



**Sperrfrist: 6. Oktober 2011, 10:30 Uhr**  
**Es gilt das gesprochene Wort**

## **Pressestatement**

**Gerhard Riemann**  
**(Imperial Logistics International GmbH)**

Vorsitzender des Verkehrsausschusses und Präsidiumsmitglied  
des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V.  
(BGA)

**„Deutschlands Infrastruktur:  
Wie die Konjunkturlokomotive ausgebremst wird“**

**Berlin, 6. Oktober 2011, 10:30 Uhr**  
**Tagungszentrum im Haus der Bundespressekonferenz**  
**Schiffbauerdamm 40, 10117 Berlin**

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich möchte Sie ganz herzlich zur Jahrespressekonferenz des Bundesverbands Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V. begrüßen.

Vor dem Hintergrund der gestrigen Landesverkehrsministerkonferenz, möchte ich doch die Gelegenheit hier nutzen, um einige grundsätzliche Anmerkungen zur verkehrspolitischen Lage in Deutschland zu machen.

Als Vorsitzender des BGA Verkehrsausschusses hatte ich im Oktober 2003 das erste Mal die heute unter dem Namen Lang-Lkw firmierenden Fahrzeuge in die Diskussion gebracht.

Kollegen von Ihnen hielten diese Idee für aberwitzig und fanden damals kaum nennenswerte Beachtung. Als dann ein Jahr später bei der IAA Nutzfahrzeugmesse in Hannover erstmalig ein GigaLiner der Firma Krone ausgestellt wurde, bekam die Diskussion um längere und effizientere Fahrzeuge neue Fahrt.

Heute, wie seit einigen Jahren ist aber das Thema Lang-Lkw Kristallisationspunkt einer aus meiner Sicht gescheiterten Verkehrspolitik in Deutschland. Plötzlich werden die seit Jahrzehnten maroden Brücken als Argument angeführt, um diese Fahrzeuge eben nicht zuzulassen. Tatsache ist, dass die geplante Lebensdauer der Brücken in Deutschland aufgrund des rasanten Verkehrswachstums nicht erreicht werden kann. Schuld daran ist aber nicht der Lang-Lkw, der bekanntermaßen in Deutschland noch gar nicht gefahren ist, und daher die Brücken noch gar nicht geschädigt haben kann. Ursache ist das stärkere Verkehrswachstum seit der Öffnung nach Osteuropa.

Ein weiteres Beispiel, das von den Kritikern und Gegnern des Lang-Lkw in die Diskussion gebracht wird, sind die fehlenden Parkplätze. Jeder, der auf Deutschlands Autobahnen zu später Stunde unterwegs ist, kennt die Situation auf den Autobahnparkplätzen: Lkw stehen in den Einfahrten zu den Rastplätzen und blockieren häufig auch die Parkplätze, die für Pkw vorgesehen sind. Dieser Zustand ist ebenfalls bereits heute Realität, ohne dass die Lang-Lkw in Deutschland je eine Zulassung erfahren haben.

Ein weiteres Argument, das gerne vom ADAC und Umweltpolitikern ins Feld geführt wird, betrifft die Kreisverkehre in Deutschland. Tatsache ist aber auch hier, dass jede Kommune aus Gründen der Verkehrsberuhigung besonders enge Kreisverkehre gebaut hat, um gerade den Lkw Fernverkehr aus den Städten herauszuhalten. Diese Tatsache hat an manchen Orten bereits zu der absurden Situation geführt, dass nicht einmal die Linienbusse durch diese Kreisverkehre fahren können, ohne die Bordsteinkanten zu beschädigen beziehungsweise die dort angepflanzten Blumen zu überfahren. Aber auch hier wird, mit dem Beispiel der Kreisverkehre gegen den Lang-Lkw argumentiert, obgleich schon seit dem Jahre 2006 eine technische Lösung mit gelenkten Achsen von der Automobilindustrie bzw. Nutzfahrzeugindustrie gefunden wurde. Seit fünf Jahren wird diese Erkenntnis und technische Entwicklung von Kritikern des Lang-Lkw schlichtweg ignoriert.

