahrt beim Transport von Massengütern auf Binnenwasserstraßen ebenso zu nutzen, wie die Flexibilität des Lkw. Die Schiene soll ihre Umweltvorteile insbesondere auf langen Strecken ebenso einbringen können, wie das Flugzeug seine Schnelligkeit bei besonders großen Entfernungen und zeitsensiblen Gütern. Jeder Verkehrsträger kann speziell spezifische Kunden-

anforderungen erfüllen. Erst in der Kombination der jeweiligen Stärken hat jeder Verkehrsträger seinen Anteil an der Optimierung des Gesamtverkehrssystems.“

Die Absichten der Bundesregierung machen deutlich, dass eine Gesamtlösung angestrebt wird, die nicht einzelnen Verkehrsträgern den Vorzug gibt. Kernpunkt ist die Verbesserung der Rahmenbedingungen im Kombinierten Verkehr sowie die Steigerung von Kapazitäten im intermodalen Verkehr. So soll auch der Kurzstreckenseeverkehr zukünftig zu einer Entlastung von Schiene und Straße beitragen. Es ist daran gedacht, Verkehre auf überlasteten Schienen- und Straßenstrecken auf den Kurzstreckenseeverkehr oder auch die Binnenschifffahrt „umzuleiten“. Dadurch frei werdende Kapazitäten könnten nach Meinung des BGL für zusätzliche Kombislots im Verkehr Schiene/Straße genutzt werden und insgesamt die Effizienz überlasteter Strecken erhöhen.

Potenzialanalyse

Der BGL hat in diesem Zusammenhang eine „Potenzialanalyse“ angeregt, die als Maßnahme im Aktionsplan verankert wurde. Eine an empirischen Daten ausgerichtete qualitative und quantitative Analyse der Verkehrsströme soll Aufschluss darüber geben, welcher Anteil aller Verkehrsleistungen grundsätzlich für multimodale Verkehrssysteme geeignet ist. Es gilt den verlagerbaren Teil, speziell im Straßengüterverkehr, von ökonomisch und ökologisch nicht verlagerbaren Verkehren zu separieren, um falsche Erwartungen an Verlagerungspotenziale von vornherein zu vermeiden. Dabei kann eine relations- und güterartenbezogene Analyse wertvolle Hinweise auf Infrastrukturengpässe – sowohl bei den Schienentrassen als auch bei den Umschlagsterminals – liefern. In einer zweiten Stufe ist daraus ein konkreter Investitionsplan abzuleiten, um verlagerungsfähige Verkehre „umstiegsfähig“ zu machen.

Im Übrigen wird vielfach in der Politik und der öffentlichen Meinung das Potenzial verlagerungsfähiger Verkehre überschätzt. Bisherige wissenschaftliche und empirische Studien belegen, dass es ein „ungehobenes“ Volumen an verlagerbaren Verkehren gibt, das jedoch nicht beliebig auf das

Gesamtverkehrsaufkommen ausweitbar ist. Unter ökonomischen wie ökologischen Effizienzgesichtspunkten sowie unter Berücksichtigung logistischer Anforderungen gibt es Grenzen, die durch die angestoßene Potenzialanalyse definiert werden sollen.

Vereinbarkeit von Verkehrswachstum mit Umwelt- und Klimaschutz fördern

Die Bundesregierung hat ein umfangreiches Maßnahmenbündel vorgesehen, Güterverkehre umweltfreundlicher zu gestalten. Der Verkehr müsse einen spürbaren Beitrag zum Erreichen der Reduktionsziele beim CO₂-Ausstoß leisten. Im neuen Energiekonzept der Bundesregierung ist deshalb erstmals auch ein konkretes Energieeinsparziel für den Verkehrsbereich festgelegt. Bis 2020 sollen 10 Prozent der Endenergie und bis 2050 40 Prozent der Endenergie eingespart werden (vgl. S. 53 ff).

- Weitere konkrete Maßnahmen beziehen sich auf
- Lärminderung bei der Schiene.
 - Reduzierung der übrigen Emissionen im Güterverkehr, unter anderem durch den verstärkten Einsatz von umweltfreundlichen Lkw und Binnenschiffen.
 - Förderung emissionsarmer Lkw unter Berücksichtigung europäischer Vorgaben.
 - Logistikinitiative für den städtischen Raum zur Konsolidierung der Güterverkehre auf der „letzten Meile“. Innovative Konzepte sollen im städtischen Raum die Organisation der Lieferverkehre verbessern.

Gute Arbeitsbedingungen und Ausbildung im Transportgewerbe

Ein Maßnahmenbündel im Aktionsplan für Güterverkehr und Logistik hat das Ziel, neue Beschäftigungsmöglichkeiten im Transport- und Logistikgewerbe zu schaffen, die Arbeitsbedingungen sozial und ausgewogen zu gestalten und die Qualifizierung von Fachkräften langfristig zu sichern. Ein wesentlicher Aspekt liegt auch auf der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten. Folgende konkrete Maßnahmen sind geplant:

- Die Parkplätze an Bundesautobahnen werden von 2010 bis 2012 um 8 000 Stellplätze erhöht.

Telematikanwendungen sollen den akuten Parkplatzmangel mindern.

- Die verstärkte Durchsetzung der Sozialvorschriften soll zu mehr Sicherheit im Straßengüterverkehr führen. Dazu werden die Mitarbeiter über konkrete Ansätze bei der Aus- und Weiterbildung besser geschult. Die Auswertung von Kontrolldaten wird Zielgruppen für weiterführende Maßnahmen identifizieren. Gegebenenfalls ist auch eine Änderung des europäischen Rechtsrahmens zu erwägen. Diese Option ist erforderlich, damit zahlreiche Kontrolldefizite aus der uneinheitlichen Auslegung der einschlägigen Vorschriften ausgeräumt werden können. Die Bundesregierung hat klar gemacht, dass es ihr nicht um eine Verstärkung der Kontrollen, sondern um eine bessere Einhaltung der Vorschriften durch die Kombination von Information und Ausbildung geht.
- Neue Beschäftigungschancen in der Logistik können über die Förderung der Aus- und Weiterbildung eröffnet werden. Diesbezügliche Maßnahmen im Aktionsplan beziehen sich ausdrücklich nicht nur auf gewerblich manuelle Tätigkeiten, sondern auch auf die akademischen Ausbildungsordnungen der Hochschulen.
- Sehr wichtig für die Lösung des brennenden Problems der Rampensituation ist die vorgesehene Untersuchung der Arbeitsbedingungen im Güterkraftverkehr und in Logistikbetrieben. Aus den Ergebnissen sollen weiterführende Maßnahmen abgeleitet werden, die die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten unterstützen und für bessere Arbeitsbedingungen im Transport- und Logistikgewerbe sorgen. Der BGL verfolgt diese Initiative des BMVBS mit allerhöchstem Interesse, weil die langfristige Gewinnung von jungen Mitarbeiter/innen und Berufsanfängern immer häufiger an den derzeitigen Arbeits- und Lebensbedingungen – vor allem des mobilen Personals – scheitert. Aus der konkreten Aufdeckung von Schwachstellen im Logistikablauf erhofft sich der BGL weitreichende Impulse, mit der auftraggebenden Wirtschaft Effizienzpotenziale zu heben und die sozialen Bedingungen des Fahrpersonals zu verbessern.

Sollte die Initiative der Bundesregierung und die Einsicht der Marktpartner nicht ausreichen, die Situation an den Rampen und bei Unterwegsaufenthalten nachhaltig zu verbessern, sieht der BGL

als letzten Weg auch den Gesetzgeber in der Pflicht. Das Fehlen handelsrechtlicher Vereinbarungen müsse dann durch klare Rampenregelungen auf dem Verordnungswege ersetzt werden, damit der Missbrauch der Arbeitskraft der Fahrer und deren Dilemma bei der Einhaltung von Lenk-, Ruhe- und Pausenzeiten beendet werden kann.

Europäische Verkehrspolitik nimmt Fahrt auf

Neustart nach der Wahl

Nach der Neuwahl des Europäischen Parlaments und der Neukonstituierung der EU-Kommission hat die europäische Verkehrspolitik nach einer längeren Neufindungsphase Fahrt aufgenommen. Bedeutende Dossiers, die für das Transportgewerbe von existenzieller Bedeutung sind, wurden auf den Weg gebracht. Neben dem Weißbuch für Verkehr stehen vor allen Dingen die Neuauflage der Wegekostenrichtlinie und die Neukonzipierung der Energiesteuerrichtlinie im Fokus politischer Veränderungen. Viele Vorschläge der EU-Kommission werden von den Betroffenen als visionär bis hin zu existenzbedrohend bewertet.

EU-Weißbuch für Verkehr zwischen Utopie und Machbarem

Unverbindliche Zielhorizonte

Mit ihrem Weißbuch für Verkehr hat die EU-Kommission im März 2011 einen „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vorgelegt. Der überaus weit gesteckte Zeithorizont von vier Jahrzehnten soll den Blick für die grundlegenden Herausforderungen des Verkehrssektors öffnen. Gleichzeitig trägt diese Orientierung jedoch dazu bei, dass die Mütter und die Väter des Weißbuchs ebenso wie die Politiker/innen dieses Jahrzehnts für die Ergebnisse ihrer Weichenstellungen nicht zu haften haben. Das Weißbuch bleibt deshalb auch in vielen Punkten in seiner für die Öffentlichkeit bestimmten Form recht unverbindlich und allgemein konsensfähig. Ähnlich wie in einem Versandhauskatalog

findet sich für Jedermann etwas. Stichworte sind: Ökologie, Ökonomie, Effizienz, Ressourcenschonung. Alles ist erreichbar, wenn mit der EU-Kommission an die Macht der Innovation, die Verfügbarkeit unlimitierter Finanzmittel sowie den Gestaltungswillen der Politik geglaubt werden kann.

Allerdings lehrt den in die Tiefe gehenden Leser die Lektüre des „Working Document“ zum Weißbuch etwas anderes über konkrete Planungen der EU-Kommission und die in Erwägung gezogenen einzelnen Maßnahmen. Was im Weißbuch als schlüssig und effizient dargestellt wird, muss danach in Bezug auf seine Machbarkeit und die eigentliche Zielsetzung mit großen Fragezeichen versehen werden.

Zukunftsausrichtung

In seiner Zukunftsausrichtung setzen die Verfasser des EU-Weißbuchs für Verkehr auf eine Entwicklung, die Europa möglichst schnell von der Ölabhängigkeit in eine moderne Zeit regenerativer Energien führt. „Die Herausforderung besteht darin, die Abhängigkeit des Verkehrssystems vom Öl aufzuheben, ohne seine Effizienz zu opfern und die Mobilität einzuschränken“, so im Weißbuch wörtlich. An anderer Stelle heißt es bekräftigend: „Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option.“

Allerdings schließen die Autoren nicht aus, dass starke Markteingriffe nötig sein werden. Dazu heißt es wörtlich:

„Die EU und die Regierungen müssen Klarheit über die künftigen politischen Rahmenbedingungen geben, bei denen im größtmöglichen Maß auf marktgestützte Mechanismen zurückzugreifen ist, damit Hersteller und Branchenunternehmen Investitionen planen können.“

Der Hinweis auf das „größtmögliche Maß marktgestützter Mechanismen“ wird speziell durch das dazugehörige „Working Document“ präzisiert, das in weiten Bereichen Verkehrs- und Ökodirigismus vorsieht. So baut die EU-Kommission auf die Fähigkeit der EU zur Innovation und die Entwicklung neuer Technologien. In den verkehrspolitischen Zielen findet sich jedoch – ganz im Gegensatz zu einem technologieoffenen Ansatz – die

ewig gestrige Ideologie der Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Trotz aller propagierten Zukunftsfähigkeit konnte oder wollte die EU-Kommission nicht auf diese Lebenslüge der Verkehrspolitik verzichten, nach der die Verlagerung auf die Schiene Umwelt- und Verkehrsprobleme löst. Mit dieser ideologischen Festlegung werden wirklich innovative Entwicklungsrichtungen aus der „Schnittmenge“ der zukunftsfähigen Lösungen ausgeklammert oder zur Zweitklassigkeit degradiert. Aus dieser Politik abzuleitende Folgewirkungen, besonders dann, wenn die Einschränkung der Mobilität keine Option darstellt, werden einfach ignoriert. Insgesamt definiert die EU-Kommission in ihrem Weißbuch die folgenden zehn Ziele, die mit über 40 Maßnahmenbündeln konkretisiert werden:

Weißbuchziele

1. Halbierung der mit konventionellem Kraftstoff betriebenen Fahrzeuge im Stadtverkehr bis 2030; bis 2050 soll ein gänzlicher Verzicht auf diese Fahrzeugkategorie erfolgen. Eine CO₂-freie Stadtlogistik soll bereits 2030 erreicht werden.
2. Erhöhung des Anteils CO₂-emissionsarmer nachhaltiger Flugkraftstoffe auf 40 Prozent bis 2050 sowie die Senkung der CO₂-Emissionen von Bunkerölen in der Seeschifffahrt um 40, möglichst 50 Prozent.
3. 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 Kilometer sollen bis 2030 auf den Eisenbahn- und Schiffsverkehr verlagert werden; bis 2050 soll dieser Anteil auf 50 Prozent erhöht werden.
4. Vollendung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2050. Bei einer Verdreifachung der bestehenden Netzlänge bis 2050 soll der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen.
5. Schaffung eines funktionsfähigen EU-weiten multimodalen „TEN-V-Kernnetz“ bis 2030, das bis 2050 zu einem Netz mit hoher Qualität und Kapazität mit hochentwickelten Informationsdiensten ausgebaut wird.
6. Anbindung aller Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz bis 2050, das vorzugsweise als Hochgeschwindigkeitsnetz ausgebaut wird.
7. Einführung einer modernisierten Flugverkehrsmanagementinfrastruktur bis 2020 und Vollendung des gemeinsamen europäischen Luftraums.

