

Weiterentwicklung Masterplan Güterverkehr und Logistik

1. Grundsätzliche Anmerkungen

Die Diktion des Masterplans Güterverkehr und Logistik darf nicht länger auf Verkehrsvermeidung und -verteuerung ausgerichtet sein. Vielmehr sind die Ziele „Effizienzsteigerung“ und „Stärkung und Vernetzung der Verkehrsträger“ in den Vordergrund zu stellen.

Um die Gesamteffizienz des Systems „Güterverkehr und Logistik“ zu steigern, muss der Masterplan eindeutig auf das reibungslose Zusammenspiel der einzelnen Verkehrsträger ausgerichtet werden. Eine isolierte oder ggf. sogar konkurrenzorientierte Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger wäre kontraproduktiv.

Für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Masterplans Güterverkehr und Logistik sind folgende Voraussetzungen unabdingbar:

- ausreichende finanzielle Unterfütterung der einzelnen Maßnahmen, insbesondere der investiven Vorhaben;
- adäquate personelle Ressourcen der öffentlichen Hand zur raschen Umsetzung der z. T. sehr dringlichen Maßnahmen;
- reibungsloses Zusammenspiel zwischen Bund, Ländern und Verkehrswirtschaft, das durch die beabsichtigte Errichtung eines ‚Netzwerks Güterverkehr und Logistik‘ verbessert werden kann.

2. Vorrangige Maßnahmen

Reihenfolge gemäß Nummerierung im Masterplan

Ausbau und Verstärkung der Verkehrsmanagementsysteme (A1/2)

- Der Aufbau einer Metadatenplattform und die Vorbereitungen des für 2011 geplanten Pilotbetriebs müssen vorangetrieben werden. Standardisierte und bundesweit vernetzte Verkehrsleit- und Informationssysteme tragen dazu bei, die angesichts des zu erwartenden Güterverkehrswachstums knapper werdende Infrastrukturkapazität optimal zu nutzen.

Verbessertes Parkplatzangebot an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen (A3)

- Das Ziel von 11.000 zusätzlichen Lkw- Parkplätzen bis 2012 ist beizubehalten, um für die Auswirkungen der künftig wieder ansteigenden Transportintensität gerüstet zu sein. Begrüßenswert ist die geplante Anpassung des Ausbauprogramms an die tatsächliche Bedarfslage in den Bundesländern.

Optimierung des Baustellenmanagements (A4)

- Die Umsetzung dieser Maßnahme ist dringend geboten, um Staus und Verkehrsbehinderungen durch zunehmende erforderliche Erhaltungsmaßnahmen im dichten Infrastrukturnetz so gering wie möglich zu halten. Bund und Länder müssen die geplanten Leitfäden für Baustellen- und Störfallmanagement rasch zur Umsetzung bringen.

Mautmehrwertdienste (A5)

- Die Voraussetzungen für die Gründung der seit langem angestrebten Schnittstellengesellschaft für den wettbewerbsneutralen Zugang zum Mautsystem müssen umgehend geschaffen werden.

Beschleunigte Einführung von ETCS (A6)

- Die Einführung von ETCS auf den definierten Korridoren muss rasch umgesetzt und adäquat finanziert werden, um die internationale Durchlässigkeit von Schienengütertransporten zu verbessern und somit das Potenzial der Bahnen bei langlaufenden internationalen Verkehren besser zu nutzen. Für den Umrüstungsaufwand der vorhandenen Triebfahrzeuge muss eine Förderlösung gefunden werden.

Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts (A7)

- Das unterstützenswerte Hafenkonzpt der Bundesregierung muss zügig in enger Abstimmung mit den betroffenen Bundesländern und der Verkehrswirtschaft umgesetzt sowie langfristig finanziell adäquat unterfüttert werden. Besonderes Augenmerk ist dabei auf den Ausbau der seewärtigen und landseitigen Anbindung der Seehäfen sowie die Vernetzung von See- und Binnenhäfen zu richten.