Dass Deutschlands Straßen immer schlechter werden, wird nun ebenfalls dem „Sündenbock“ Lang-Lkw in die Schuhe geschoben. Dies ist schlichtweg falsch.

Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahre 2006 haben gezeigt, dass die Wartungsintervalle für die Autobahnen um Eineinhalbjahre verlängert werden könnten, wenn die Lang-Lkw zugelassen und einen Anteil von 45% am Fernlastverkehr erzielen würden.

Des Weiteren kommt die gleiche Studie zu der Erkenntnis, dass effektiv die Verkehrsdichte auf den Straßen abnehmen würde, da zwei Lang-Lkw die Transportvolumina von drei normalen Lkw schultern könnten und dadurch flächenmäßig weniger Platz, einschließlich der jeweiligen Sicherheitsabstände, auf den Straßen beansprucht würde.

Meine Damen und Herren,  
ein weiterer Punkt, der fälschlicherweise von den Kritikern des Lang-Lkw immer wieder ins Feld geführt wird, betrifft das erhöhte Sicherheitsrisiko.

Wir, wie auch die deutsche Automobilindustrie, haben schon sehr frühzeitig, ebenfalls im Jahr 2006, erklärt, dass wir bei diesen Lang-Lkw von vorne herein die modernste Sicherheitstechnik realisiert sehen möchten. Dies ist einerseits mit erhöhten Investitionskosten für den Fuhrunternehmer verbunden, die er aber durch eine zugegebenermaßen höhere Profitabilität auch erwirtschaften kann.

So haben wir vorgeschlagen, sämtliche am Markt verfügbaren Sicherheitstechnologien in diesen Fahrzeugen verpflichtend einzubauen. Dies sind beispielsweise der automatische Bremsassistent, mit einem automatischen Abstandsradar, und der sogenannte side-lane-Assistent, der ein Ausbrechen des Fahrzeuges über die Bande hin verhindern soll, sowie Kameras am Heck des Fahrzeuges, um auch diesen toten Winkel in das Aufmerksamkeitsspektrum des Fahrers zu rücken.

Diese, schon vor über fünf Jahren gemachten Vorschläge zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit, wurden von der Allianz pro Schiene, dem BUND, den Bundestagsfraktionen der SPD und der Grünen – von den Linken rede ich gar nicht erst - ignoriert. Wir haben diese Vorschläge auch deshalb gemacht, weil wir glauben, einen dauerhaften Beitrag zur höheren Verkehrssicherheit leisten zu müssen, da mit oder ohne Lang-Lkw der Straßengüterverkehr auch in Zukunft dramatisch ansteigen wird.

Für die Ideologen der vorgenannten Gruppierungen und Parteien waren diese Überlegungen aber offenbar zu komplex, da sie selbst auch keinerlei Vorschläge unterbreitet haben, wie die Verkehrssicherheit im Straßen- und Güterverkehr erhöht werden könnte. So konzentrierten sich diese Experten weiterhin auf Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung. Sie möchten gar nicht erst, dass der Straßengüterverkehr sicherer wird, denn dann könnte die Allianz pro Schiene nicht genussvoll jedes Jahr verkünden, wie viele Tote es im Straßenverkehr gegeben hat.

Ich möchte an dieser Stelle den Spieß einmal umdrehen und diesen vorgenannten Gruppierungen und Parteien den Vorwurf machen, dass bereits heute die Zahl der Verkehrstoten im Zusammenhang mit Auffahrunfällen mit Lkw erheblich reduziert werden könnte, hätte man sich schon frühzeitig auf unser Modell des Lang-Lkw mit den entsprechenden Sicherheitsmerkmalen eingelassen.

Meine Damen und Herren,  
es ist eine Schande für dieses Land, das all die Innovationen und Technologien hervorbringt, aber nie zum Test oder zur Produktreife führen lässt. Andere Beispiele dafür sind der Transrapid, den man in Shanghai und nicht in Deutschland in der praktischen Anwendung bewundern kann.

Wenn die Kritiker des Lang-Lkw tatsächlich Verkehrsvermeidung und Verkehrsverhinderung betreiben möchten, dann wäre es das Einfachste, die Grenze nach Osteuropa wieder zu schließen.

