

„Wir haben in Deutschland einen echten Notstand“

Der Verladerverband BWVL fordert von der Politik mehr Mut beim Sanieren des maroden Straßennetzes und Verlässlichkeit bei der Maut. **Von Sebastian Bollig**



FOTO: MAXIM SERGIENKO

DVZ: Ihr Schreckgespenst Wolfgang Tiefensee kehrt fünf Jahre nach seinem Ausscheiden aus dem Bundesverkehrsministerium als Landesminister in Thüringen zurück. Was haben Sie sich da gedacht?

Labrot: Zum Glück ist er nicht wieder Verkehrsminister geworden! Nein, Spaß beiseite - Schreckgespenst ist natürlich maßlos überzogen. Jedoch war Tiefensee kein Minister, der die Probleme des Verkehrsgewerbes angepackt hat. Es mangelte ihm erkennbar an Entscheidungsfreudigkeit, und er hat das Verkehrsressort deshalb mehr verwaltet als aktiv Politik betrieben. Mit dieser Ansicht bin ich sicherlich nicht allein.

Wie sehen Sie heute die Situation im Bundesverkehrsministerium?

Quick: Alexander Dobrindt ist ja bereits der zweite Ressortchef seit Tiefensee. Ich würde mir für dieses wichtige, für die Investitionen des Bundes maßgeblich verantwortliche Amt mehr Kontinuität und damit Qualität wünschen. Kaum hat sich ein Minister in die komplexen Eigenheiten der Verkehrswirtschaft eingearbeitet, ist er schon wieder ausgeschieden. Deshalb fehlt es aus unserer Sicht auch bisweilen an einer erkennbar langfristigen Strategie der deutschen Verkehrspolitik.

Labrot: Gerade im Logistikbereich sind viele Aufgaben - um es in der Sprache der Haushälter zu sagen - überjährig. Dafür braucht die Politik langfristige Konzepte. Wenn die dafür zuständigen Personen diese Themen auch länger begleiten dürfen, wäre das sicher positiv. So müssen wir als Vertreter unseres Gewerbes den politisch Handelnden jedes Mal wieder die Probleme der Logistikwirtschaft aufs Neue nahebringen. Wichtig ist aber, dass trotz des letzten Ministerwechsels von Peter Ramsauer auf Alexander Dobrindt die Kontinuität im personellen Unterbau des Ministeriums - also den maßgeblichen Referaten - erhalten geblieben ist. Dadurch blieb der reichhaltige Erfahrungsschatz im Ministerium und die Sachkenntnis der Beamten gewahrt.

Aber der neue Zuschnitt - also die neue Zuständigkeit für digitale Infrastruktur im Ausgleich für Bau und Stadtentwicklung - sorgte monatelang für Unruhe im Ministerium. Sind Sie trotzdem damit zufrieden?

Labrot: Am besten wäre Verkehr, Bau, Stadtentwicklung und digitale Infrastruktur - denn diese Themenfelder sind alle eng miteinander verknüpft. Doch auch der jetzige Zuschnitt ist sehr zukunftsgerichtet. Für die Logistiker spielen Schlagwörter wie Telematik, Big Data oder Logistik 4.0 derzeit eine große Rolle. Ein autonom fahrender LKW ist ohne passende digitale Infrastruktur unvorstellbar.

Quick: Aus meiner Sicht gehören Verkehr und Bau eng zusammen. Und auch die Aufwertung des Themas digitale Infrastruktur war überfällig. Als mittelständischer Unternehmer mit Standort in einer ländlichen Region kann ich die Bedeutung dieses Themas für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft nur unterstreichen. Doch mit einem Ressort Verkehr, Bau, Stadtentwicklung und Digitales wäre ein wirklich machtvolles Megaministerium geschaffen worden, das war politisch vermutlich nicht gewünscht.

Wie ist nach einem Jahr Amtszeit Ihr Verhältnis zur neuen Führungsspitze des Ministeriums?

Labrot: Der Minister musste sich erst warmlaufen, schließlich hatte er zuvor keinerlei Erfahrung als Minister und war auch noch unvertraut mit den Fachthemen. Doch er hat sich aus meiner Sicht sehr gründlich eingearbeitet und hat auch ein offenes Ohr für das Gewerbe.

Zuletzt kamen einige Impulse aus dem Verkehrsministerium: etwa die Mautänderungsgesetze oder Infrastrukturabgabe - sprich PKW-Maut. Wie beurteilen Sie diese Arbeit?

Quick: Die schwierige Ausgangslage der PKW-Maut hat viel Kapazität gebunden. Bei der LKW-Maut wurden die drohenden doppelt so hohen Mautsätze für Bundesstraßen schnell wieder zurückgezogen - das zeigt die Bereitschaft Dobrindts, auf die Nöte der Branche einzugehen. Es gab ja Vorgänger, die sehr selbstherrlich alle Einwände einfach weggewischt haben.

An der Spitze des Ministeriums findet die Transport- und Logistikbranche also noch Gehör?

Quick: Sie können das Wort „noch“ ruhig streichen. Natürlich wünscht sich jeder Verband, dass die Politik seine Ansichten hundertprozentig übernimmt,

doch in der politischen Realität müssen alle mit Kompromissen leben. Dobrindts rasches Eingreifen bei der Bundesstraßenmaut zeigt, dass er unsere Probleme ernst nimmt und das Gewerbe nicht für einen schnellen Euro opfert.

