



Karlsruher Dischinger, Präsident des Verbandes Spedition und Logistik Baden-Württemberg

1 Stimmt! Dieses Thema betrifft alle Logistikunternehmen, und sie lösen es. Die Erfolge in der grünen Logistik sind deutlich erkennbar. Bessere Fahrzeugauslastungen, Senkung der Treibstoffverbräuche, grüne Gebäude und vieles mehr hat die Branche im Klimaschutz erreicht. Wir fordern von unseren Verkehrspolitikern in Brüssel, Berlin und Stuttgart, dass diese Erfolge anerkannt und die weiteren Ziele so gesetzt werden, dass die Wirtschaft nicht überfordert wird. Güter- und Wirtschaftsverkehr sind eine Basis für den Erfolg von Industrie und Handel. Wirtschaftlicher Erfolg ist wiederum die Basis für Steuereinnahmen, mit denen auch eine erfolgreiche Umweltpolitik finanziert wird.

2 Das stimmt nicht mehr! Die Anforderungen sind in den letzten Jahren jedoch gestiegen, und die Infrastruktur hat nicht Schritt gehalten. Gemessen daran - und nur diese Betrachtung macht aus unserer Sicht Sinn - betrachten wir die Infrastruktur nicht als leistungsstark. Staus auf Straßen und Schienen sind dafür klare Anzeichen.

3 Das ist in Zukunft zu befürchten! Verkehrsprojekte sind zeitliche Langläufer. Die Weichen für Vorhaben, die in der Zukunft realisiert werden sollen, müssen früh(zeitig) gestellt werden. Wenn Baden-Württemberg sich aus Neubaurvorhaben bis zum Abbau der alten Pläne verabschiedet, dann ist das aus unserer Sicht falsch.

4 Es hapert an der Umsetzung! Die grünrote Landesregierung hat sich die Stärkung des KV auf die Fahne geschrieben. Wir unterstützen diesen Ansatz und diskutieren Vorhaben in Lahr, Plochingen und Eutingen. Passiert ist leider noch nichts Wesentliches. Zuletzt gab es einen herben Rückschlag für das geplante Terminal in Eutingen. Ein Bürgerentscheid mit einem knappen „Nein“ war die Ursache. So wichtig der Umweltschutz auch ist, ebenso bedeutend ist es, Großprojekten kritisch gegenüberstehenden Bürgern Transparenz und volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen dieser zukunftsrichtigen Vorhaben zu zeigen. Große Projekte, die nachhaltig dem ganzen Land nutzen, dürfen nicht unmöglich werden, weil sich beispielsweise die „schwarzköpfige Beißschrecke“ diese Umgebung als Lebensraum ausgewählt hat.

5 Das stimmt nicht! Das Verkehrsministerium setzt sich für den Ausbau der Neckarschleusen ein, scheidet bisher jedoch an der Bundesregierung, die sich nicht mehr an ein vor zehn Jahren gegebenes Versprechen in Form einer Verwaltungsvereinbarung mit Baden-Württemberg erinnern wollte.

6 Das stimmt! Die Logistikbranche respektiert die Entscheidung der Landesregierung, einen Feldversuch (allerdings enorm verspätet) zu starten, obwohl der Koalitionsvertrag genau das nicht vorsieht. Unsere Kritik richtet sich an das viel zu enge Autobahnnetz, das hierfür geöffnet wurde. Im Land der Automobilproduktion gerieten die baden-württembergischen Logistikern beim Thema Lang-LKW ins Hintertreffen.

7 Das stimmt nur bedingt! Lärmschutz ist ein wichtiges Thema und muss dennoch im Verhältnis zum volkswirtschaftlichen Nutzen eines Projektes betrachtet werden. Andernfalls befürchten wir vielerorts einen Stillstand vor allem beim Trassenausbau der Bahn, die im Gegensatz zum LKW die Hausaufgaben noch zu machen hat.

„Wir fürchten einen Stillstand“

Wie nah sind sich die Logistikbranche und das Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit ihren Einschätzungen zur Verkehrspolitik? Ein Faktencheck.

Von Susanne Landwehr

1. Die Verkehrspolitik setzt zu sehr auf den Klimaschutz und verliert dabei den Güter- und Wirtschaftsverkehr aus dem Blick.

