

Lenkungskreis 'Güterverkehr'
im Deutschen Verkehrsforum

Stellungnahme

**zum Masterplan Güterverkehr
und Logistik**

November 2007

Deutsches Verkehrsforum

Unser Auftrag

„Mobilität für Deutschland“ – durch ein leistungsfähiges, kundenorientiertes und umweltfreundliches integriertes Verkehrssystem

Unser Selbstverständnis

Wir vertreten die gemeinsamen Interessen der Verkehrswirtschaft in Deutschland gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft.

Wir setzen uns für die Förderung der Mobilität und für die Verbesserung der Rahmenbedingungen ein – wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Beschäftigung.

Wir schaffen das „Schaufenster der deutschen Verkehrswirtschaft“ zur Exportförderung ihrer Produkte und Dienstleistungen und unterstützen so ihre weltweit führende Position.

Unsere Ziele

- Allgemeine Anerkennung der zentralen Bedeutung der Mobilität und der Verkehrswirtschaft
- Leistungs- und entwicklungsfähige Verkehrsinfrastruktur
- Intelligent vernetzte Verkehrssysteme mit voller Nutzung der Synergie-Potenziale und spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger
- Faire Bedingungen für alle Verkehrsträger – national und international
- Kundenorientierte integrierte Mobilitätslösungen

Unsere Aktivitäten

Wir bieten die richtige Plattform, damit Kunden, Verkehrsträger, Wirtschaft, Politik und Wissenschaft die Kernfragen des Verkehrs zielführend diskutieren.

Wir fördern die Meinungsbildung zu aktuellen Verkehrsproblemen durch Veranstaltungen, Stellungnahmen, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Wir kooperieren mit politischen Entscheidern und Dachverbänden für Schiene, Straße, Luftverkehr sowie See- und Binnenschifffahrt – national und international.



Stellungnahme

Lenkungskreis `Güterverkehr` des Deutschen Verkehrsforums zum Masterplan Güterverkehr und Logistik

A. Einleitung

Der Lenkungskreis `Güterverkehr` des Deutschen Verkehrsforums begrüßt ausdrücklich den Ansatz der Bundesregierung, mit dem „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ das gesamte Güterverkehrssystem in Deutschland noch effizienter zu machen.

Davon profitiert nicht nur die Logistikbranche direkt, sondern die gesamte Wirtschaft, die Umwelt und letztendlich jeder Bürger. Denn die Waren, die jährlich für jeden einzelnen Bundesbürger transportiert werden, können in einem effizienten Gesamtsystem mit weniger Transporten, weniger Staus und geringerer Umweltbelastung schneller und zuverlässiger geliefert werden.

Der Produktionsstandort Deutschland braucht eine reibungslose Logistik. Da die Wertschöpfung in allen Bereichen direkt vom optimalen Fluss der Güterströme abhängt, ist Verkehrspolitik zum Wohle der Logistikbranche zugleich aktive Wirtschaftspolitik. Deutschland bleibt nur dann Exportweltmeister, wenn sich die Logistikwirtschaft weiterhin entwickeln kann. Schon heute arbeiten 2,6 Mio. Beschäftigte im Logistiksektor. Das entspricht 8 % der Beschäftigten in Deutschland, die mit 170 Mrd. Euro Bruttoumsatz im Jahr 2006 allein 7 % des Bruttoinlandsproduktes erwirtschafteten. Somit steht die Logistik im Branchenvergleich mittlerweile auf Platz 3 in Deutschland.

Effizienzsteigerung in der Logistik kommt auch der Umwelt zu Gute. Größtmögliche Bündelungen von Verkehren und optimierte Routenplanungen sparen Energie und reduzieren Emissionen. Durch optimierten Betrieb können über alle Verkehrsmittel hinweg die Auslastungen erhöht und damit der Ressourcenverbrauch pro Ladeinheit gesenkt werden.