Umsetzung des Nationalen Flughafenkonzepts (A8)

- Der Bund ist gefordert, seine angestrebte stärkere koordinierende Rolle in Zusammenarbeit mit den Ländern durchzusetzen, insbesondere hinsichtlich der optimierten Nutzung der vorhandenen Flughafeninfrastruktur sowie deren bedarfsgerechten Weiterentwicklung.
- Um den Luftverkehrsstandort international wettbewerbsfähig zu halten, ist auch die im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angestrebte Präzisierung im Fluglärmsgesetz zur Sicherstellung wettbewerbsfähiger Betriebszeiten notwendig.

Entmischung von Güter- und Personenverkehr (D1)

- Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur gehören zu den wichtigsten Aufgaben zur Stärkung des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland. Diese Ziele müssen auch im Masterplan die höchste Priorität erhalten.
- Geboten ist daher eine Verstetigung der Bundesmittel für Verkehrsinfrastruktur auf mindestens 12 Mrd. EUR jährlich auch über 2010 hinaus.
- Die angestrebte Konzentration der Investitionen auf hoch belastete Güterverkehrskorridore und Engpässe ist im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes unabdingbar, um die optimale Wirkung im Gesamtnetz zu erreichen.

3. Modifizierungsbedarf

Reihenfolge gemäß Nummerierung im Masterplan

Optimierung von Transitverkehren (B3)

- Diese Maßnahme ist entweder zu streichen oder grundlegend zu modifizieren.
- Die Stigmatisierung von Transitverkehren ist ebenso wenig angebracht wie die pauschale Unterscheidung zwischen gewollten und ungewollten Verkehren. Denn auch Transitverkehre bieten vielfältige Chancen zur Wertschöpfung in Deutschland. Ein positives Beispiel dafür ist die erfolgreiche Entwicklung der vom Transitverkehr geprägten deutschen Seehäfen und Flughäfen.
- Eine auf gewollte und ungewollte Verkehre abzielende Diskussion in Deutschland würde dem Gedanken des freien Warenverkehrs im EU-Binnenmarkt widersprechen und somit auch der auf funktionierende europäische Logistiksysteme angewiesenen Exportnation Deutschland mehr Schaden als Nutzen bringen.
- Grundsätzlich spricht nichts gegen eine Fokussierung auf die effiziente Abwicklung von langlaufenden Verkehren und eine Optimierung von Verkehrsrouten. Dies wird von den Unternehmen der Logistikbranche aus betriebswirtschaftlichem Eigeninteresse bereits erfolgreich praktiziert. Daher ist bei der vertiefenden Diskussion dieses Themas stets zu beachten, dass die Qualität der Dienstleistung über den Markterfolg entscheidet und staatliche Lenkung von Verkehren daher nicht zielführend ist.

Einbeziehung externer Kosten (C4)

- Vor dem Hintergrund der Vermeidung von zusätzlichen Kostenbelastungen des Güterverkehrsgewerbes sind die Hinweise des Masterplans auf ein Konzept zur verstärkten Einbeziehung externer Kosten bei der Berechnung der Mauthöhe in ihrer bisherigen Form problematisch.
- Abgesehen davon, dass die Anlastung externer Kosten methodisch und quantitativ in der Fachwelt höchst umstritten ist, macht es prinzipiell ökologisch und ökonomisch eher Sinn, die negativen Effekte des Verkehrs an der Quelle zu vermeiden (z.B. Stauvermeidung durch Infrastrukturausbau, Emissionsvermeidung durch moderne Fahrzeuge oder Unfallvermeidung durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen).
- In Maßnahme C4 muss zumindest darauf hingewiesen werden, dass durch eine differenzierte Anlastung externer Kosten keine Nettoerhöhung der Belastung der Wirtschaft entstehen darf. Mit dieser Maßgabe sollte die Bundesregierung den EU-Entscheidungsprozess zur Anlastung der externen Kosten kritisch begleiten.