Labrot: Uns muss ja niemand davon überzeugen, dass der Zustand der Verkehrswege teilweise erschreckend ist. Herr Quick spürt mit seinem Unternehmen als Anrainer der Leverkusener Rheinbrücke jeden Tag schmerzhaft die Folgen. Der Staat muss unbedingt mehr Geld in den Erhalt seiner Straßen investieren. Und irgendwoher muss das Geld dafür kommen. Deshalb befürworten wir auch die allgemeine PKW-Maut. Und ich bin mir sicher, die Mehrheit der Bürger würde dies goutieren, wenn denn die Politik die Vorteile herausstellen würde. Es muss eben nur klar sein, dass diese Einnahmen zusätzlich für die Verkehrswege verwendet werden und nicht im allgemeinen Haushalt versickern.

Hat die Politik hier nicht mit ihrem Handeln in der Vergangenheit jede Glaubwürdigkeit verspielt?

Labrot: Ein gebranntes Kind scheut das Feuer - da haben Sie leider recht. Der Umgang mit den Einnahmen aus der LKW-Maut oder der Mineralölsteuer bietet reichlich Ansatz zur Skepsis. Wären seit 2005 die Einnahmen der LKW-Maut wie versprochen wirklich zusätzlich in den Verkehrshaushalt geflossen, dann müssten wir heute nicht über fehlendes Geld für die Sanierung beziehungsweise den Zustand der Brücken klagen.

Quick: Auch der Eiertanz im Umgang mit der PKW-Maut nährt die Zweifel. Diese ganze Ausländer-Maut-Debatte hat viel Unheil angerichtet. Hätten Merkel, Seehofer und Gabriel von Anfang an gesagt, wir brauchen die Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur, dann wäre dieser Mut belohnt worden. Doch jetzt sitzen alle in der Falle. Angesichts der Probleme, die die marode Infrastruktur tagtäglich in meinem Unternehmen verursacht, packt mich da manchmal die blanke Wut. Die Leverkusener Brücke ist nicht nur ein politisches Schandmal, sondern eine volkswirtschaftliche Katastrophe. Da wird das Rheinland beinahe vom übrigen Europa abgeschnitten, und alle schauen fast nur tatenlos zu.

Was wünschen Sie sich konkret?

Jochen Quick (links) steht seit knapp zwei Jahren an der Spitze des BWVL, sein Hauptgeschäftsführer Christian Labrot arbeitet bereits seit mehr als 35 Jahren für den Verladerverband.

Quick: Wir haben hier einen echten Notstand. Meiner Meinung nach müssten schon längst die Bagger anrücken und buddeln, damit die Ersatzbrücke so schnell wie möglich steht. Es ist in Deutschland viel zu kompliziert, ein Ersatzbauwerk zu errichten - hier müssten dringend bürokratische Hürden abgebaut werden. Wir Deutsche tun uns leider viel zu schwer, aus dem bekannten, hergebrachten Schema auszubrechen - offenkundig selbst in einem Notfall.

Labrot: In Köln herrscht wirklich Brückenchaos. Sie müssen ja die Gesamtheit der Brücken zwischen Köln und Leverkusen sehen, und da sind für LKW nur noch Bruchteile befahrbar. Die A1-Brücke bei Leverkusen hat ja Planungsbestand - wenn zehn Meter daneben ein Ersatz errichtet wird, darf die Planung und Genehmigung nicht drei Jahre dauern. Gerade angesichts des zunehmenden Problems des Verfalls der bestehenden Infrastruktur sollte die Politik dringend über einfachere Regeln bei Ersatzinvestitionen nachdenken.

Quick: Die Politik müsste sehr mutig das Planungsrecht ändern. Ob die große Koalition dafür den Mut und auch die Kraft aufbringt, werden wir sehen. Bislang verteilt sie leider vor allem Geldgeschenke an große Wählergruppen.

Wenn Sie über 2015 hinausschauen: Wohin soll sich die LKW-Maut entwickeln?

Quick: Es ist grundsätzlich Zeit für ein gesamtheitliches Mautkonzept, in das alle Nutzer der Straßen eingebunden sind. Darüber hinaus sollten künftig Termine besser koordiniert werden. Dass dieses Jahr an drei Terminen neue Mautsätze eingeführt werden, ist bürokratischer Irrsinn. Kein Kunde hat Zeit und Lust mit seinem Transportdienstleister dreimal innerhalb von zehn Monaten über die Maut zu sprechen.

Labrot: Angesichts des Nationalen Aktionsplans Energieeffizienz der Bundesregierung muss rechtzeitig klar sein, was von dem Transportgewerbe ab spätestens 2020 verlangt wird. Hier wird ja ein Wandel weg von den Schadstoffklassen hin zu Energieverbrauch angekündigt. Es muss rasch festgelegt werden, nach welchen Kriterien künftig die LKW-Maut bezahlt werden muss. Denn wir brauchen frühzeitig eine verlässliche Grundlage für Investitionen in Fahrzeuge und Logistikanlagen.

Jochen Quick

Der 46-Jährige ist seit 2012 Präsident des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL). Seit 2003 ist Quick geschäftsführender Gesellschafter des Baustoffhändlers Quick im nordrhein-westfälischen Buchholz-Mendt.

Christian Labrot

Der 62-jährige Hauptgeschäftsführer ist seit 1979 für den BWVL tätig. Direkt nach dem VWL-Studium mit Schwerpunkt Verkehrswirtschaft in Bonn stieg er beim damaligen Bundesverband Werkverkehr und Verladerei ein. 1990 wurde er Geschäftsführer und 1995 Hauptgeschäftsführer. Labrot ist Mitglied des Präsidiums der Internationalen Straßentransport Union.