

Der Güterverkehr soll von der Straße auf die Schiene

SPD-Bundestagsfraktion stellte in Mannheim ihren Masterplan Güterverkehr und Logistik vor – Warenströme werden massiv zunehmen

Von Harald Berlinghof

Entlang des Neckars werden 27 Schleusen bis zum Jahr 2020 für 160 Millionen Euro erweitert, damit auch die größeren Rheinschiffe den Fluss befahren können. Der sechsspürige Ausbau der A 8 kostet geschätzte 1,3 Milliarden Euro. Die Begradigung der Rheinschiene im Obergraben für den Güterverkehr könnte am Mannheimer Hauptbahnhof vorbeilaufen über die Riedbahn Ost. Dann wären zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen auf Mannheimer Gemarkung unabdingbar, wie Mannheims SPD-Bundestagsabgeordneter Lothar Mark gestern erläuterte.

Im Mannheimer Gewerkschaftshaus stellte gestern die Bundestagsfraktion der SPD ihren Masterplan Güterverkehr und Logistik vor, der im Herbst in der

Fraktion verabschiedet werden soll. Man geht in dem Papier davon aus, dass der Güterverkehr aufgrund globalisierter Warenströme bis zum Jahr 2025 um 74 Prozent zunehmen wird. Der Straßengüterverkehr wird sogar um 84 Prozent zunehmen. „Und es steht zu erwarten, da es sich dabei um bundesdeutsche Durchschnittszahlen handelt, dass die Zunahme in Baden-Württemberg sogar noch stärker sein wird“, wie die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium Karin Roth erläuterte. Der Personenverkehr im Auto wird dagegen nur um 19 Prozent wachsen.

Doch weit über die Belange der Region hinausgehend werden in dem 66-seitigen Papier Probleme, Ziele und Steuerungsmaßnahmen zusammen gefasst, die den Güterverkehr der Zukunft betreffen.

Die Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut, die ab 2009 neu geregelt wird, sollen zu 100 Prozent in Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen des Bundes fließen. Die Lkw-Maut ist nach Meinung der SPD-Fraktion auch als Steuerungsinstrument für die Umrüstung auf umweltfreundlichere Antriebssysteme denkbar. Vom Tisch scheint dagegen die Idee zu sein, die Lkw-Maut progressiv in Abhängigkeit der zurückgelegten Strecke zu gestalten. Damit wollte man ursprünglich Langstrecken-Transporte dazu bewegen, eher den Wasserweg als Alternative zu nutzen.

Die Verlagerung des Warentransportes von der Straße auf die Schiene und auf die Wasserstraße sollen erste Priorität genießen. Dazu sollen vor allem Anlagen, die dem Warenumschlag zwischen

den verschiedenen Transportarten dienen, gefördert werden. Mannheim nimmt in dieser Hinsicht mit seinem Binnenhafen als Intermodal-Knoten eine herausragende Rolle ein.

Eine Entflechtung des Personenverkehrs und des Güterverkehrs auf der Straße kann nach Meinung der SPD-Fraktion am ehesten durch den sechs- oder achtspurigen Ausbau stark befahrener Autobahnen erreicht werden. Auch das gegenwärtig diskutierte Lkw-Überholverbot steht zur Diskussion. Schwerpunktmäßig setzt man bei der SPD-Fraktion auf die Telematik – elektronische Verkehrslenkungsmaßnahmen (Wechselanzeigen), mit denen sich zehn- bis 15-prozentige, brach liegende Reserven im gegenwärtigen Verkehrssystem aktivieren ließen.