8. Schaffung eines Rahmens für ein europäisches multimodales Verkehrsinformations-, Management- und Bezahlssystem.
9. Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null bis 2050; bis 2020 wird eine Halbierung der Zahl der Unfalltoten gegenüber 2010 angestrebt.
10. Umfassende Anwendung des Prinzips „Der Nutzer bzw. der Verursacher zahlt“. Verzerrungen und schädliche Subventionen des Marktes sollen abgebaut werden. Zusätzliche Maßnahmen dienen der Generierung von Erträgen und der Finanzierung zukunftsgerichteter Verkehrsinvestitionen.

Visionen und Grenzen der Machbarkeit

Die Visionen der EU beschreiben einen idealtypischen, nahezu „paradiesischen“ Zustand, der aus heutiger Sicht bahnbrechende Innovationen sowie nahezu keine öffentlichen und privaten Finanzierungsrestriktionen voraussetzt. Die EU-Kommission beziffert den Finanzbedarf für notwendige Infrastrukturinvestitionen bis 2030 mit 1 500 Mrd. Euro. Darin sind noch keine Investitionen in Fahrzeuge, Ausrüstungen und die Infrastruktur für Zahlungsvorgänge enthalten, die weitere 1 000 Mrd. Euro kosten sollen. Eine diversifizierte Finanzierung soll sowohl aus öffentlichen wie auch aus privaten Quellen sichergestellt werden. Wie dies angesichts der in anderen Sektoren verfolgten kostspieligen Klimaschutzziele erfolgen könnte, bleibt offen. So beansprucht der Umbau der Energiewirtschaft hin zu regenerativen Quellen bereits hohe Finanzmittel. Hochgerechnet für die Bundesrepublik Deutschland müssten über die nächsten Jahrzehnte für den Verkehrs-, Energie- und Gebäudesektor bis zu 60 Prozent der volkswirtschaftlichen Ersparnis aufgewendet werden. Dieses Ziel ist angesichts der hohen Staatsverschuldung, die im gleichen Zeitraum zurückgefahren werden soll, nur mit massiven Einschnitten in Konsum und Wohlstand darstellbar.

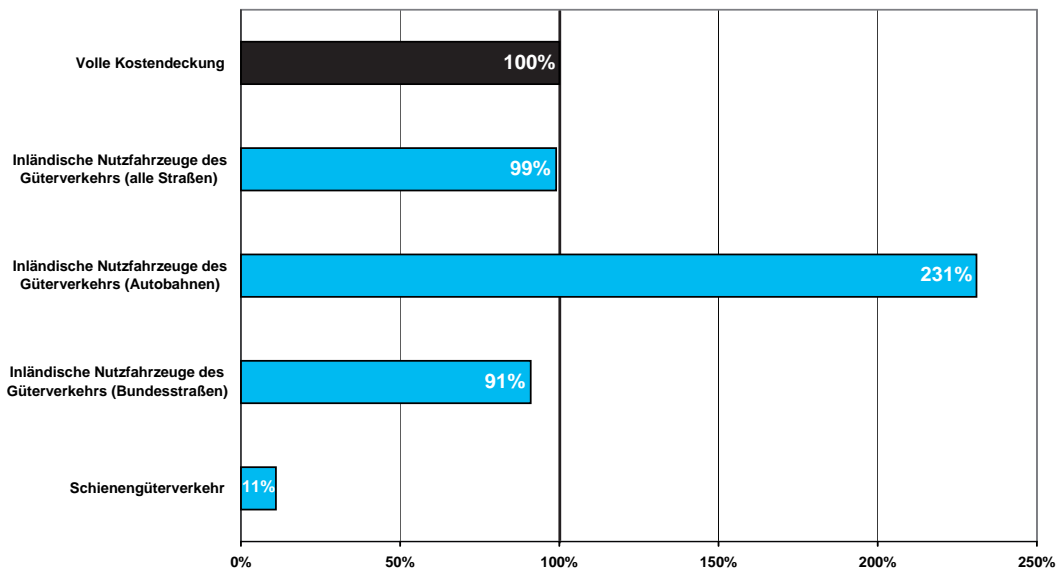
Wirtschaftliche Zwänge und die Begrenzung der Mittel werden im Weißbuch allerdings zugunsten einer sektorspezifischen Betrachtung von den Realitäten entkoppelt und als machbar unterstellt. Selbst bei extensiver Internalisierung externer

Kosten, die die EU-Kommission bis 2020 für alle Verkehrsträger plant, dürfte die Generierung der notwendigen Finanzmittel nicht nur eine schwere Belastung für die Verkehrswirtschaft werden, sondern auch für die gesamte Wirtschaft und die Verbraucher. Bislang sind in der praktischen Politik nur für den Straßengüterverkehr erste Ansätze zur Anlastung externer Kosten in der neugefassten Wegekostenrichtlinie (vgl. S. 33ff) als Finanzierungsquelle konkretisiert. Unter Zugrundelegung der geplanten drastischen Verlagerung von Verkehrsanteilen von der Straße auf die Schiene und die Binnenschifffahrt ergäben sich allerdings bereits mittelfristig erhebliche Finanzierungsausfälle aus dem System Straße. Jeder verlagerte Straßentransport, gleichgültig ob Lkw oder Pkw, hat hohe Einnahmenverluste für die staatlichen und privaten Infrastrukturbetreiber sowie den Fiskus zur Folge, die auf Gebühren und Verbrauchssteuern verzichten müssen.

Dagegen deckt die Schiene aufgrund der hohen staatlichen Zuwendungen nicht einmal ihre internen, volkswirtschaftlichen Infrastrukturkosten. Eine Berechnung des DIW für das Jahr 2007 belegt, dass der Straßenverkehr seine volkswirtschaftlichen Wegekosten durch Abgaben und Steuern deckt. Die Mauterhöhung aus 2009 dürfte dazu beigetragen haben, dass eine deutliche Überdeckung eingetreten ist. Dagegen hat der Schienengüterverkehr nur einen volkswirtschaftlichen Kostendeckungsgrad von 11 Prozent aufzuweisen.

Die politische Absicht, massiv Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern, lässt außer Acht, wie die Kostendeckung des Verkehrssystems als Ganzes erhalten bleiben könnte. Hohen offenen und verdeckten Schienensubventionen stünden hohe Einnahmehausfälle aus dem System Straße gegenüber. Ganz abgesehen von der ungelösten Frage, wie die Schiene in diesem Umfeld ihre externen Kosten decken könnte (vgl. S. 31ff). Angesichts der qualitativen Anforderungen, die sich aus dem Umfeld einer alternden und zugleich schrumpfenden Erwerbsbevölkerung sowie der Kosten aus dem „Umbau“ des Energie- und Gebäudesektors ergeben, ist die Überforderung des ökonomischen Systems offenkundig absehbar.

Wegekostendeckung im deutschen Güterverkehr 2007



Quelle: DIW, Berlin

Frachtkorridornetz

Skeptisch muss demzufolge die Vision der EU-Kommission bewertet werden, mit einem grünen Frachtkorridornetz die Verkehrsträger besser miteinander zu verknüpfen. Das Ziel, im multimodalen Verkehr den Lkw-Verkehr über 300 Kilometer bis 2030 zu 30 Prozent auf die Schiene oder das Schiff zu verlagern, ist zumindest für die Bundesrepublik Deutschland nicht realistisch. Dies gilt umso mehr, als dieser Anteil bis 2050 auf 50 Prozent erhöht werden soll. Unter Zugrundelegung des Verkehrswachstums – Mobilitätsvermeidung ist erklärtermaßen keine Option der EU-Kommission – würde dies für Deutschland eine Vervier- bis Verfünffachung des Schienengüterverkehrs bedeuten. Der Kombinierte Verkehr müsste auf das Elf- bis Dreizehnfache wachsen. Das dahinterliegende Investitionsprogramm ist mit herkömmlichen Mitteln aus den schrumpfenden Staatshaushalten und den komplementären Gebührenhaushalten mit klassischen und marktwirtschaftlichen Instrumenten jedenfalls nicht zu finanzieren.

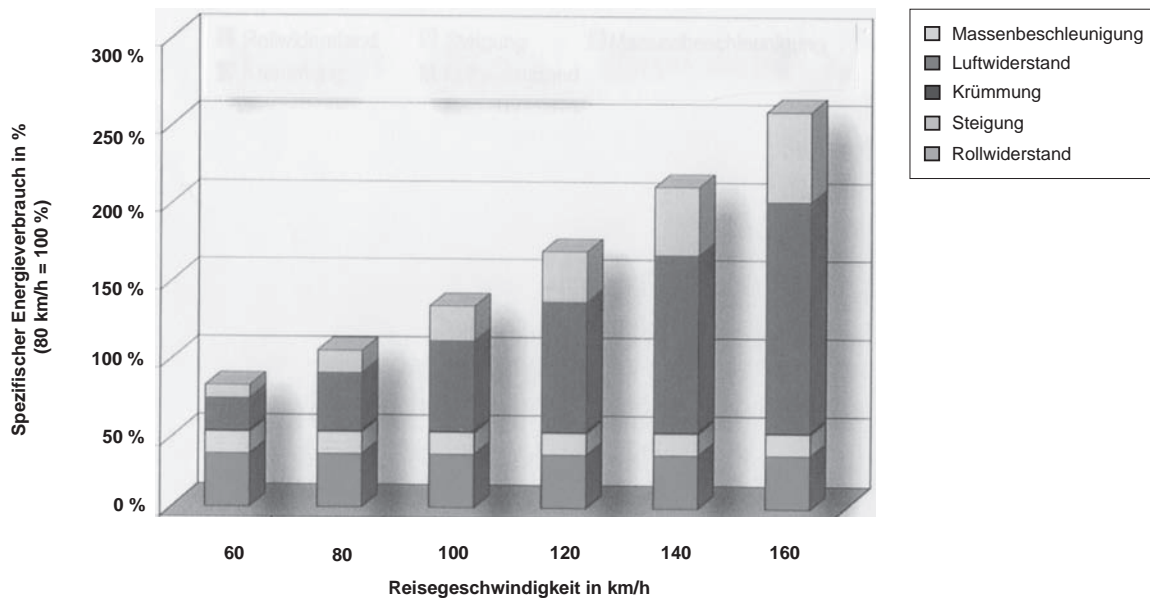
Personenfernverkehr auf die Schiene

Ähnlich utopisch sind die Vorstellungen der EU-Kommission, den größten Teil des Straßenpersonenfernverkehrs und des Personenluftverkehrs bis 1 000 Kilometer auf die Schiene zu verlagern. Die Straße erreichte im Jahr 2010 insgesamt 904,6 Mrd. Personenkilometer. Die Schiene dagegen nur 83,5 Mrd. Personenkilometer. Rund 10 Prozent Verkehrsverlagerung würden das Aufkommen auf der Schiene mehr als verdoppeln. Bei Hochgeschwindigkeitszügen, die die EU-Kommission als Flugzeugsersatz anbietet, muss darüber hinaus berücksichtigt werden, dass bei hohen Zuggeschwindigkeiten die Nettotrassenkapazität sinkt. Zugsicherheitsabstände sind aufgrund der Rad-Schienen-Technik überproportional bei Hochgeschwindigkeitsverkehren auszudehnen. Gleichzeitig steigt der Energieverbrauch exponential.

