

Bewertung des Masterplans Güterverkehr und Logistik

Positive Ansätze:

- Verstärkte Investitionen in Engpässe von hoch belasteten Autobahnen und Schienenstrecken.
- Erhöhung der Mittel zur Förderung des Kombinierten Verkehrs von jährlich 62,5 auf 115 Mio.. Euro.
- Erstellung von bundesweit koordinierten Konzepten zur Entwicklung von Häfen und Flughäfen.
- Ausbau und bundesweite Vernetzung der Verkehrsmanagementsysteme auf den Bundesautobahnen.
- Umsetzung eines Vermarktungskonzepts für den Logistikstandort Deutschland.
- Errichtung eines Netzwerks Güterverkehr und Logistik, in dem Bund, Länder und die Wirtschaft zusammenarbeiten.

Wesentliche Mängel:

- Kein klares Bekenntnis zur Mobilität, sondern zu sehr die Diktion einer Verkehrsvermeidung.
- Kein transparentes und schlüssiges Finanzierungskonzept, das die öffentliche Hand, die Privatwirtschaft und die Verkehrsnutzer ausgewogen einbezieht.
- Keine klare Abschätzung des künftigen Mittelbedarfs für die Verkehrsinfrastruktur.
- Zu wenig Augenmerk auf die Chancen von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften und die notwendige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft VIFG
- Die unterstützenswerten Vorschläge zur Entmischung von Güter- und Personenverkehr müssten konkreter gefasst werden, um eine tragfähige Positionierung der Investitionen zu erreichen.
- Die Überprüfung der Bedarfspläne ist begrüßenswert, allerdings hätte stärker betont werden müssen, dass die Überprüfung eindeutig auf eine nutzenorientierten Korridorbetrachtung anstelle von Regionalproporz abzielen muss, um das Güterverkehrswachstum entlang der Hauptachsen zu bewältigen.
- Der Vorschlag zur Anlastung externer Kosten hätte durch den Hinweis auf eine kritische Begleitung des europäischen Entscheidungsprozesses durch die Bundesregierung ergänzt werden müssen.