Warum? Weil mit der Osterweiterung der Modalsplit in Deutschland sich zu Gunsten des Straßengüterverkehrs verschoben hat. Denn vor der Deutschen Wiedervereinigung und der Öffnung nach Osteuropa hatte der Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff jeweils einen Marktanteil von rund 20% und der Straßengüterverkehr lediglich einen Anteil von 60%. In den letzten zwanzig Jahren hat sich dieses Gleichgewicht verschoben. So werden heute rund 70% der Güter auf der Straße, rund 17% auf der Schiene und nur 10% mit der Binnenschifffahrt transportiert.

Bis zum Jahre 2015 soll der Güterverkehr in Deutschland – ausgehend vom Basisjahr 2004 – um rund 70% wachsen. Hauptwachstumstreiber mit 144% ist der Transitverkehr, gefolgt vom Verkehr, der durch Importe und Exporte bedingt ist. Das sind rund 85%. Das Binnenwachstum im Güterverkehr in Deutschland liegt hingegen im gleichen Zeitraum nur bei 41%.

Sie sehen, meine Damen und Herren, dass der Wohlstand der Bundesrepublik Deutschland seine Spuren hinterlässt. Und diese Spuren äußern sich durch eine höhere Logistikaktivität und damit auch in einem höheren Güterverkehrsaufkommen. Wenn Entscheidungsträger dieses Landes das nicht wollen, dann können sie nicht einerseits auf die tollen Technologien dieses Landes verweisen und andererseits die Disposition und den Vertrieb dieser Güter geißeln. Verkehrs- und Güterwachstum gehen Hand in Hand dem Wirtschaftswachstum in Deutschland.

Die Herausforderung ist es eben, Innovationen zuzulassen und intelligente Lösungen zu finden, wie dieses Güterverkehrswachstum geschultert werden kann. Ich bin erstaunt, dass weder von der Allianz pro Schiene noch vom BUND, oder von der SPD oder den Grünen irgendwelche Vorschläge unterbreitet werden, wie dieses Güterverkehrswachstum geschultert werden kann. Eine Stärkung des Kombinierten Verkehrs, mit einem Anteil von rund 8% am Gesamtgüterverkehrsaufkommen, hat wenig Aussicht auf Erfolg, da wir bereits jährlich ein Wachstum des Güterverkehrs insgesamt um 5% haben.

An dieser Stelle muss ich in aller Deutlichkeit sagen, und ich habe nun mal bei dem Thema Lang-Lkw drei Verkehrsminister bei diesem Thema erlebt, dass Bundesverkehrsminister Ramsauer den notwendigen Mut und Elan aufgebracht hat, um dieses heikle Thema nach Vorne zu bringen und endlich einen Feldversuch zu starten. Ihm sei an dieser Stelle herzlich gedankt!

Lassen wir doch die Fakten sprechen, ob tatsächlich die Befürchtungen der „Monstertruck-Fraktion“ eintreten oder nicht. Ich möchte nur an das Jahr 1837 erinnern, als das oberbayerische Ärztekollegium angesichts des aufkommenden Eisenbahnverkehrs forderte, die Schienenwege mit Bretterzäunen abzuschirmen, da die Reisenden in diesem schnellen Gefährt sonst zu Schwindel neigen würden. Die erste

Lokomotive „Adler“ hatte damals eine Geschwindigkeit von rund 30km/h. Dankenswerter Weise konnten auch die damals selbsternannten Experten die Entwicklung der Eisenbahn nicht aufhalten, die heute einen wichtigen Beitrag zum sicheren Personentransport in Deutschland leistet.

Meine Damen und Herren,

wenn ich schon einmal beim Loben von Politikern bin, was nicht oft vorkommt, dann lassen Sie mich dies auch konsequent tun:

Der BGA unterstützt den Bundesminister ausdrücklich in seinem jüngsten Vorstoß zur Einführung einer Pkw-Maut.

Selbstverständlich muss es auch einen effektiveren Mitteleinsatz geben. Der Übergang von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung aller Verkehrsträger ist in unseren Augen aber unausweichlich.