2. Die Infrastruktur in Baden-Württemberg auf Schiene, Straße und Wasserstraße ist leistungsstark.

3. Baden-Württemberg mangelt es an baureifen Verkehrsprojekten, um die Bundesmittel abschöpfen zu können.

4. Die Politik stärkt den Kombinierten Verkehr sowie Schiene und Binnenschifffahrt als umweltfreundliche Transportarten.

5. Das Verkehrsministerium kümmert sich zu wenig um die notwendige Verlängerung der Neckarschleusen zwischen Mannheim und Plochingen.

6. Die Beteiligung des Landes am Feldversuch Lang-LKW entspricht nicht den Bedürfnissen der Logistikbranche.

7. Lärmschutz ist für Baden-Württemberg ein wichtiges Thema und muss bei allen geplanten Straßen- und Schienenprojekten im Vordergrund stehen.



Winfried Hermann (Grüne), Minister für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

1 Die baden-württembergische Landesregierung setzt auf eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schienen- und Wasserwege. Das bedeutet nicht nur weniger Belastung der Luft mit Schadstoffen und sparsameren Ressourceneinsatz, sondern auch weniger Verkehr auf der Straße und damit auch weniger Staus. Dazu müssen wir die Infrastruktur ausbauen, darunter die Rheintalbahn viergleisig. In dieses Projekt investieren wir fast eine halbe Milliarde Euro für übergesetzlichen Lärmschutz und eine umwelt- und menschenfreundliche Trassenführung. Zudem kämpfen wir schon seit Jahren dafür, dass der Bund die Neckarschleusen verlängert, damit sie für 135 m lange Containerschiffe befahrbar werden.

2 Baden-Württemberg verfügt über ein dichtes Verkehrsinfrastrukturnetz. Viele Straßen und Brücken müssen allerdings saniert werden. Das wurde über viele Jahre vernachlässigt. Die Schienenwege müssen wir teilweise deutlich ausbauen (Rheintalbahn, Elektrifizierung der Südbahn und der Hochrheinbahn). Auf dem Neckar stehen die dringende Sanierung und der Ausbau der Schleusen an.

3 Das stimmt nicht. Im Schienenverkehr kommt der Ausbau der zentralen europäischen Nord-Süd-Güterverkehrsachse im Rheintal bisher nur schleppend voran, weil der Bund in dieses gut sieben Milliarden Euro teure Projekt bisher nur kleine zweistellige Millionenbeträge pro Jahr investiert. Im Bundesfernstraßenbau hat das Land eine lange Liste baureifer Projekte in der Planung. In den vergangenen Jahren hätte manch ein Vorhaben schneller realisiert werden können, wenn der Bund die Baufreigabe früher erteilt hätte.

4 Im Güterverkehr wollen wir einen Beitrag zur Verlagerung besonders des Mittel- und Langstreckengüterverkehrs leisten, um die überlasteten Straßen frei zu bekommen. In Baden-Württemberg liegt der Straßengüterverkehr bei rund 80 Prozent. Daher setzt sich das Land für die Stärkung der Schiene und Wasserwege ein. Wir wollen auch die Verlademöglichkeiten für KV-Terminals ausbauen.

5 Das Land beteiligt sich an den Planungskosten für den Ausbau und finanziert einen Teil des Personals. Zuständig für die Umsetzung ist der Bund. Das Land hat den Ausbau der Neckarschleusen für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet und drängt immer wieder darauf, den Ausbau anzugehen.

6 Die Landesregierung hat im Frühjahr 2015 entschieden, nur mit einem begrenzten Netz am Feldversuch Lang-LKW teilzunehmen. Gleichzeitig hat sie eine umfassende Untersuchung zu den CO₂-Effekten veranlasst. Bevor die Ergebnisse nicht vorliegen, wollen wir das derzeitige Positivnetz mit Ausnahme des Anschlusses von Kombiverkehr-Terminals am bereits freigegebenen Bundesautobahn-Netz nicht erweitern.

7 Lärmschutz beschäftigt viele Menschen. Deshalb ist Staatssekretärin Gisela Splett seit 2011 Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung. Im Straßenbau aber auch beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken wird der Lärmschutz immer wichtiger. Neben lärmindernden Asphaltbelägen spielen die Streckenführung sowie Lärmschutzwände eine wichtige Rolle bei Vermeidung und Reduzierung von Lärm. Immer bedeutender wird beim nachträglichen Lärmschutz eine verkehrsträgerübergreifende Lärmsanierung.