

„Den Diesel nicht verteufeln“

Verkehrsstaatssekretär Steffen Bilger über Abbiegeassistenten, Innovationen und alternative Antriebe

trans aktuell: Herr Bilger, Sie wurden im vergangenen März zum Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (BMVI) berufen. Sind Sie in Ihrer neuen Funktion schon angekommen?

Bilger: Nach acht Jahren im Verkehrsausschuss des Bundestags bin ich froh, dass ich in meinem bisherigen Themenfeld als Parlamentarischer Staatssekretär arbeiten kann. Die Unterschiede zwischen der Arbeit im Bundestag und im Ministerium sind schon erheblich. Es ist aber gut, dass wir als Leitungsteam keine Einarbeitungszeit benötigt haben. Andreas Scheuer ist seit vielen Jahren der erste Verkehrsminister, der schon davor Verkehrspolitik war. So konnten wir trotz der schwierigen Themen einen guten Start hinlegen.

Was sind Ihre Schwerpunkte?

Ich bin zuständig für Straße, Auto, alternative Antriebe, Luftverkehr und Digitalisierung. Hinzu kommt noch meine Aufgabe als Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik. Regional haben mein Kollege Enak Ferlemann und ich uns die Zuständigkeiten zwischen Nord und Süd aufgeteilt.

Wie wirkt sich die Reduzierung im Ministerium auf zwei Parlamentarische Staatssekretäre aus? Bislang waren es ja drei.

Bei der Aufgabenfülle in unserem Ministerium ist die Reduzierung auf zwei Staatssekretäre schon eine Herausforderung. Eine unserer Hauptaufgaben als Parlamentarische Staatssekretäre ist ja die Vertretung gegenüber dem Parlament. Unser Ministerium ist zurzeit besonders gefragt, wir haben die zweitmeisten Anfragen aus dem Parlament zu beantworten. Zudem sind wir zurzeit erfreulich oft bei Spatenstichen oder Verkehrsfreigaben im ganzen Land gefordert.

Bleibt es bei den Bundesmitteln von momentan rund 14 Milliarden Euro für die Infrastruktur oder werden es noch mehr?

Wir wollen die Investitionen weiter steigern, das ist fest in der Koalition vereinbart. Dabei helfen uns die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen, die Erhöhung zum 1. Januar 2019 und die Infrastrukturaufgabe für Pkw.

Inwiefern stoßen die Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen und die Erhöhung zum 1. Januar 2019 auf Akzeptanz?

Wir haben durchaus Kritik vernommen aus der Branche. Den Mauteinnahmen stehen ja aber auch Kosten für die Infrastruktur gegenüber. Die zusätzlichen Einnahmen helfen uns, die Infrastrukturausgaben des Bundes zu verstetigen. Das wichtigste Anliegen unserer Spediteure ist die Stauvermeidung, und daran arbeiten wir intensiv.

Gibt es für das zweite Halbjahr 2018 und für 2019 eine realis-



tische Prognose, was die Mautausweitung in finanzieller Hinsicht bewirkt?

Da möchte ich mich nicht an Spekulationen beteiligen, sondern abwarten, wie sich die Zahlen entwickeln.

Ein brennendes Thema in diesem ohnehin schon heißen Sommer waren die tödlichen Abbiegeunfälle. Was versprechen Sie sich von der Aktion Abbiegeassistent?

Es ist sehr unbefriedigend, dass die europäische Lösung so lange dauert. Daher macht Minister Andreas Scheuer hier richtigerweise Druck. An der Aktion Abbiegeassistent beteiligen sich viele Spediteure, Unternehmen und Verbände auf freiwilliger Basis. Dafür sind wir sehr dankbar.

Könnte Deutschland nicht mit gutem Beispiel vorangehen?

Was gesetzgeberische nationale Alleingänge anbelangt, gibt es leider keine Spielräume. Ein solches eigenmächtiges Vorgehen müsste die EU-Kommission im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens ahnden.

Minister Andreas Scheuer hat ein Förderprogramm für Abbiegeassistenten angekündigt. Ist schon Näheres bekannt?

Noch kann ich keine Einzelheiten bekannt geben. Wir arbeiten intensiv daran und wissen, dass wir keine Zeit zu verlieren haben.

Wenn es um die Verkehrssicherheit geht, gibt es immer wieder Rufe, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern. Wie ist die momentane Lage im Kombinierten Verkehr?

Wir erwarten ein starkes Wachstum des Kombinierten Verkehrs und setzen die Förderung des Neu- und Ausbaus von Umschlaganlagen fort. Einer meiner Schwerpunkte wird die Erarbeitung eines Innovationsprogramms Logistik 2030 sein. Wir müssen jetzt alles tun, um auch in Zukunft die führende Logistiknation zu sein. Die Chancen der Digitalisierung sollen bei dem Programm besonders im Mittelpunkt stehen.

Stichwort Innovationen: Wie steht's um alternative Antriebe?

Es tut sich einiges. Als wir kürzlich die Lkw-Maut für E-Lkw abgeschafft haben, gab es dazu noch kritische Anfragen im Bundestag – in der Erwartung, dass nur einige Dutzend Fahrzeuge betroffen seien. Inzwischen sind es aber schon über 10.000. Auch unser neues Förderprogramm zum Erwerb CO₂-armer Nutzfahrzeuge stößt auf großes Interesse.