Deutschland als Transitland mit einer chronisch unterfinanzierten Verkehrsinfrastruktur kann es sich an dieser Stelle gegenüber seinen europäischen Nachbarländern überhaupt nicht mehr erlauben, auf eine Pkw-Maut zu verzichten.

Die PKW-Maut, die kompensiert werden muss durch eine Senkung der KFZ-Steuer oder Mineralölsteuer muss aber, unter Beachtung des Grundsatzes „Straße finanziert Straße“, in den Bau und Ausbau von Autobahnen und Bundesfernstraßen fließen (Zweckbindung). Was nicht passieren darf ist, dass die Bundesregierung nach Einführung der PKW-Maut die Haushaltsmittel für die Investition in die Bundesfernstraßen genau um diesen Betrag absenkt. Dann ist an dieser Stelle nichts gewonnen und von einem geschlossenen Finanzierungskreislauf Straße kann dann keine Rede mehr sein.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mir die wichtigsten Maßnahmen für die Zukunft des Logistikstandortes Deutschland zusammenfassen:

1. Anti-Staupolitik durch Beschleunigung der Baustellen auf den Autobahnen; NRW hat hier bereits unter schwarz-gelb Vorzeigemodelle ins Leben gerufen.
2. Mehr zweckgebundene Mittel für den Verkehrswegebau: hier ist insbesondere für die Straße, die im Verhältnis zu ihrem Beitrag zur Verkehrsleistung stark unterfinanziert ist.
3. Ausbau der multimodalen Verkehrswege im nord- und westdeutschen Seehafen hinterland, mit der Planung und dem Bau von reinen Schienenverkehrstrassen für den Einsatz mit Doppelstockwagons.

Meine Damen und Herren,

ein anderes Thema ist das der Luftfrachtsicherheit, das für uns weiterhin von großer Bedeutung ist. Bereits seit über einem Jahr gilt die EU-Verordnung 185/2010.

Hiernach müssen die so genannten Bekannten Versender in Deutschland durch das Luftfahrt-Bundesamt zugelassen werden. Hierunter versteht man die verladende Wirtschaft, die in der Vergangenheit durch die Abgabe eigener Sicherheitserklärungen gegenüber dem Post- bzw. Speditionsdienstleister (Reglementierter Beauftragter) als sicherer Versender behandelt wurde. Folge waren erhebliche Erleichterungen bei der Luftfrachtkontrolle.

Die Umsetzung der EU-Verordnung stellt die gesamte Luftfahrtsbranche vor immense Herausforderungen, die derzeit weder in der Öffentlichkeit noch bei vielen Unternehmen

bekannt sind. Deutschland hat es bisher versäumt, die Richtlinienvorgaben durch nationales Recht auszugestalten. Dies führt insbesondere dazu, dass nur ein Bruchteil der Zulassungsanträge, die beim Luftfahrtbundesamt eingehen, um den Status als Bekannten Versender zu erlangen, als qualifiziert zu bewerten sind.

Der BGA mahnt, die Frist bis zur Umsetzung der Verordnung, die im März 2013 ausläuft, nicht weiter untätig verstreichen zu lassen. Das Luftfahrt-Bundesamt muss trotz erfolgter Personalaufstockung dringend mit ausreichend weiterem geschulten Personal ausgestattet werden, sodass die entsprechenden Anträge zügiger bearbeitet werden können.

Die Schäden, die andernfalls durch Verzögerungen, erhöhte finanzielle und bürokratische Aufwendungen sowie eine nicht mehr gesicherte Lieferkette entstehen, behindern den Exporthandel erheblich und müssen umgehend behoben werden. Gerade mittelständische Unternehmen laufen Gefahr, sich von den überfordernden bürokratischen Vorgaben abzuwenden und auf den Status des Bekannten Versenders zu verzichten. Derzeit sind die Flughäfen nicht darauf eingerichtet die ab 2013 zu kontrollierende Frachtmenge aufzufangen.

Meine Damen und Herren,  
dies sind aus Sicht des BGA gegenwärtig die drängendsten Themen und ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.