

Kontakt: Ingrid Kudirka ▪
Klingelhöferstraße 7 ▪
10785 Berlin ▪
Tel. 030 / 26 39 54-30 ▪
Fax 030 / 26 39 54-22 ▪
kudirka@verkehrsforum.de ▪

Klaus-Peter Müller zum Masterplan Güterverkehr und Logistik

Masterplan erfüllt Erwartungen nicht – Finanzierungskonzept fehlt

Aber erster Schritt zu einer Logistikpolitik der Bundesregierung

Berlin, 16. Juli 2008 – „Auch wenn der nun vorliegende `Masterplan Güterverkehr und Logistik` hinter den Erwartungen zurück bleibt, so stellt er doch einen ersten Schritt hin zu einer echten Logistikpolitik der Bundesregierung dar“, reagiert Klaus-Peter Müller, Vorsitzender des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum, auf den heutigen Kabinettsbeschluss.

„Die **Maßnahmen des Masterplans reichen allein nicht aus**, um die künftigen Herausforderungen des Güterverkehrs zu bewältigen. Ergänzend ist vor allem ein überzeugendes **Konzept zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur notwendig**, das über Jahre hinweg für konstante und erhöhte Finanzmittel unabhängig von Haushaltsschwankungen sorgt“, so Müller.

Dennoch setzt Müller **Hoffnungen auf den weiteren Masterplan-Prozess**: „Die große Chance liegt nun in der vorrangigen und sinnvollen Umsetzung derjenigen Maßnahmen des Masterplans, die das Güterverkehrssystem effizienter machen und den größten Nutzen für die deutschen Unternehmen und den Logistikstandort Deutschland bringen.“ Das Erfolgsrezept sieht Müller in einem Dreiklang: „Um eine **zukunfts feste deutsche Logistikpolitik** zu entwickeln, die auch Vorbildcharakter für die EU haben kann, brauchen wir

- ausreichend Finanzmittel,
- adäquate personelle Ressourcen der Verwaltungen und
- eine enge Partnerschaft zwischen Wirtschaft und Politik.“

Dass ein **Masterplan** zur Bewältigung des Güterverkehrswachstums und Stärkung der deutschen Logistikbranche **dringend notwendig** ist, steht für Müller außer Frage. Der seit zwei Jahren laufende Masterplan-Prozess habe auch bereits Erfolge gebracht: „Die Sensibilität der Politiker für die Herausforderungen im Güterverkehr und die damit verbundene Notwendigkeit von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ist gestiegen.“

Ausdrücklich lobt Müller die **positiven Ansätze des Masterplans**, der den Vorschlägen der Verkehrswirtschaft zum ersten Entwurf auch teilweise Rechnung trage – so. z.B. durch die Abkehr von nach Fahrtlänge gestaffelten progressiven Mautsätzen. „Erkennbar ist das Bestreben der Bundesregierung, eine stärkere koordinie-

Das **Deutsche Verkehrsforum** ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Unsere rund 170 Mitgliedsunternehmen erwirtschaften einen Jahresumsatz von rund 500 Mrd. € und wollen die Verkehrsbedingungen verbessern sowie die Mobilität in Deutschland und Europa sichern.

rende Rolle zu übernehmen“, so Müller. Dies zeige sich vor allem in folgenden unterstützenswerten Vorschlägen:

- **Verstärkte Investitionen in Engpässe** von hoch belasteten Autobahnen und Schienenstrecken, um den Verkehrsfluss zu verbessern und Güter- und Personenverkehr zu entzerren;
- 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**, um Wertschöpfung und Arbeitsplätze zu schaffen;
- Errichtung eines **Netzwerks Güterverkehr und Logistik**, in dem Bund, Länder und die Wirtschaft zusammenwirken.

Allerdings stellt Müller **auch wesentliche Mängel am Masterplan** fest: „Es fehlt ein eindeutiges Bekenntnis zur Mobilität, die Diktion des Dokuments ist immer noch **zu sehr von der Idee der Verkehrsvermeidung geprägt**, anstatt Effizienzsteigerung sowie Stärkung und Vernetzung der Verkehrsträger in den Vordergrund zu stellen.“ Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die ungenügenden Aussagen zur Finanzierung der einzelnen Maßnahmen:

- „Der Masterplan enthält **kein transparentes und schlüssiges Finanzierungskonzept**, das die öffentliche Hand, die Privatwirtschaft und die Verkehrsnutzer ausgewogen einbezieht.
- Es **fehlt auch eine klare Abschätzung des künftigen Mittelbedarfs** für Verkehrsinfrastruktur. Der von Experten und Wirtschaft akzeptierte Investitionsbedarf von zusätzlich mindestens zwei Milliarden Euro pro Jahr hätte als strategische Zielmarke festgelegt werden müssen; dieser Bedarf wird im Masterplan nur ungenügend untermauert.
- Außerdem legt der Masterplan **zu wenig Augenmerk auf die Chancen von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (PPP)** und die dazu notwendige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG).“

Zur Vorsicht mahnt Müller im Umgang mit den sensiblen Themen **Optimierung von Transitverkehren** und **Anlastung externer Kosten**: „Die Bundesregierung muss die entsprechenden europäischen Diskussions- und Entscheidungsprozesse **sehr behutsam, differenziert und kritisch begleiten**, um den Wirtschaftsstandort Deutschland in seiner Entwicklung nicht zu gefährden und die deutschen Unternehmen im internationalen Wettbewerb nicht zu benachteiligen. Standortentscheidungen werden nicht zuletzt auch aufgrund von Transport- und Logistikkosten getroffen.“

* * *

*Das **Deutsche Verkehrsforum** ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Unsere rund 170 Mitgliedsunternehmen erwirtschaften einen Jahresumsatz von rund 500 Mrd. € und wollen die Verkehrsbedingungen verbessern sowie die Mobilität in Deutschland und Europa sichern.*