Physische Dimensionen unterschätzt

Ohne massiven Ausbau der Schiene, sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr, ist die-

Verbrauch eines Containerzuges (elektrische Traktion, mittlerer Halteabstand 50 km)



Quelle: Netzwerk Privatbahnen, Berlin

se Vision nicht umsetzbar. Offensichtlich hat sich die EU-Kommission auch bei der Abschätzung des Mengengerüsts für ihr Weißbuch verschätzt. So gehen die Weißbuchautoren bis 2050 davon aus, Schienengüterverkehre könnten um 360 Mrd. Tonnenkilometer wachsen. Allein in der Bundesrepublik Deutschland müssten auf Basis der Zahlen 2008 225,3 Mrd. Tonnenkilometer auf die Schiene zusätzlich verlagert werden. Da der Verkehr im gleichen Zeitraum nach den gängigen Prognosen noch um 80 Prozent anwachsen soll, summiert sich dieser Wert auf mehr als 400 Mrd. Tonnenkilometer allein in der Bundesrepublik Deutschland.

Die Frage, wie der Ausbau des Schienennetzes für derart riesige Verlagerungseffekte physisch zu bewerkstelligen wäre, bleibt unbeantwortet. Dabei bleiben die gewaltigen Verkehrsverlagerungen aus dem Personenverkehr noch unberücksichtigt. Weder im nationalen noch im gesamteuropäischen Kontext ist dafür auch nur ansatzweise eine Planung mit realistischem Hintergrund vorhanden. Auch die Kosten für dieses gigantische Verlagerungsprogramm und die dadurch erzielbaren CO₂-Einsparungseffekte, sofern sie mit Hochgeschwindigkeitszügen und den versprochenen Innovationen

im Straßenverkehr überhaupt eintreten sollten, lassen sich mangels fehlender Planungszahlen nicht seriös beziffern.

Es reicht nicht aus, wie die EU-Kommission annimmt, den Systemzutritt der Marktteilnehmer zur Schiene zu erleichtern und das Kernnetz „fit“ zu machen, um auf der Schieneninfrastruktur derartige Leistungssteigerungen möglich werden zu lassen. Vor einer Verlagerung stehen der Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Tatsache, dass nur ein relativ kleiner Teil des Straßengüterverkehrs aus systemtechnischen und logistischen Gründen auf die Schiene verlagerbar ist. Allein die Bewältigung dieses verlagerbaren Marktvolumens würde schon die Verkehrspolitik vor große Herausforderungen stellen.

Die Anregung, ein leistungsfähiges europäisches Kernnetz zu definieren und mit einem „Preisschild“ zu versehen, ist wenigstens ein erster Schritt, das Problembewusstsein zu den wirklichen Verlagerungsdimensionen in den Köpfen reifen zu lassen. Angesichts der technologischen Bedingungen der Rad-Schienen-Technik überschätzt die EU-Kommission die Wirkung von Informations- und Kommuni-

kationstechnologien, die nur einen kleinen Bruchteil der notwendigen Verlagerungskapazitäten schaffen können.

Energieeffizienz als einseitige Maßnahme

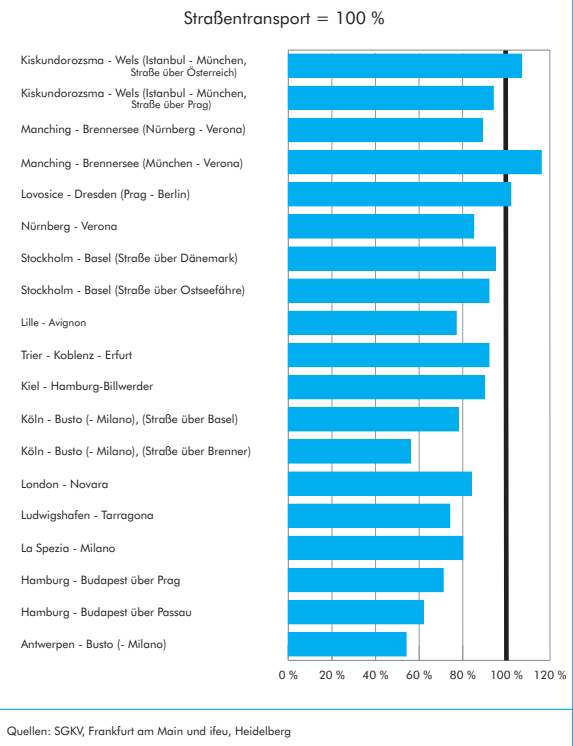
Absolutes Maß gefragt

Unter den Oberbegriffen „Energieeffizienz“ und „Effizienz des Verkehrssystems“ wird im EU-Weißbuch nicht klar, welche Signale der Markt noch geben kann und darf. Das hohe Maß an manipulativen Spielräumen bei der Anlastung externer Kosten (vgl. S. 31ff) beweist, dass die politische Preisfestsetzung im Sinne einer staatlich gesteuerten Pseudo-Tarifordnung möglich würde.

Die Verlagerung von klassischen Straßengüterverkehren auf den Kombinierten Verkehr erbringt unter realistischen Annahmen Energieeinsparungen zwischen 20 und 30 Prozent. Dies belegt eine Studie vom Institut für Energie- und Umweltforschung (IFEU) und der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV), in der mehrere europäische Hauptverkehrskorridore in die Berechnungen und Betrachtungen einbezogen werden. Klassischer Eisenbahnverkehr, der von Ganzzuggewichten mit 2 000 und mehr Tonnen Ladungsgewicht ausgeht, ist in diesem Segment eisenbahntechnisch nicht darstellbar. Bei einem Bruttogewicht von ca. 1 500 Tonnen im Kombinierten Verkehr werden lediglich 950 Tonnen Nutzlast befördert. Insofern relativieren sich bei echten Verlagerungsszenarien die systemtechnischen Vorteile der Schiene gegenüber dem reinen Straßentransport.

Wenn es durch Innovation und neue Technologien gelingen sollte, den Energieeinsatz im Straßengüterverkehr ebenfalls um 20 bis 30 Prozent bis 2020 zu senken, bliebe unter Status quo-Bedingungen lediglich der „Nachteil“, dass Straßengüterverkehre derzeit noch ölabhängiger sind als Schienenverkehre. Diese Ölabhängigkeit ist jedoch nicht irreversibel, sondern durch eine neue Energiekonzeption (vgl. S. 35ff) mit einem Zeithorizont von 10 bis 20 Jahren auch grundsätzlich änderbar.

Primärenergieverbrauch Kombiniertes Verkehr Schiene/Straße im Vergleich zum reinen Straßentransport



Technologieansatz offen halten

Obwohl der hochflexible Straßengüterverkehr ebenfalls energetisch von fossilen Energieträgern auf regenerative Energieformen umgestellt werden könnte, ist die EU-Kommission in ihrem Technologieansatz nicht offen geblieben. Sie hat sich von vornherein – der Lebenslüge der Verkehrs- politik verpflichtet – auf die Verkehrsverlagerung auf die Schiene festgelegt. Ob dies effizient ist, wurde nicht belegt, sondern lediglich pauschal mit Energie- und Emissionseinsparungen im Abgasbereich begründet. Angesichts der hohen Lärmemissionen, die die Schiene bereits heute in wichtigen Hauptverkehrskorridoren hat, ist diese Strategie nicht gerechtfertigt. Bei einer Verdoppelung oder gar Vervier- und Verfünffachung des Schienen- güterverkehrs, vor allem in der Nacht, würden ganze Regionen in Deutschland und Europa „verlärmten“. Diese gewichtige Einschränkung ist in den Effizienzbetrachtungen zu Verkehrsverlagerungen nicht berücksichtigt worden. Außerdem ist die Frage offen, mit welchen wirtschaftlichen Parametern das Verlagerungsziel begründet wird. Energieeinsparung allein ist nicht das einzige Effizienzkriterium.

um. Schließlich geht es darum, Energieverbrauch in Geld zu bewerten. Die nüchterne Fragestellung lautet: Welcher volkswirtschaftliche und einzelbetriebliche Aufwand ist vertretbar, um einen Liter Kraftstoff durch CO₂-armen oder CO₂-freien (Atom-)Strom zu ersetzen? Gleiches gilt für die Emissionen moderner Nutzfahrzeuge in Bezug auf Schadgase. Da bereits über Sonderabgaben des Kraftverkehrs hohe Sondersteuern in Form von Mineralölsteuern auf die Kraftstoffemissionen erhoben werden, die weit über den Preisen für CO₂-Emissionsrechte im Schienenverkehr liegen, bleibt die Effizienz der Verlagerungspläne fragwürdig. Dies gilt umso mehr, als über innovative Technologien die Umweltfreundlichkeit des Straßen-güterverkehrs bis 2030 auf ein unbedenkliches Maß verbessert werden könnte. Das gilt vornehmlich für Energie- und Schadstoffbilanzen.

Arbeits- und Kapitalproduktivität beachten

Die historische Betrachtung der Lkw-Technologie und die in den letzten Jahrzehnten erzielten Fortschritte lassen auf erhebliches Innovationspotenzial auch für die nächsten 40 Jahre hoffen. Die Senkung des Energieverbrauchs kann bei einem Zeit-horizont über 40 Jahre nicht das alleinige Kriterium für Verlagerungspläne sein. Bei hohen Kosten für die Einsparung von Traktionsenergie und Verlusten in der logistischen Effizienz von Produktionsvor-gängen müsste die Kapital- und Arbeitsproduktivität in Deutschland stark leiden. Es gibt im derzeitigen Weißbuchkonzept keinerlei Maßstab dafür, wie viel die Steigerung der Energieeffizienz in Bezug auf die Kapital- und Personalproduktivität „kosten“ darf. Weißbuchmaßnahmen zur Verbesserung der „Energieeffizienz“ des städtischen Wirtschaftsver-kehrs, z.B. Güterverkehre auf der letzten Meile mit starkem manuellem Einsatz über Dreiräder und Elektrofahrräder, geben unter Effizienzgesichtspun-ten ein beängstigendes und rückschrittliches Bei-spiel. Schon heute ist die wirtschaftliche Wertschöp-fung in Bezug auf das eingesetzte Personal und Kapital bei Zustelldiensten sehr gering. Dies doku-mentiert sich vornehmlich in den Sozial- und Arbeitsbedingungen des eingesetzten Personals. Angesichts des Oberziels, die Effizienz des Ver-kehrssystems zu verbessern und nicht zurückzu-führen, widersprechen sich einzelne Ziele und Maßnahmen grundlegend im Weißbuchkonzept.

Schaffung eines europäischen Transportmarkts

Deregulierung und Kontrolle

Eine der Kernstrategien des EU-Weißbuchs verfolgt den Aufbau eines europäischen Transportmarkts. Hierzu sollen vor allem der Schienen- und Luftver-kehrsmarkt von administrativen Beschränkungen befreit werden. Europäische Netzagenturen sollen dafür mit Kompetenzen ausgestattet werden, die notfalls gegen nationale Einrichtungen für mehr Wettbewerb und besseren Zugang, speziell im Schienenverkehr, sorgen. Damit wiederholt die EU-Kommission ihren Ansatz aus den 90er Jahren und der jüngsten Vergangenheit, durch mehr Wettbe-werb die Leistungen im Schienenverkehr zu verbes-sern. Sie hinterfragt nicht, weshalb ihre bisherigen Ansätze gescheitert sind und aus dem Blickwinkel der Mitgliedsstaaten als nicht tragbar empfunden werden.

Soweit es die Integration des Straßenverkehrssek-tors betrifft, steht die Beseitigung ungleicher Kon-troll- und Ahndungsmechanismen im Vordergrund. Unternehmen sollen aus Verstößen gegen Sozial-bestimmungen keine wirtschaftlichen Vorteile erzie-len können und abgeschreckt werden. Dagegen wird Unternehmen, die mit dem Regelwerk kon-form ihre Dienstleistungen erstellen, die Befreiung von administrativen Lasten in Aussicht gestellt. Welche „Lasten“ dies sein könnten, und wie eine Art der Entlastung aussehen könnte, bleibt offen.

Mittelstandskomponente fehlt gänzlich

Insgesamt ist zu kritisieren, dass die EU-Kommission keine Strategie aufzeigt, wie das kleingewerbliche und mittelständisch strukturierte Transportlogistik-gewerbe in die Zukunft geführt werden soll. Einer-seits werden hohe Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur erwartet, die andererseits in einem deregulierten und auch ruinösen Wettbewerbsum-feld am Markt nicht zu verdienen sind. Die EU-Kommission hat jedenfalls keinerlei Vorschläge in ihrem Weißbuch, wie die unterschiedlichen Wett-bewerbsverzerrungen und Marktstörungen – resultierend aus dem Fehlen einer wirklichen Bin-nenmarktkonzeption – beseitigt werden können. Dagegen strebt sie eine völlige Freigabe der

Kabotage zur Erzielung weiterer Effizienzgewinne an. Angesichts der desolaten Marktverhältnisse und den heute bereits erreichten hohen Lastfahrtenquoten im Fernverkehr dürfte sich der ruinöse Wettbewerb zu Lasten des Mittelstands verschärfen und keine Effizienzvorteile erbringen.