Überprüfung der Bedarfspläne (D2)

- Diese Maßnahme ist erforderlich, da sich die Güterverkehrsentwicklung seit Vorlage des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2003 drastisch verändert hat. Hilfreich bei der Überarbeitung der Bedarfspläne ist die im Koalitionsvertrag angestrebte Entwicklung von Kriterien für die Priorisierung von Investitionsprojekten.
- Der Übergang zur bedarfsgerechten und nutzenorientierten Korridorbetrachtung anstelle von Regionalproporz ist dringend notwendig, um das Güterverkehrswachstum entlang der Hauptverkehrsachsen zu bewältigen.
- Die Maßnahme D3 sollte daher entsprechend präzisiert werden.

Forcierte Umsetzung von PPP-Lösungen (D3)

- Die Einbindung von privatem Kapital ist eine wichtige Säule der Infrastrukturfinanzierung. Aufgabe des Staates ist es, optimale Rahmenbedingungen zu schaffen, um ein faires Miteinander von öffentlicher Hand und Privatwirtschaft zu ermöglichen.
- Auf Basis seiner positiven Bewertung der laufenden A-Modelle sollte der Bund die Realisierung der zweiten Staffel der A-Modelle forcieren, um projektbezogen die Chancen einer raschen, effizienten und qualitativ hochwertigen Projektrealisierung zu nutzen. Grundsätzlich ist die private Beschaffungsform bei Erhalt, Aus- und Neubau immer als Alternative zur konventionellen Variante zu prüfen.
- Ziel muss sein, die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur möglichst unabhängig von Haushaltsschwankungen zu gestalten, um Planungssicherheit für Infrastrukturprojekte herzustellen. Ein wichtiger Schritt dazu ist die Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), insbesondere durch Herstellung der Kreditfähigkeit.
- Das Bekenntnis zur forcierten Umsetzung von PPP-Lösungen und zur Stärkung der VIFG muss in Maßnahme D3 stärker zum Ausdruck gebracht werden.

Differenzierung der Lkw-Maut nach Strecken und Zeitklassen (E1)

- Wichtig und begrüßenswert ist dabei die Aussage im Masterplan, dass aus der Tarifstaffelung „keine zusätzlichen Mauteinnahmen generiert werden“.
- Es ist sicherzustellen, dass diese Maßnahme nicht im Widerspruch zum Mautmoratorium der Koalitionsvereinbarung steht und nicht zu einer Überbelastung des Gewerbes führt.

Lärminderung bei Schienenfahrzeugen (E3)

- Die staatliche Förderung neuer Technologien zum Lärmschutz an der Quelle (lärmarme Bremssohlen) ist auf hohem Niveau fortzuführen, um die Akzeptanz des Schienenverkehrs in der Bevölkerung nicht zu gefährden.
- Für die aktuelle Förderrichtlinie sollten in enger Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern zusätzliche effektive Anreizsysteme (auch für private Vermieter) entwickelt und für die Umrüstung von rollendem Material etabliert werden.

Aus- und Weiterbildung Logistik / Leuchtturmprojekt Hochschulausbildung (F2-4)

- Um die vorhandenen Errungenschaften im Bereich Aus- und Weiterbildung nicht zu gefährden und das vielfältige Engagement von Hochschulen und Wirtschaft zu würdigen, sollten diese mit den geplanten Maßnahmen des Masterplans abgeglichen und auf Elemente mit Vorbildcharakter hin analysiert werden.
- Zur internationalen Profilierung der „Hochschulausbildung Logistik“ in Deutschland scheint die Initiierung mehrerer profilierter Projekte sinnvoller als die Konzentration auf ein einziges Leuchtturmprojekt. Die Maßnahme F4 sollte entsprechend angepasst werden.