Worauf führen Sie dieses große Interesse zurück?

Die Logistikbranche steht schon immer für Innovationen. Es gibt viele Unternehmen, die sehr offen für die Mobilität der Zukunft sind. Zugleich steigt durch die Diskussion um Fahrverbote in den Städten sowie die klimapoli-

tischen Vorgaben natürlich auch der Druck. Die Koalition hat sich auf die Erarbeitung eines Klimaschutzgesetzes verständigt. Da ist der Verkehrsbereich gefordert.

Ist bei dem Klimaschutzgesetz geplant, bei Nichteinhaltung der Ziele eher Sanktionen zu verhängen oder soll es eher zusätzliche Anreize geben?

Die beteiligten Ministerien beginnen jetzt mit der Arbeit. Unser Ansatz als Bundesverkehrsministerium ist grundsätzlich, Anreize zu schaffen und zu fördern. Andere setzen leider auf Verbote und Strafen.

Für welche alternativen Antriebe sehen Sie eine Zukunft?

Im Bereich der E-Nutzfahrzeuge sehen wir bei der Citylogistik positive Entwicklungen, mit denen noch vor einigen Jahren die wenigsten gerechnet hätten. Bei größeren Entfernungen können Gasantriebe an Bedeutung gewinnen, ebenso Lkw mit Wasserstoffantrieb.

Haben Sie eine persönliche Präferenz?

Nein. Technologieoffenheit ist wichtig. Als Autobauerland Nummer eins muss es unser Ziel sein, bei jeder Technologie an der Spitze zu sein. Da ist es beispielsweise auch gut, wenn es Versuche mit Oberleitungs-Lkw gibt. Auch wenn ich es nicht für realistisch halte, das gesamte Autobahnnetz mit Oberleitungstechnik auszustatten. Es gibt spannende Modellprojekte, bei denen Busse induktiv geladen werden. Die Möglichkeiten sind enorm. In einigen Jahren werden wir beeindruckt auf die Entwicklungen der jüngsten Vergangenheit zurückblicken.

Sehen Sie auch Zielkonflikte? Der Klimaschutzplan des Bundes und der EU geht in Richtung weniger CO₂, die Städte müssen Stickoxide und Feinstaub reduzieren.

In der Verkehrspolitik wird mir zurzeit vieles zu ideologisch diskutiert. Wer jetzt den Diesel verteufelt, hat nicht zu Ende gedacht. Dies wird uns beim Klimaschutz

vor die Füße fallen. Wir möchten den alternativen Antrieben zum Durchbruch verhelfen. Ebenso muss sich aber auch die Einsicht durchsetzen, dass wir auf den effizienten Verbrennungsmotor noch einige Zeit angewiesen sind. Und wir müssen auch an die Eigentümer der Fahrzeuge und an die Logistikunternehmen denken, die von den Entscheidungen direkt betroffen sind. Als BMVI versuchen wir, einen Ausgleich zwischen den Interessen zu schaffen.

Wie steht es um die Förderung des Schienenverkehrs?

Die Schiene hat politisch großen Rückhalt. Wir haben den schienenfreundlichsten Koalitionsvertrag seit vielen Jahren. Die Ausweitung der Lkw-Maut und auf der anderen Seite die Senkung der Trassenpreise machen die Schiene sicherlich attraktiver, um nur ein Beispiel zu nennen.

Kann der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene noch gesteigert werden?

Das ist ein Ziel, bei dem sich wahrscheinlich schnell alle einig sind. In der konkreten Umsetzung ist es dann aber leider doch nicht so einfach.

Warum ist keine Steigerung möglich?

Das Güterverkehrsaufkommen steigt schnell und stark, sicherlich auch wegen der guten Wirtschaftsentwicklung und der Lage Deutschlands mitten in Europa. Daher ist es schon eine Herausforderung, den Schienenverkehr so aufzustellen, dass er seinen prozentualen Anteil am Güterverkehr halten oder besser noch ausbauen kann. Es gibt aber auch konkrete Ansätze, die optimistisch stimmen. Einige wichtige Schienenausbauprojekte wurden oder werden zurzeit realisiert – etwa der Ausbau des Megahubs Lehrte für den Kombinierten Verkehr. Und auch beim Schienenverkehr bietet die Digitalisierung Chancen für Effizienzgewinne.

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Thomas Küppers

ZUR PERSON

- Steffen Bilger wurde 1979 geboren und trat 1996 in die CDU und Junge Union ein. Später wurde er Landesvorsitzender der Schüler Union und Jungen Union Baden-Württemberg. Er studierte Jura in Tübingen und ist seit 2007 als Rechtsanwalt zugelassen.
- Seit 2009 ist Bilger direkt gewählter Bundestagsabgeordneter für den Wahlkreis Ludwigsburg und seit 2018 Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI). Zugleich ist er Mitglied im Verkehrsausschuss und im Vermittlungsausschuss des Deutschen Bundestags.



Zu Gast bei trans aktuell: der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Steffen Bilger (MdB) im Gespräch mit den Redakteuren Ilona Jüngst, Franziska Nieß, Matthias Rathmann und Ralf Lanzinger (v. l.).