Maße und Gewichte

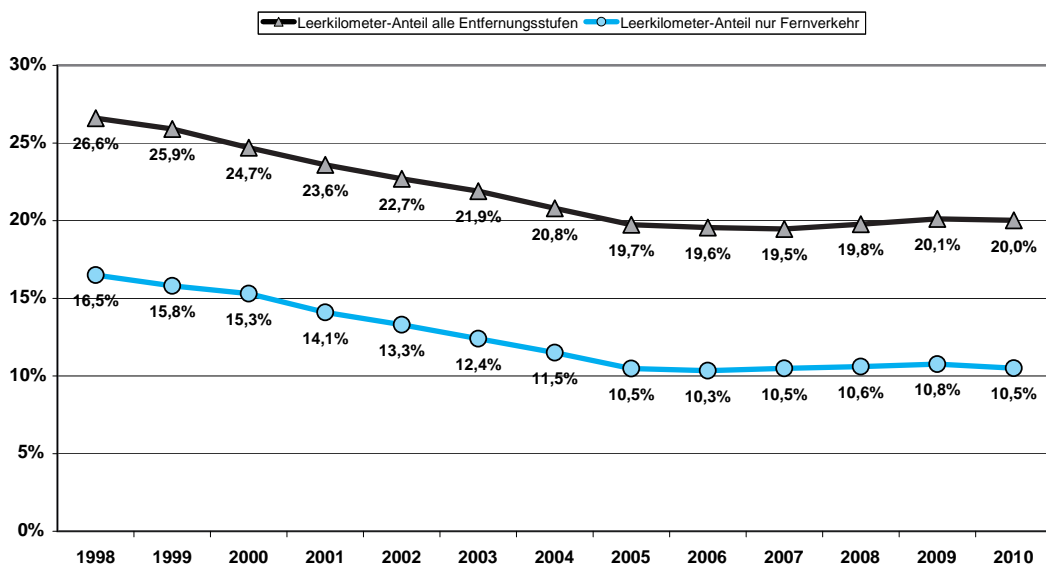
Beim derzeitigen Diskussionsstand sehen die Weißbuchautoren Anlass, über begrenzte Änderungen der Abmessungen von Fahrzeugen nachzudenken, um aerodynamische Zusatzeinrichtungen zur Reduktion des Energieverbrauchs einzuführen oder multimodale Standards durchzusetzen. Der BGL ist erfreut über diese Variante im Weißbuch, weil sie mit den Vorstellungen des Gewerbes über den Ausbau von System- und Behälterverkehren in Europa deckungsgleich ist.

Technische Innovationen und Nutzerverhalten

Ohne technische Innovationen und das Verändern des Nutzerverhaltens sind ehrgeizige Ziele im EU-Weißbuch nach Meinung der EU-Kommission nicht erreichbar. Generell vertraut die Kommission darauf, dass in den nächsten 40 Jahren alle Fahrzeuge und alle Verkehrsträger sauberer, sicherer und leiser werden. Verbesserte Technologien sorgen für mehr Verkehrssicherheit und auch Transportsicherheit. Zum Innovationsumfeld zählen ebenfalls Kraftstofftechnologien, die neben integrierten Transportmanagementsystemen für einen barrierefreien Transport von Haus zu Haus – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr – sorgen sollen.

Das Verhalten der Nutzer steht im Fokus aufklärender und erzieherischer Maßnahmen. Dafür sei es notwendig, für Alternativen zum Individualverkehr zu werben. Über das Labelling von Fahrzeugen zur Kraftstoffeffizienz, Eco-Training und andere Maßnahmen sollen Verbraucher umwelt- und mobilitätsbewußter gemacht werden. Ein wesentliches Instrument, das die EU-Kommission zu

Entwicklung der Leerkilometer-Anteile deutscher Lkw 1998 - 2010 (ohne Kabotage)



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln; Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg und Berechnungen des BGL

vereinheitlichen gedenkt, sind Algorithmen zur Berechnung des Carbon-Footprints, den bestimmte Transportsysteme hinterlassen.

Fazit

Das Weißbuch der EU-Kommission ist in seinen Zielsetzungen und Maßnahmen, die vor allem im „Working Document“ niedergelegt sind, ein echtes Sammelsurium von teils widersprüchlichen Zielen und Maßnahmen. Einzelziele des Weißbuchs schließen sich teilweise gegenseitig aus und dürften an der ökonomischen Realität knapper Ressourcen scheitern. Die Kosten-Nutzen-Verhältnisse einzelner Transportsysteme und die Wirkung von Innovationen auf den Verkehrssektor bleiben unter ökonomischen Aspekten unbewertet. An ihre Stelle tritt eine schienenlastige Strategie, die in sich nicht schlüssig ist und das Verlagerungspotenzial überschätzt. Es fehlt außerdem ein klares Zielsystem mit Skalierungsvorgaben, die eine objektive Gewichtung aller Ziele und Maßnahmen ermöglicht. Die implizierte Gleichsetzung der Systemeffizienz im Verkehrssystem mit Kraftstoffverbrauchs- und Emissionsminderung dürfte sich als teurer und folgenreicher Irrtum bei der Verfolgung der Weißbuchstrategie erweisen. Die Kapital- und Arbeitsproduktivität der im Transportgewerbe beschäftigten Menschen sind unter sozialen Aspekten und tragfähigen Mobilitätskosten der Nutzer der Kraftstoffeffizienz nicht unterzuordnen. Das größte Manko bei der Umsetzung der Weißbuchziele dürfte allerdings die fehlende Finanzierungsperspektive sein. Der Glaube, die Anlastung externer Kosten ohne Rücksicht auf die daraus resultierende Verteuerung des Standorts Europa biete ausreichend sprudelnde Finanzquellen, ist fehlgeleitet. Letztendlich müssen Umbauten im Verkehrssystem volkswirtschaftlich gesehen „verdient“ werden und schmälern Investitionen und Konsumausgaben der übrigen Sektoren. Da zahlreiche europäische Volkswirtschaften am Rande der Verschuldungsgrenze angekommen oder schon überschuldet sind, fehlt im Weißbuch ein wenig das Gespür, Machbares von vielleicht Wünschenswertem zu trennen.

Kompromiss zur Neufassung der EU-Wegekostenrichtlinie

Weg zur Anlastung externer Kosten ist geöffnet

Bereits in der letzten Legislaturperiode des Europaparlaments hatte die EU-Kommission einen Vorschlag zur Neufassung der sogenannten Wegekostenrichtlinie vorgelegt. Das Europaparlament verabschiedete die entsprechende Vorlage der EU-Kommission jedoch nicht mehr, sondern absolvierte lediglich die erste Lesung. Das neu gewählte Europaparlament hatte deshalb die Aufgabe, über die Neufassung der Wegekostenrichtlinie mit dem Rat und der EU-Kommission eine Kompromissformel zu erarbeiten. Zu weit lagen die Positionen von Parlament, EU-Kommission und Rat auseinander.

Anzumerken ist weiterhin, dass die EU-Kommission mit ihrem Vorschlag zur Wegekostenrichtlinie nicht dem ursprünglichen Auftrag des Parlaments nachgekommen war, für alle Verkehrsträger ein einheitliches Konzept vorzulegen. Die EU-Kommission missachtete diesen Auftrag und legte lediglich für den Bereich der schweren Nutzfahrzeuge einen entsprechenden Vorschlag vor. Trotz des systemimmanenten Mangels wurde dieser im Parlament und im Rat behandelt und einer Beschlussfassung zugeführt. Lange Zeit strittige Punkte konnten im „Trilog“ zwischen Parlament, Rat und EU-Kommission in folgender Kompromissformel beigelegt werden.

Freiwilligkeit

Es bleibt den EU-Mitgliedsstaaten überlassen, Straßenbenutzungsgebühren von schweren Nutzfahrzeugen zu erheben. Die vorgesehene Zwangsbemautung von Nutzfahrzeugen ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht fand keine Zustimmung in den Beschlussgremien. Nach wie vor entscheiden die Mitgliedsstaaten, ob sie Wegekosten und gegebenenfalls externe Kosten von Nutzfahrzeugen in Form von Mautabgaben erheben.

Lärm- und Luftverschmutzungskosten

Neben den Kosten für Bau, Erhalt und Ausbau des Straßennetzes dürfen EU-Mitgliedsstaaten bis

zur vorgesehenen Höchstgrenze Lärm- und Luftverschmutzungskosten anlasten.

Zweckbindung

Das Europäische Parlament trat, im Gegensatz zum Ministerrat, für eine Zweckbindung der durch externe Kosten erzielten Mehreinnahmen ein. Letztendlich hat sich der Ministerrat in dieser Frage durchgesetzt, der eine echte Zweckbindung nicht zuließ. Es bleibt bei einer „freiwilligen“ Mittelbindung der Mauteinnahmen, um damit die Kosten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und „sichere Parkplätze“ zu finanzieren. Mitgliedsstaaten dürfen 15 Prozent der Einnahmen für den Bau oder Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ver-

wenden. Lediglich bei der Anlastung externer Kosten und von Mautaufschlägen in Bergregionen haben sich die europäischen Beschlussgremien für eine echte Zweckbindung entschieden. Mautaufschläge in Bergregionen für Euro 0-, I- und II- und ab 2015 auch für Euro III-Fahrzeuge müssen zweckgebunden in prioritäre TEN-Projekte investiert werden. Diese Kompromissformel dürfte nicht sonderlich schwer gefallen sein, weil im grenzüberschreitenden Verkehr auf dem dafür vorgesehenen Streckennetz kaum Fahrzeuge dieser veralteten Fahrzeugkategorien verkehren werden.

Vorgeschlagene Höchstsätze der Gebühren für externe Kosten		
Gebühr für verkehrsbedingte Luftverschmutzungskosten		
für Fahrzeuge der Emissionsklasse	auf Vorstadtstraßen (einschl. Autobahnen)	auf anderen Fernstraßen (einschl. Autobahnen)
EURO 0	16 Cent/km	12 Cent/km
EURO I	11 Cent/km	8 Cent/km
EURO II	9 Cent/km	7 Cent/km
EURO III	7 Cent/km	6 Cent/km
EURO IV	4 Cent/km	3 Cent/km
EURO V - nach dem 31.12.2013	0 Cent/km 3 Cent/km	0 Cent/km 2 Cent/km
EURO VI - nach dem 31.12.2017	0 Cent/km 2 Cent/km	0 Cent/km 1 Cent/km
umweltfreundlicher als EURO VI	0 Cent/km	0 Cent/km
Diese Höchstsätze dürfen in Bergregionen mit einem Faktor von bis zu 2 multipliziert werden.		
Gebühr für verkehrsbedingte Lärmbelastungskosten		
	am Tag	in der Nacht
auf Vorstadtstraßen (einschl. Autobahnen)	1,1 Cent/km	2,0 Cent/km
auf anderen Fernstraßen (einschl. Autobahnen)	0,2 Cent/km	0,3 Cent/km
Diese Höchstsätze dürfen in Bergregionen mit einem Faktor von bis zu 2 multipliziert werden.		
Quelle: Europäisches Parlament		

Staukosten nicht zur Erzielung von Mehreinnahmen

Der ursprüngliche Vorschlag der EU-Kommission sah die Anlastung von Staukosten von bis zu 75 Cent pro Kilometer vor. Dieser Vorschlag fand weder Zustimmung im Rat noch im Parlament. Die jetzt gefundene Kompromisslinie lässt zu, dass tageszeitabhängig die durchschnittlichen Mautsätze mit einem Zuschlag von 175 Prozent versehen werden dürfen. Dieser Zuschlag kann an maximal fünf Stunden pro Tag erhoben werden. Die über den Zeitraum von 24 Stunden erzielten Einnahmen müssen aber aufkommensneutral bleiben. Daraus folgt, dass die Maut an den übrigen Stunden des Tages nur in einer unterdurchschnittlichen Höhe erhoben werden kann, um die Mehreinnahmen aus Stauzuschlägen zu kompensieren. Hierdurch erhoffen sich Rat, Parlament und EU-Kommission gewisse Steuerungseffekte auf die Verkehrsnachfrage. Ziel ist es, Verkehr auf weniger stark frequentierte Tageszeiten zu verlagern. Diese Vorstellung steht im Gegensatz zur bisher verfolgten Politik in Alpenländern, in den Nachtstunden Güterverkehre zu verteuern.