Einrichtung eines Netzwerkes `Güterverkehr und Logistik´ (G1)

- Das in dieser Maßnahme beschriebene Netzwerk und dessen Aufgabengebiete sollten wesentlich weiter gefasst werden. Die Wirtschaft muss *in jedem Fall* einbezogen werden und die Zielrichtung sollte sich nicht nur auf die Einwirkung auf EU-Entscheidungsverfahren beschränken.

- Ein ständiges, ggf. auch formalisiertes Netzwerk mit fest definierten hochrangigen Ansprechpartnern bei Bund, Ländern, Kommunen, Verbänden und Unternehmen erleichtert die Vermittlung und Durchsetzung von verkehrspolitischen Entscheidungen auch auf nationaler Ebene.
- Um ein konzertiertes Miteinander für die kontinuierliche Abstimmung zentraler verkehrspolitischer Themen zu erreichen, sollte die Formalisierung der Kooperation aller Beteiligten in Form von „Runden Tischen“ oder „Initiativen“ geprüft werden, denen je nach Bedarf Vertreter aus Bund, Ländern, Kommunen, Verbänden und Unternehmen angehören.
- Um eine Überfrachtung zu vermeiden, kann für verschiedene Themenkomplexe (z.B. Baustellenmanagement, Flughafenkonzept, Vermarktung Logistikstandort) jeweils eine spezifische Initiative etabliert werden. Die Verzahnung der einzelnen Initiativen kann durch eine transparente Informationspolitik untereinander und durch die Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sichergestellt werden.
- Die Maßnahme G1 sollte entsprechend modifiziert werden.

Umsetzung eines Vermarktungskonzeptes für den Logistikstandort Deutschland (G2)

- Die inzwischen modifizierte Vermarktungskonzeption (Fokussierung der Marketingmaßnahmen auf einige führende Messen in relevanten Zielstaaten) ist konsequent fortzusetzen.
- Für die erfolgreiche Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland sind darüber hinaus notwendig:
 - > eine stringente Ausrichtung der Marketingaktivitäten auf die relevanten Zielgruppen (Auftraggeber heimischer Logistikdienstleister);
 - > ein umfassendes, stabiles und dynamisches Kontaktnetzwerk im Inland (Administrationen, regionale Logistikinitiativen, Logistikunternehmen, Industrie, Banken, Berater, etc.);
 - > eine permanente Begleitung der Vermarktungsaktivitäten durch die Führungsebene des BMVBS;
 - > eine enge Zusammenarbeit mit Auslandsvertretungen (Botschaften, Handelskammern, Invest in Germany, etc.).
- Die Maßnahme G2 sollte entsprechend präzisiert werden.

Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft (G3)

- Bei der anstehenden Schwachstellenanalyse der Logistikketten ist ein risikobasierter Ansatz zu wählen, um optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis für Sicherheits- und Zertifizierungsmaßnahmen zu gewährleisten.
- Um gezielte Maßnahmen zu ergreifen, bedarf es der Definition eines Schutzziels und der Erarbeitung einer Risikoanalyse, die eventuelle Lücken in der Sicherheit aufweisen. Beides steht in Deutschland und Europa aus.
- Weitere Sicherheitsanforderungen drohen, den freien Warenverkehr sowie die Effizienz der Logistikkette zu gefährden, ohne einen Sicherheitsgewinn zu erzielen. Anstatt Energie auf die Entwicklung neuer Sicherheitsanforderungen zu verwenden, sollten daher die bestehenden Anforderungen standardisiert und somit Doppelprüfungen vermieden werden.
- Anzustreben ist die Etablierung eines Sicherheitsregimes für die Logistikkette, die den freien Warenverkehr im EU-Binnenmarkt nicht behindert. Ein guter Ansatz bietet sich im

Rahmen der Zollsicherheitsinitiative, die auf den Status „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ (AEO) setzt.

- Die Maßnahme G3 sollte entsprechend präzisiert werden.

Deutsches Verkehrsforum, März 2010