Kostenwahrheit bleibt auf der Strecke

Der BGL kritisiert an der gefundenen Kompromisslösung, dass die Anlastung von Umweltkosten einzig und allein das Nutzfahrzeug trifft. Die Ausnahme anderer Verkehrsträger und auch anderer Nutzer aus dem Anlastungskonzept lassen die immer wieder geforderte „Kostenwahrheit“ auf der Strecke bleiben. Da der Straßengüterverkehr nur fünf bis sechs Prozent aller CO₂-Emissionen verursacht, gibt es keinen objektiven Grund, diesen Sektor allein zur Zahlung einer Luftverschmutzungsgebühr heranzuziehen. Ähnliches gilt für Lärmemissionsabgaben. Diese sollen ebenfalls nur das Nutzfahrzeug treffen, nicht aber den Eisenbahnverkehr, der an bestimmten Streckenabschnitten mit hoher Bevölkerungszahl schon heute mit Lärmspitzen über 100 dB(A) hervorsteht. Die Geräuschemissionen im Schienenverkehr übertreffen bei Weitem das Ausmaß, das bei Verkehrsflughäfen Nachtflugverbote und andere Beschränkungen sowie Entschädigungsleistungen an die Anwohner auslöst.

Die Folgen der Kompromisslösung in Europa sind nach Ansicht des BGL nicht sofort sichtbar. Sollten allerdings andere Verkehrsträger und ihre Nutzer aus ideologischen Gründen weiterhin nicht für ihre externen Kosten aufkommen müssen, wird die verfälschte Kostenwahrheit die betroffene Bevölkerung an den Hauptverkehrsachsen auf die Barrikaden bringen. Das gilt besonders für den Fall, wenn es der EU-Kommission gemäß ihren Zielvorgaben im Weißbuch gelingen sollte, die Zahl der Güterzüge, die vornehmlich nachts unterwegs sind, durch einen massiven Ausbau der Schienenstrecken deutlich zu erhöhen. Bei der geplanten Vervier- und Verfünffachung des Schienengüterverkehrs dürften ganze Regionen „verlärmen“ und teilweise unbewohnbar werden. Wenn die Politik Kostenwahrheit fordert, darf keine einseitig auf den Lkw fokussierte Politik verfolgt werden. Vielmehr ist in einem ausgewogenen Verkehrskonzept das jeweils umweltschonendste und effizienteste System zu fördern.

Gleiche Überlegungen gelten für die Monetarisierung der Luftverschmutzung, die den Lkw im Vergleich zur Schiene verteuert. Unberücksichtigt bleiben dagegen externe Kosten aus der Erzeugung von Traktionsenergie der Schiene, die je nach Mitgliedsland zwischen 20 und 90 Prozent aus Kernkraft stammt. Berechnungen von Umweltschützern beziffern die externen Kosten der Kernenergie auf bis zu zwei Euro je kWh.

Der BGL ist nicht grundsätzlich gegen die Bepreisung von Umweltgütern, sofern alle Verkehrsträger fair und ausgewogen belastet werden. Die Brüsseler Verkehrspolitik hat dazu allerdings keinen überzeugenden Ansatz gefunden, sondern lediglich den Lkw ein weiteres Mal zum Zahlmeister ernannt.

Externe Kostenanlastung einer sprudelnden Geldquelle

Die Änderung der Wegekostenrichtlinie und die Anlastung der Lärm- und Luftverschmutzungskosten betrachtet die Politik lediglich als „Einstieg“. Die EU-Kommission hatte im Vorfeld der Entscheidung ein Handbuch über alle externen Kosten im Verkehr vorgelegt und darin auch die Bandbreiten so genannter wissenschaftlicher Berechnungen zur Höhe der externen Kosten angegeben.

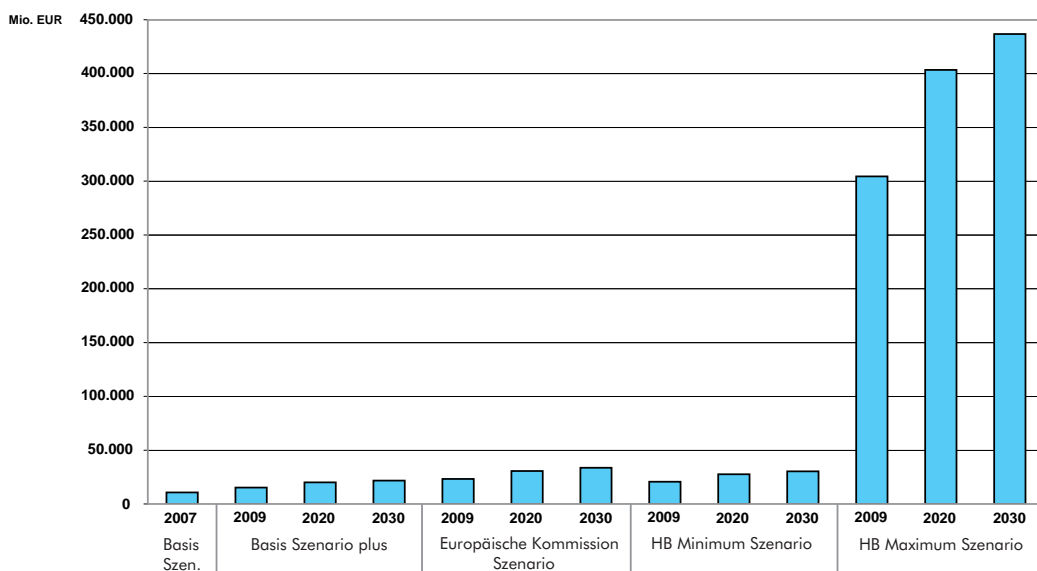
Um die Höhe der externen Kosten bei einer vollständigen Anlastung aller Komponenten abschätzen zu können, hat die International Road Transport Union (IRU) das renommierte Beratungsunternehmen ProgTrans, Basel, beauftragt, die Höhe externer Kosten und ihre Entwicklung bis 2030 nach unterschiedlichen EU-Szenarien zu berechnen. Ausgangspunkt der Szenarioberechnungen ist ein sogenanntes Basisszenario und ein Szenario, das den Vorschlägen der EU-Kommission entspricht. Zwei weitere Szenarien errechnen die Höhe externer Kosten im Falle der Annahme minimaler Kostenansätze bzw. höchster Kostenansätze aus dem EU-Handbuch.

ProgTrans hinterlegte für die Berechnungen der Abgabenbelastung jeweils die prognostizierten Verkehrsmengen auf den dafür in Betracht kommenden europäischen Relationen. Je nach Szenario errechnet sich hieraus bis 2030 eine Steigerung der Straßenbenutzungsgebühren (einschließlich externe Kosten) von knapp 10 Mrd. Euro im Basisfall auf mehr als 30 Mrd. Euro unter den von der EU-Kommission als „Einstieg“ vorgeschlagenen Vorgaben. Sofern maximale Ansätze für die Anlastung externer Kosten gewählt werden, steigt die Gesamt-

belastung für das Transportgewerbe und seine Kundschaft auf knapp 430 Mrd. Euro jährlich!!! Allein die Bandbreite der durch Szenariotechnik errechneten Ergebnisse zeigt, dass die Anlastung externer Kosten alles andere als eine exakte Wissenschaft ist. Die EU-Kommission hatte in ihren Vorschlägen geltend gemacht, es gäbe hinreichend präzise Berechnungsmethoden. Abweichungen um den Faktor 10 sind allerdings wissenschaftlich nicht zu vertreten und volkswirtschaftlich für periphere Regionen ein Element, das die angestrebte Kohäsion der Regionen unterminiert.

In einer weiteren Rechnung ermittelte ProgTrans „Gewinner und Verlierer“ der Anlastung externer Kosten. Demnach wird es in der EU nur mit Frankreich und Deutschland echte Gewinner geben, die je nach Szenario mit erheblichen Mehreinnahmen rechnen dürfen. In beiden Ländern überwiegen die Einnahmen aus externen Kosten die Ausgaben für externe Kosten, die sie anderen Ländern für die Abwicklung grenzüberschreitender Verkehre zu leisten haben. Volkswirtschaftlich gesehen erzielen Deutschland und Frankreich durch den Handel mit der Luftverschmutzung, Lärmkosten und anderen externen Kosten einen Zahlungsbilanz-

Straßenbenutzungsgebühren insgesamt für alle 27 Untersuchungsländer in der Differenzierung nach Szenarien und Jahren (in Mio. EUR)



Quelle: Progtrans, Basel

Zusammenfassende Darstellung der Überschüsse und Defizite der untersuchten Länder



Hellgrau: Länder mit Überschüssen
Dunkelgrau: Länder mit Defiziten
Weiß: Länder ohne nennenswerte Zusatzbelastung
Hellblau: nicht in die Betrachtung einbezogen

Quelle: Prognosis, Basel

überschuss, der insgesamt das BIP erhöht. Einige Länder, z.B. Schweiz und Österreich, erzielen daraus im Wesentlichen keine Vor- oder Nachteile, während peripher gelegene Länder hohe Defizite aus dem Warenhandel auf sich nehmen müssen. Angesichts der hohen Verschuldung wirtschaftschwacher Länder, die auch vielfach peripher gelegen sind, erstaunt die Entscheidung des Europaparlaments und des Rats, den Straßengüterverkehr und die Volkswirtschaften in Europa nach einem höchst fragwürdigen Verfahren zur Kasse zu bitten.

Kraftstoff- und Energiestrategie auf den Prüfstand

Langfristiges Aus für fossile Kraftstoffe

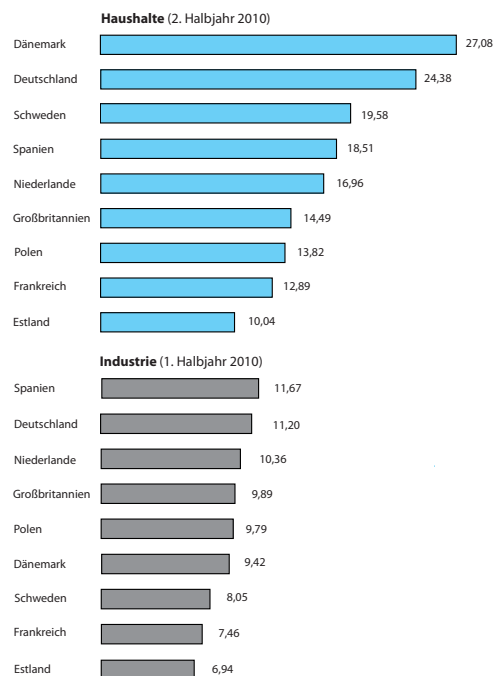
Sowohl die EU als auch die nationale Energiepolitik hat mittel- bis langfristig die Ablösung von Kraftstoffen aus fossilen Energieträgern zum Ziel. Es besteht Einigkeit darin, die Ölabhängigkeit bis 2050 in der Energieversorgung zu überwinden. In

der europäischen und nationalen Energiestrategie gibt es allerdings neben diesem Grundkonsens einen Dissens über die Weiternutzung der Kernenergie. Während die Europäische Kommission diese Energieoption vor allem für die Stromgewinnung weiterhin offen hält, ist der Ausstieg aus der Atomenergie im nationalen Energieprogramm der Bundesrepublik Deutschland beschlossene Sache. Im Energiekonzept der Bundesregierung heißt es dazu wörtlich:

„Deutschland hat die gesellschaftliche Grundentscheidung getroffen, seine Energieversorgung in Zukunft aus erneuerbaren Quellen zu decken... Die Kernenergie hat darin nur so lange eine Brückenfunktion, bis die erneuerbaren Energien zuverlässig ihre Rolle übernehmen können und die dafür notwendige Energieinfrastruktur ausgebaut ist.“

Spätestens bis Ende 2022 wird Deutschland auf die Stromerzeugung aus Kernkraft verzichten. Die „Echternacher Springprozession“ zum Ausstieg, Wiedereinstieg und Wiederausstieg aus der Kernenergie verunsichert die Energiemärkte und konfrontiert die Verbraucher mit erheblichen Mehr-

Strompreise für Haushalte und Industrie in Europa (in Euro je 100 kWh)



Quelle: Eurostat, Luxemburg

kosten. Schon jetzt liegen die Stromkosten in Deutschland an der Spitze in der EU.

Der Ausbau alternativer Energien wird zunächst die deutsche Volkswirtschaft belasten und hohe Investitionen in dreistelliger Milliardenhöhe erforderlich machen, ehe langfristig möglicherweise die Früchte einer neuen Energie- und Klimapolitik geerntet werden können. Stehvermögen ist gefordert und vor allen Dingen Augenmaß und Vernunft, um die Wettbewerbsfähigkeit energieintensiver Industrien in Deutschland nicht zu gefährden.

Kraftstoffalternativen dringend benötigt

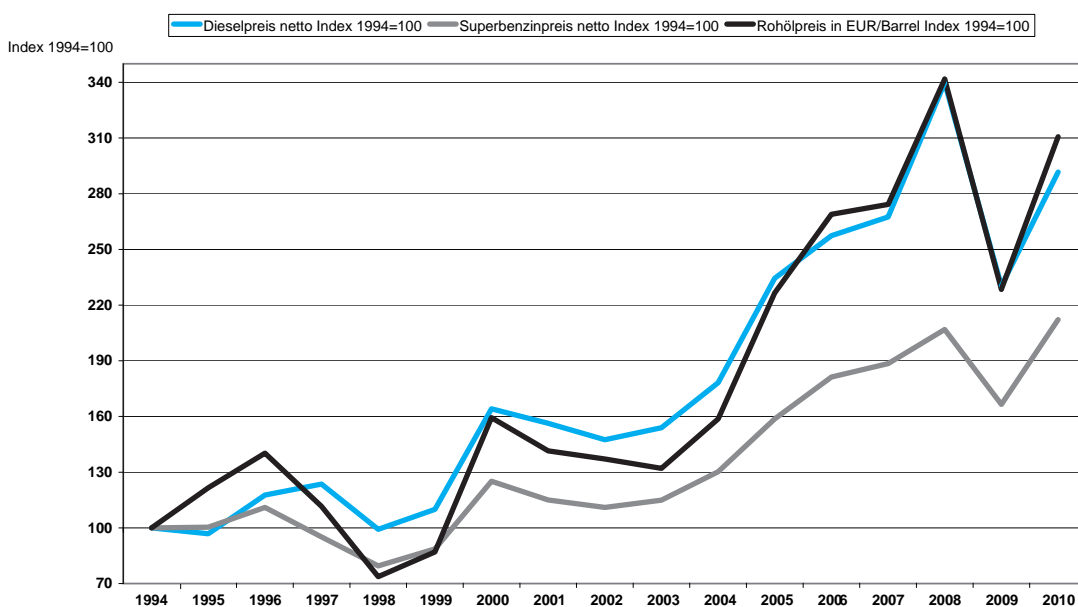
Dieselpreis läuft allen davon

Es ist nicht allein der Drang, umweltfreundlicheren Energien in Deutschland zur Marktreife zu verhelfen, sondern auch die schlichte Erkenntnis, dass durch die rasante Entwicklung einzelner Schwellenländer fossile Energien und Rohstoffe drastische Preissteigerungen erfahren. Die Volatilität vor allem

im Ölbereich bedroht immer wieder den wirtschaftlichen Aufschwung und ist auch für das deutsche und europäische Transportlogistikgewerbe eine permanente wirtschaftliche Bedrohung. Das Auf und Ab der Energiepreise bringt mittelständische Transportunternehmen in Bedrängnis. Dies gilt besonders für Phasen steigender Dieselpreise, in denen Transportunternehmen selbst mit Dieselfloatervereinbarungen jeweils nur zeitversetzt ihre Preise anpassen können. Erhebliche Ertrags- und Liquiditätsprobleme sind die Folge. Alternativen zum klassischen Dieselmotorkraftstoff und zu energiesparenden Technologien (Green Logistics) sind hoch willkommen (vgl. Kapitel: Betriebswirtschaftliche Informationen).

Wie die Beobachtung der Dieselpreisentwicklung zeigt, leidet das Transportgewerbe nicht allein durch den Anstieg der Rohölpreise, sondern auch durch die überproportionale Verteuerung von Dieselmotorkraftstoff im Vergleich zu Vergaserkraftstoffen. Grund hierfür ist das chemisch-physikalisch vorgegebene Mengenverhältnis, das sich bei der „Zerlegung“ von Mineralöl in den Raffinerien einstellt. So fällt Dieselmotorkraftstoff als sogenanntes Mitteldes-

Entwicklung der Nettopreise (Jahreswerte) für Diesel, Superbenzin und Rohöl (UK Brent)



Quellen: Mineralölwirtschaftsverband, Hamburg; Deutsche Bundesbank, Frankfurt am Main und Berechnungen des BGL

illat jeweils in einem vorgegebenen Verhältnis zu Vergaserkraftstoffen (leichte Destillate) und sogenannten schweren Destillaten an. Die Möglichkeiten der Raffinerietechnologie, die jeweiligen Produktanteile zu verändern, sind beschränkt.

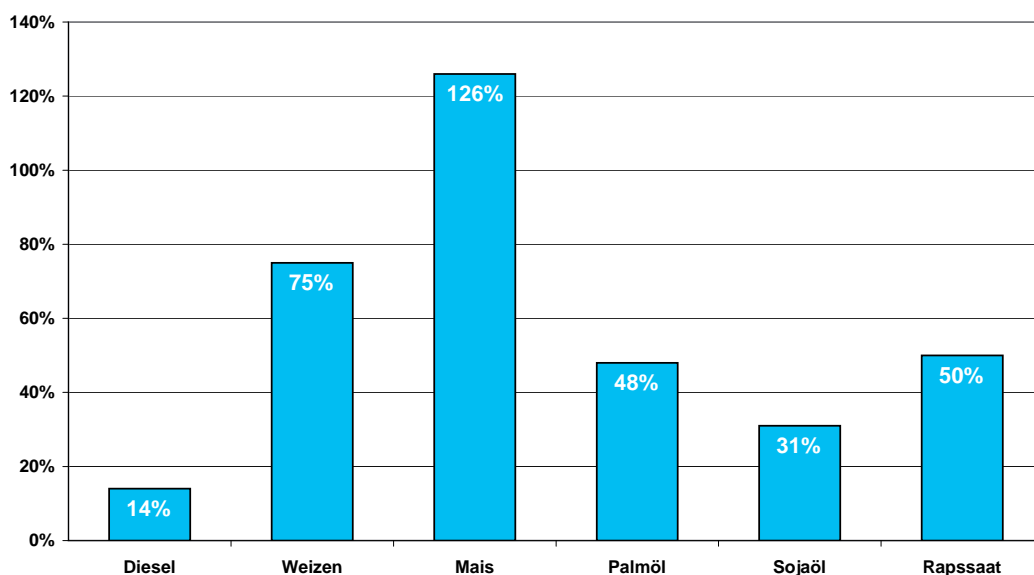
Der weltweit stark anwachsende Wirtschaftsverkehr ist jedoch nicht der alleinige Grund für die Verknappung von Dieselkraftstoff. Der Einsatz schwerer Bau- und Arbeitsmaschinen sowie eine schnell wachsende Pkw-Flotte mit Dieselmotoren sorgen für einen überproportionalen Anstieg der Dieselnachfrage im Vergleich zu allen anderen Raffinerieprodukten. Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff verlief deshalb wesentlich dynamischer. Der Dieselpreis (ohne Steuern) hat sich in den letzten 15 Jahren in etwa verdreifacht. Vergaserkraftstoffe verteuerten sich dagegen „nur“ um das 2,2-fache. Ein Trend, den auch die Europäische Kommission in ihrer Energiesteuerrichtlinie (vgl. S 41ff) aufgegriffen hat. Die Abhängigkeit von Dieselimporten in die EU soll deshalb durch eine geänderte Besteuerungssystematik verringert werden.

Biokraftstoffe; ein schwacher Ersatz

Bestrebungen der Politik und des Transportlogistikgewerbes, auf alternative Kraftstoffe umzustellen – vor allem auf Biokraftstoffe der ersten und zweiten Generation – erweisen sich bislang als „stumpfes Schwert“. Da Anbauflächen und auch Mengen für Biokraftstoffe beschränkt sind, entwickeln sich die Preise für Grundstoffe dieser Kraftstoffsorten noch volatiler als der Rohölpreis.

Darüber hinaus stehen Kraftstoffe der ersten Generation in direktem Wettbewerb zur Lebensmittelproduktion oder um Anbauflächen, die für die Lebensmittelproduktion verwendet werden könnten. Eine Steigerung der Produktionen, um beispielsweise bis 2020 20 Prozent der fossilen Kraftstoffe durch Biokraftstoffe zu ersetzen, stößt auf natürliche Ressourcenbeschränkungen. Die Nachhaltigkeit sogenannter Biokraftstoffe der ersten Generation ist vor dem Hintergrund der prognostizierten Entwicklung der Weltbevölkerung ohnehin in Frage zu stellen. Im Jahr 2011 ist die Weltbevölkerung auf 7 Mrd. Menschen angewachsen. Im Jahr 1804 lebten nur 1 Mrd. Menschen, 1924 waren es erst

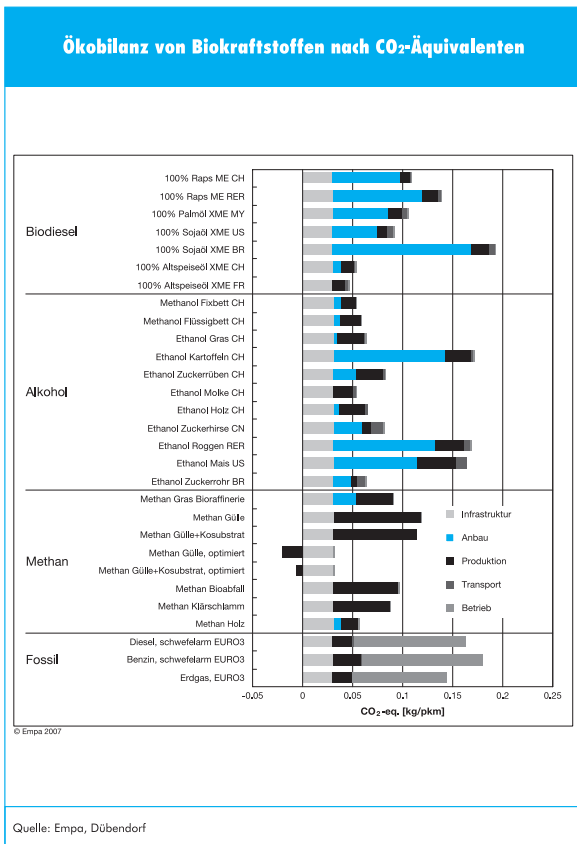
**Preisentwicklung bei "Energiepflanzen" im Vergleich zu Dieselkraftstoff
(Juni 2010 bis Juni 2011)**



Quellen: Handelsblatt, Düsseldorf; Statistisches Bundesamt, Wiesbaden und Berechnungen des BGL

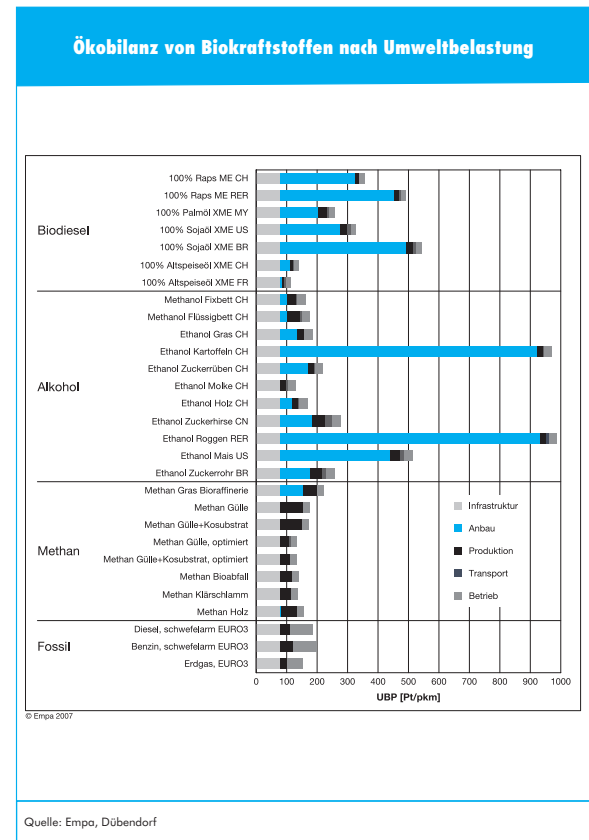
2 Mrd. Menschen. Bis 2050 soll sich die Weltbevölkerung auf 9 Mrd. Menschen erhöhen. Offenkundig ist daraus abzuleiten, dass ohne entsprechende globale Energie- und Ernährungsprogramme das Problem einer nachhaltigen und menschenge-rechten Entwicklung nicht gelöst werden kann.

Außerdem bestehen erhebliche Zweifel an der Klima- und Umweltfreundlichkeit zahlreicher Biokraftstoffe. So zeigen die Berechnungen des Swiss Federal Laboratories for Material Science and Technology (EMPA)-Instituts für die Schweizer Bundesregierung, dass zahlreiche Biokraftstoffe in ihrer CO₂-Bilanz, über alle Erzeugungs- und Vertriebsstufen gerechnet, keineswegs eine problemlose CO₂-Bilanz im Vergleich zum Verbrennen fossiler Kraftstoffe aufweisen.



Eine Erweiterung der CO₂-Betrachtungen auf eine umfassende Ökobilanz, die ebenfalls von EMPA durchgeführt wurde, ist noch ernüchternder. Werden sämtliche Umweltwirkungen, z.B. Biodiversität, die Rodung von Regenwäldern etc. mitberücksichtigt, bleiben nur ganz wenige alternative Kraftstoffe, die in einer Umweltbilanz mit fossilen Kraftstoffen

Schritt halten können. Allen Beteiligten muss deshalb klar sein, dass der Weg in Biokraftstoffe keineswegs gleichzusetzen ist mit umweltfreundlicher Kraftstoffversorgung. Dies kann allenfalls für Kraftstoffe der zweiten Generation, die z. B. aus Abfällen gewonnen werden, noch konstatiert werden. Allerdings weisen einige Experten mittlerweile auf den Verbrauch der „Humusschicht“ der Erde hin, die sich aus der Verflüssigung von Biomasse ergibt, die bislang den landwirtschaftlichen Nutzflächen zurückgegeben wurde.



Für Mobilitätsw Zwecke empfiehlt sich nach Ansicht des BGL die Förderung von Kraftstoffen, die regenerativ und nicht in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion oder zur Biodiversität gewonnen werden. Wasserstoff und Elektrizität kommen zu Recht in den Strategien der EU sowie dem nationalen Energieprogramm eine Schlüsselrolle zu.

Kraftstoffe der Zukunft

EU-Sachverständigenkommission legt Studie vor

Eine von der EU-Kommission eingesetzte Sachverständigengruppe hat die aus heutiger Sicht denkbaren Kraftstoffe im Verkehrssektor untersucht. Auslöser ist u.a. die im Weißbuch Verkehr der EU-Kommission formulierte Strategie, karbonfreien Verkehr bis 2050 zu erreichen. Daneben sind Klimaschutzmaßnahmen von besonderer Bedeutung, da nach Ansicht der Experten der CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor ca. 19,5 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen ausmacht. Etwa 5,5 Prozentpunkte entfallen auf den Straßengüterverkehr. Ca. zwei Drittel des CO₂-Ausstoßes des Verkehrssektors stammen vom Pkw.

Wie die europäische Verkehrspolitik fordert auch die Bundesregierung einen namhaften Beitrag des Verkehrssektors zur Energieeinsparung und zum Klimaschutz ein. So sollen entsprechend dem nationalen Energieprogramm bis 2020 zehn Prozent der Endenergie im Verkehr eingespart werden. Da Mobilität nicht behindert werden soll, bedarf es neuer Technologien und auch Innovationen, wenn bis 2040 der Endenergieverbrauch im Verkehr sogar um 40 Prozent sinken soll.

Bezogen auf den Straßengüterverkehr markieren 5,5 Prozent des heutigen Energieverbrauchs eine Größenordnung, die bei alternativen Antriebstechnologien und spritsparenden Innovationen durch alternative Energieträger mittel- bis langfristig ersetzt werden kann. Die Expertengruppe der EU-Kommission sieht folgende optionalen Kraftstoffe zum Ersatz von Öl:

- Elektrizität/Wasserkraftstoff sowie Biokraftstoffe (Flüssigkeiten), die Hauptenergieträger werden sollen;
- Synthetische Kraftstoffe aus Brückenlösungen von fossilen Kraftstoffen zu Kraftstoffen auf Biomassebasis;
- Methan aus Naturgas und Biomethan;
- Propangas - Liquefied Petroleum Gas (LPG) als Ergänzungslösung.

Wasserstoff – Energieträger der Zukunft?

Wasserstoff könnte aus Sicht der Energiepolitik der Energieträger der Zukunft werden. Er kann jederzeit aus Elektrizität und Wasser gewonnen werden. Mit dem Ausbau regenerativer Energieerzeugungsverfahren, die im Tagesverlauf und auch saisonal mit hohen Schwankungsbreiten Energie liefern, werden Speichermedien für eine kontinuierliche Energieversorgung benötigt. Die Batterietechnologie und der Aufbau von Verbundnetzen dürfte dafür eine von mehreren Lösungen darstellen. Allerdings bleibt ein Restpotenzial, das für die Erzeugung von Wasserstoff als Energiezwischenträger geeignet ist. Auf diese Weise erzeugter Wasserstoff könnte für Mobilitäts- und Gütertransportzwecke genutzt werden. In der nationalen Energiepolitik wird diese Option mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Rolle spielen, zumal Wasserstoffantriebstechnologien für mittelschwere Nutzfahrzeuge und Omnibusse zur Verfügung stehen. Einzig und allein das Versorgungsnetz, dessen Aufbau nach Schätzungen ca. 6 Mrd. Euro kosten dürfte, steht nicht zur Verfügung. Weiterhin wäre zu prüfen, welche Wassermengen in welchem Zeitraum für Mobilitätszwecke bereit gestellt werden können.

Die EU-Experten für künftige Kraftstoffe im Verkehr setzen neben dem Batteriebetrieb im Nahverkehr auf die Verwendung von Wasserstoff in der Brennstoffzelle. Diese soll zur „On-Board-Elektrizitätserzeugung“ genutzt werden. Für derartige Zwecke ist allerdings ein chemisch höchst reiner Sauerstoff erforderlich, der aus herkömmlichen Anlagen nur schwer mit vertretbarem Aufwand herzustellen ist. Eine weitere Möglichkeit, Elektrizität für Mobilitätszwecke einzusetzen, sieht der Expertenkreis der EU-Kommission in der Übertragung von elektrischer Energie über Fahrleitungen. Als Alternative im Straßenverkehr sind derartige Systeme nicht im flächendeckenden Einsatz vorstellbar.

Biokraftstoffe

Biokraftstoffe sind technisch geeignet, Öl bei allen Verkehrsträgern mit bereits vorhandener Antriebstechnologie zu ersetzen. Dies gilt auch für die Infrastruktur zur Betankung. Soweit Biomasse zum Einsatz kommt, können synthetische Kraftstoffe, Methan

und Flüssiggas (LPG) CO₂-neutral hergestellt werden. Die Erzeugung von Biokraftstoffen aus Nahrungsmitteln und Energiepflanzen ist, wie bereits dargelegt, auch aus Sicht der EU-Experten durch die Verfügbarkeit von Land, Wasser und Energie unter ethischen sowie Nachhaltigkeitsaspekten begrenzt.

Steuerermäßigungen bzw. Steuerbefreiungen für Biokraftstoffe sollen gemäß dem Vorschlag zur Änderung der Energiesteuerrichtlinie mittelfristig aufgehoben werden. Den Besonderheiten der Biokraftstoffe soll danach durch ihren Beitrag zur CO₂-Bilanz im Verhältnis zu konkurrierenden fossilen Kraftstoffen Rechnung getragen werden.

Diesel- und Kerosinersatz

Synthetische Kraftstoffe stehen als Diesel- und Kerosinersatz aus unterschiedlichen Rohmaterialien zur Verfügung. Neben Bioenergie kann Kohle (CTL) oder Gas (GTL) verflüssigt werden. Hydrierte Pflanzenöle (HVO) sind ebenfalls als Ersatz für Diesel in herkömmlichen Verbrennungsmaschinen geeignet. Der Einsatz dieser Grundstoffe für Mobilitätszwecke setzt eine Verbesserung der CO₂-Bilanz voraus, für die die EU-Experten durchaus Möglichkeiten sehen.

Methan

Methan kann aus fossilem Naturgas oder Bioenergie aus Abfällen gewonnen werden. Soweit Biomethan in das allgemeine Gasnetz eingespeist wird, kann es ebenfalls für Mobilitätszwecke aus einer noch zu schaffenden Infrastruktur zur Betankung genutzt werden.

Flüssiggas (LPG)

Flüssiggas wird derzeit aus Öl und Naturgas gewonnen. Zukünftig ist möglicherweise auch eine Erzeugung aus Biomasse darstellbar. Flüssiggas ist derzeit der am weitesten verbreitete alternative Kraftstoff in Europa und verfügt bereits über ein Tankstellennetz.

Empfehlung der EU-Experten

Die EU-Experten sehen im Augenblick keine Lösung, mit einem einzigen Kraftstoff alle Verkehrsträger abzudecken. Nur theoretisch kann in technischer Hinsicht mit flüssigen Biokraftstoffen das Problem gelöst werden. Allerdings stehen die dafür notwendigen Rohmaterialien unter Nachhaltigkeitsaspekten nicht zur Verfügung. Die Energienachfrage im Verkehrssektor kann demzufolge nach Ansicht der EU-Experten nur aus einer größeren Vielzahl von Primärenergien gedeckt werden. Zur Lösung der unterschiedlichen Anforderungen an die Versorgungssicherheit sollen die unterschiedlichen Verkehrsträger mit alternativen Kraftstoffen bedient werden. Die Experten schlagen folgende Lösung vor:

Straßenfahrzeuge	Kurzstrecken:	Elektrische Energie
	Mittelstrecken:	Wasserstoff und Methan
	Langstrecke:	Verflüssigtes Methangas (LNG) und Flüssiggas aus Öl und Naturgas (LPG)
Schienenverkehr		Elektrische Energie oder Biokraftstoffe
Luftfahrt		Kerosin aus Biomasse
Schiffsverkehr		Biokraftstoffe aller Art, Wasserstoff und Kernenergie

Die Empfehlungen der Energieexperten werden sicherlich noch breite Diskussionen über die Umweltverträglichkeit verschiedener Kraftstoffsorten und auch den Einsatz der Atomenergie bei Seeschiffen auslösen. Schließlich müssen diese Schiffe Häfen anlaufen und stellen mit ihren Reaktoren bei Naturkatastrophen und Unfällen eine mögliche Bedrohung der Landbevölkerung und des Hafenumfelds dar.

Neuaufgabe der Energiesteuer-richtlinie

Energiegehalt als Besteuerungsgrundlage

Zur Untermauerung ihrer energiepolitischen Orientierung „weg vom Öl“, hat die Europäische Union einen Entwurf zur Änderung der Energiesteuerrichtlinie zurückgezogen und einen völlig neuen Entwurf vorgelegt. Kernstück ist die Besteuerung nach dem Energiegehalt eines Kraftstoffs sowie dessen Herkunft aus regenerativen oder aus fossilen Quellen.

Mindeststeuer

Nach den Vorschlägen der EU-Kommission soll die Mindeststeuer schrittweise auf 9,60 Euro pro Gigajoule erhöht werden. Dieselloststoff und Vergaserkraftstoff sollen zukünftig nach dem Energiegehalt des Kraftstoffs gleich hoch besteuert werden. Da Diesel pro Liter einen rund 15 Prozent höheren Energiegehalt als Benzin hat, müsste die Mindestbesteuerung pro Liter Dieselloststoff rund 15 Prozent über dem Besteuerungsniveau pro Liter Vergaserkraftstoff liegen. Entsprechend dem höheren Energiegehalt müsste Dieselloststoff mit 413 Euro pro tausend Liter besteuert werden. Die Mindeststeuersätze für Dieselloststoff würden gemäß einem Stufenplan für die Erhöhung der Mindeststeuern von derzeit 330 Euro auf 467 Euro (einschließlich CO₂-Steuer) pro tausend Liter steigen.

Steuerabstandsgebot

Der Richtlinienentwurf sieht außerdem ein Steuerabstandsgebot vor, das bei nationalen Abweichungen von den Mindeststeuern „nach oben“ den Steuerabstand zwischen Vergaserkraftstoffen und Diesel gewährleistet. In Deutschland würde diese Vorschrift unter Beibehaltung der Energieverbrauchssteuern für Benzin (654,50 Euro pro tausend Liter) eine Anhebung des Dieselloststoffsteuersatzes auf 742 Euro, inklusive CO₂-Steuer sogar auf 796 Euro pro tausend Liter auslösen. Bezogen auf den heutigen Steuersatz (470 Euro pro tausend Liter) ergibt sich hieraus eine Steigerung der Energiever-

brauchssteuer auf Dieselloststoff um 60 Prozent.
Alternative Kraftstoffe und Strom

Alternative Kraftstoffe sollen nach den Vorschlägen der EU-Kommission bei der Mindestbesteuerung nur mit zehn Prozent der Regelsätze belegt werden. Auf längere Sicht soll die Besteuerung jedoch am CO₂-Gehalt der Biokraftstoffe im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen ausgerichtet werden. Energiesteuern auf Strom sollen bei der Mindestbesteuerung nur 1,5 Prozent der Regelsteuersätze erreichen.

Die EU-Kommission untermauert damit ihre Politik, die Importabhängigkeit für Dieselloststoffe zu mindern und auch fossile Kraftstoffe mittel- und langfristig durch alternative Kraftstoffe abzulösen. Steuerliche Anreize sollen Innovationen sowohl im Fahrzeugbau als auch in der Verkehrstechnik sowie bei der Kraftstoffherzeugung auslösen.

Kein Gewerbediesel

Der Kommissionsvorschlag zur Neufassung der Energiebesteuerung sieht die Streichung einer Sonderregelung für gewerblich genutzten Dieselloststoff vor. Nach Ansicht der EU-Kommission ist diese „Privilegierung“ mit dem Ziel einer Verbesserung der Energieeffizienz und steigenden Umweltauforderungen im Verkehr nicht vereinbar. Deutschland hat bisher keinen niedrigeren Steuersatz für Gewerbediesel eingeführt.

Dennoch vermindert sich das Harmonisierungsdefizit, das aus der neuen Energiebesteuerung abzuleiten ist, nicht, sondern erhöht sich sogar. Sollte Luxemburg den Mindeststeuersatz für Dieselloststoff beibehalten, erhöhte sich in Luxemburg der Steuersatz von 320 Euro auf 466 Euro pro tausend Liter (inkl. CO₂-Steuern). In Deutschland müsste der Dieselloststoffsteuersatz dagegen von 470 Euro auf 796 Euro pro tausend Liter steigen. Die bisherige Besteuerungsdifferenz von 150 Euro pro tausend Liter würde auf 330 Euro pro tausend Liter steigen. Das Harmonisierungsziel der neuen Energiesteuerrichtlinie wäre damit eindeutig verfehlt. Außerdem ist davon auszugehen, dass andere Nachbarländer der EU ihre Möglichkeiten nutzten, das Steuergefälle gegenüber Deutschland auszubauen. Das Phänomen des Tanktourismus zu Lasten des deut-

Kraftstoffe im Eisenbahnbetrieb

Kraftstoffe für den Eisenbahnbetrieb dürfen in den Mitgliedsstaaten weiterhin ermäßigt besteuert werden. Von dieser Regelung machen derzeit fast alle EU-Staaten Gebrauch. Angesichts der ohnehin deutlich geringeren Energiesteuerbelastung des von den Bahnen vorrangig genutzten Energieträgers Strom ist diese Privilegierung nicht nachvollziehbar. Wenn die Energiesteuerrichtlinie Umweltschutz als Zielvorgabe hat, ist es gleichgültig, aus welchen Quellen im Verkehr CO₂-Emissionen stammen. Sollte die Schiene tatsächlich im Energieverbrauch einen natürlichen Wettbewerbsvorteil haben, ist eine Privilegierung bei den Energieverbrauchssteuern zur Steuerung der Märkte ohnehin nicht erforderlich und verzerrt die Kostenwahrheit im Verkehr. Dies gilt in ganz besonderer Weise für den Einsatz von Atomstrom, dessen externe Kosten bisher bei den Nutzern nicht internalisiert werden.

BGL-Forderungen

Der BGL hat in einer umfangreichen Stellungnahme folgende Forderungen bei der politischen Diskussion des Energiesteuerrichtlinienvorschlags eingebracht:

- Gänzlicher Verzicht auf das „Steuerabstandsgebot“ zwischen Vergaserkraftstoff und Dieselmotorkraftstoff.
- Harmonisierung der Mindeststeuer für Dieselmotorkraftstoff auf das deutsche Steuerniveau.
- Mindest- und Höchststeuern auf Dieselmotorkraftstoff mit einer schmalen Bandbreite.
- Schrittweise Harmonisierung der Verbrauchssteuern in Europa auf einheitlichem Niveau.

Diesel-Pkw vor dem Aus?

Sollten die Energiesteuerpläne der EU-Kommission unverändert umgesetzt werden, würde für Deutschland der Diesel-Pkw-Bestand stark entwertet. Mehr als die Hälfte aller Neufahrzeuge sind mittlerweile Diesel-Pkw. Dieselfahrzeuge werden von deutschen Verbrauchern nicht nur wegen der günstigeren Kraftstoffbesteuerung geschätzt. Ihr spezifischer CO₂-Ausstoß in Bezug auf die erbrachten Fahrleistungen ist geringer als mit vergleichbaren

Vergaserkraftstoffmotoren. Eine grundlegende Umstellung der Besteuerung und die Rücknahme von „Privilegien“ in der Dieselmotorkraftstoffbesteuerung würde die Nachhaltigkeitsstrategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs im Pkw-Sektor empfindlich treffen.

Grüne Logistik

Einsparungspotenziale nutzen

Seit jeher ist das Transportlogistikgewerbe aus wirtschaftlichen Gründen gezwungen, verbrauchsgünstigste Fahrzeuge mit moderner Motorentechnologie einzusetzen. Deshalb haben spritsparende Technologien sowie fahrzeug- und fahrerspezifische Maßnahmen zur Einsparung von Kraftstoff eine lange Tradition im deutschen Transportlogistikgewerbe. Umweltschutz und Ökonomie stehen bei der überwiegenden Anzahl denkbarer Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs nicht in Konkurrenz, sondern sind eindeutig komplementär. Maßnahmen wie Fahrertraining, aerodynamische Veränderungen, Spritsparreifen, Leichtlauföle, etc. amortisieren sich bei den derzeitigen Energiepreisen. Eine Fülle von „grünen Maßnahmen“ im Transportlogistikgewerbe, die der BGL in einem Katalog zusammengestellt hat (vgl. Kapitel: Betriebswirtschaftliche Informationen), verschaffen dem Gewerbe keinen pseudogrünen Anstrich, sondern tragen zu einer deutlichen Verbesserung der ökologischen und ökonomischen Bilanz bei.

Nach den Ergebnissen der Shell Lkw-Studie ist bei Einsatz heute bekannter kraftstoff- und effizienzsteigernder Technik zu erwarten, dass zwischen 28 und 35 Prozent der CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb eingespart werden können.

Darin enthalten sind auch Maßnahmen, die sich aus ökonomischer Sicht bei den derzeitigen Energiepreisen nach rechnen. Bei Fortschreibung der Preissteigerungstrends, vor allem für Dieselmotorkraftstoff und bei der Besteuerung, dürften sich einige, heute als unwirtschaftlich geltende Maßnahmen rechnen. Der Kraftstoffpreis und das Innovationspotenzial technischer und organisatorischer Neuerungen befördern auf diese Weise den Einsatz umwelt- und ressourcenschonender Technologien im Transportsektor. Das Transportlogistikge-

Gegenüberstellung der Annahmen zur Effizienzverbesserung

Komponente	Leichte Nutzfahrzeuge und Lkw		Sattelzugmaschinen	
	Trend	Alternativ	Trend	Alternativ
Motor / Getriebe	8 %	10 %	10 %	10 %
Hybridisierung	10 %	20 %	2 %	5 %
Aerodynamik, Leichtbau, Leichtlaufreifen	2 %	5 %	5 %	10 %
Energiesparende Fahrweise	5 %	7 %	3 %	7 %
Summe Effizienzverbesserung	23 %	36 %	19 %	28 %
Biokraftstoffanteile	12 %	20 %	12 %	20 %
Fahrleistungsanteil CNG-Fahrzeuge	0,5 %	2 %	0 %	0,5 %
Biomethananteil im CNG	20 %	20 %	20 %	20 %
Fahrleistungsanteil an Elektromobilität	0,5 %	2,0 %	0 %	0 %
Strommix CO ₂ -Emissionen in g CO ₂ /kWh	512,9	301	512,9	301

Quelle: Shell Deutschland, Hamburg

werbe kann allerdings nur einen Teil der Grünen Logistik durch innerbetriebliche Maßnahmen und sein investives Verhalten beeinflussen. Letztendlich kommt es darauf an, dass über die Märkte innovative Technologien angeboten werden, die mit vertretbarem Aufwand zur Reduktion von Umweltbelastungen und Kraftstoffverbräuchen beitragen.

Euro VI-Motore – ein energiepolitisches Fossil

Während in der Energie- und Kraftstoffpolitik Verbrauchsminderungen höchste Priorität besitzen, sind die geltenden Emissionsnormen aus der Fortschreibung von Schadstoffreihen der 80iger Jahre „eine unvermeidbar schwere Hypothek“. So steht die Euro VI-Abgasnorm eindeutig im Gegensatz zu allen energie- und klimaschutzpolitischen Zielen. Klimapolitisch ist dieses Konzept kontraproduktiv, weil die ab 2014 vorgesehene Motorengeneration gegenüber moderner Euro V-Technologie bis zu fünf Prozent mehr Kraftstoff verbraucht und die Nutzlast der Fahrzeuge um bis zu 400 Kilogramm

mindert. Zwar wird ein Teil der Nutzlastverluste durch Gewichtsreduktion an anderen Bauteilen kompensiert. Diese bautechnischen Energieeffizienzpotenziale fehlen jedoch für weitere Kraftstoffeinsparungen, die dringend notwendig sind. So plant die EU-Kommission, noch in der laufenden Legislaturperiode, bis 2014 den gesetzgebenden Rahmen für CO₂-optimierte schwere Nutzfahrzeuge festzulegen. Diese Fahrzeuge werden vermutlich zwischen 15 und 20 Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen. Zeitgleich mit dem Abschluss dieses Vorhabens werden Euro VI-Fahrzeuge zulassungstechnisch verbindlich und stehen kontraproduktiv zu politischen Initiativen auf nationaler und internationaler Ebene.

Aus diesem Grund hat der BGL eine Initiative der deutschen Nutzfahrzeugindustrie zurückgewiesen, Euro VI-Fahrzeuge bei vorzeitiger Einführung mit einem Mautbonus von fünf Cent pro Kilometer auszustatten. Weiterhin wurde eine großzügige Innovationsförderung von bis zu 70 Prozent der Mehrkosten für Euro VI-Fahrzeuge von der Nutzfahrzeugindustrie gefordert. Der BGL lehnt die

Förderung dieser Technologie aus Steuergeldern vehement und nachdrücklich ab. Angesichts der höheren Verbrauchswerte von Euro VI-Motoren seien diese bereits bei ihrer Einführung als „Fossilien“ einer überholten Politik zu betrachten. Verbrauchsreduzierung muss im Vordergrund aller Bemühungen stehen, da jeder nicht verbrannte Liter Kraftstoff nicht nur die Ressourcen, sondern auch die Umwelt schont. Gemessen an den absoluten Fortschritten, die Euro VI gegenüber Euro V am Auspuff erzielt, ist der Kraftstoffmehrverbrauch umweltpolitisch und ökonomisch nicht zu rechtfertigen.

Wenn es schon nicht möglich ist, die europäische Abgasgesetzgebung im Nachhinein an den geänderten Rahmen politischer Zielvorgaben anzupassen, sollte nach Auffassung des BGL die Zeit von kraftstofffressenden Nutzfahrzeugen in der Realität möglichst kurz gehalten werden. Erst wenn CO₂-optimierte Nutzfahrzeuge zur Verfügung stehen, ist nach Ansicht des BGL an eine staatliche Anschaffungsförderung zu denken. Die bestehende Innovationsförderung zur Minderung der beträchtlichen

Mehrkosten für Euro VI-Fahrzeuge ist angesichts der in die Sackgasse führenden Technologie fragwürdig. Außerdem besteht die Erwartung, dass bei einer erneuten Mautspreizung für Euro VI-Fahrzeuge der gerade erst runderneuerte Euro V-Fuhrpark des deutschen Transportgewerbes teilentwertet würde und Substanzverluste in den Bilanzen hinzunehmen wären. Die überzogene Mautspreizung zwischen Euro III- und Euro V-Fahrzeugen hatte erst 2008/2009 die Nutzfahrzeugmärkte erschüttert und zu einem scharfen Einbruch der Neuzulassungen geführt, der nicht allein auf die Wirtschaftskrise zurückgeführt werden kann. Diese Konsequenz gilt es bei der Einführung von Euro VI-Fahrzeugen zu verhindern. Das Gewerbe ist offen für ressourcenschonenden und umweltfreundlichen Verkehr, steht jedoch als Abnehmer überholter Technologien, um industriepolitische Entwicklungszyklen zu amortisieren, nicht bereit.