Der Masterplan ermöglicht somit eine „win-win“-Situation für Bürger, Wirtschaft und Umwelt, und kann einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des Verkehrswachstums in den kommenden Jahren leisten. Damit der Masterplan ein Erfolg wird, ist es notwendig, dass

- er einen Katalog konkreter Maßnahmen und Handlungsempfehlungen mit eindeutiger Benennung von Zuständigkeiten enthält,
- sich dieser Maßnahmenkatalog eng an den Ansprüchen der Verkehrswirtschaft orientiert,
- für alle Maßnahmen konkrete Umsetzungstermine festgelegt werden und erste Umsetzungsschritte in enger Abstimmung zwischen Bund, Ländern und Wirtschaft noch in 2008 erfolgen,
- die Umsetzung der Maßnahmen auch seitens der Verwaltung unterstützt werden, indem ausreichend Personalressourcen vorgehalten sowie bestehende Vorschriften auf Überregulierung und Wettbewerbsneutralität hin überprüft werden.

Basierend auf den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen präsentierten Vorschlägen aus den vorangegangenen Expertenworkshops sehen wir den dringenden Handlungsbedarf in folgenden Bereichen:

1. Infrastruktur ausbauen – Vernetzung vorantreiben
2. Kooperation Bund, Länder und Wirtschaft intensivieren
3. Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland offensiv betreiben
4. Lieferkettensicherheit nachfragegerecht und praktikabel gestalten
5. Umweltwirkung durch weitere Effizienzsteigerung verbessern
6. Aus- und Weiterbildung auf hohem Niveau halten.

B. Anmerkungen zu den Expertenvorschlägen aus den Workshops

1. Infrastruktur ausbauen – Vernetzung vorantreiben

Der Lenkungskreis `Güterverkehr` des Deutschen Verkehrsforums begrüßt insbesondere die Vorschläge zu

- Erhöhung der Investitionsmittel,
- Effizienter Mitteleinsatz durch Verwaltungsreform,
- Entmischung der Verkehre,
- Neukonzeption der KV –Terminalförderung,
- Vernetzung der Verkehrsträger und Informationssysteme.

1.1 Erhöhung der Investitionsmittel

Der Vorschlag, die Investitionsmittel für die Schiene und Straße schrittweise gegenüber dem Basisjahr 2007 um je 1 Mrd. EUR, also 2 Mrd. EUR jährlich zu erhöhen, ist umgehend zu realisieren. Denn der – ebenfalls zu begrüßende – Vorschlag, die Investitionsmittel auf prioritäre Maßnahmen zu konzentrieren, wird allein nicht ausreichen, um eine bedarfsgerechte Infrastruktur bereitzustellen. Mehr Investitionsmittel – auch für die Wasserstraßen – sind dringend notwendig, um die jährliche Investitionslücke zur Bundesverkehrswegeplanung zu schließen. Dazu gehört auch, die zusätzlichen Lkw-Maut Einnahmen ungekürzt dem Haushalt der VIFG zukommen zu lassen, ohne dem Verkehrshaushalt, wie bisher, um diesen Betrag zu reduzieren. Außerdem sind die Anstrengungen zu verstärken, zusätzlich mehr privates Kapital für die Verkehrsinfrastruktur zu mobilisieren.

1.2 Effizienter Mitteleinsatz durch Verwaltungsreform

Um die Investitionsmittel der öffentlichen Hand effizienter für die Verkehrsinfrastruktur einzusetzen, muss auch die Chance der Föderalismuskommission II genutzt werden. Dabei geht es nicht nur darum, die Klassifizierung des Straßen- und Wasserstraßennetzes bedarfsgerecht zu gestalten, sondern vor allem um die Reform der Auftragsverwaltung im Straßenverkehr. Eine Neuzuweisung der Zuständigkeiten für Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen muss zu einer klaren Zuordnung der Aufgaben und Kompetenzen zwischen Bund und Ländern führen. Ebenso gilt es Anreize für effizientere Verfahrensabläufe in Verwaltungen während des gesamten Prozesses der Realisierung von Verkehrsinfrastruktur zu schaffen.

1.3 Entmischung der Verkehre

Die Entmischung schneller und langsamer Verkehre bzw. des Güter- und Personenverkehrs durch Engpassbeseitigung und den Ausbau von Güterverkehrskorridoren ist von zentraler Bedeutung für die Effizienzsteigerung des Güterverkehrssystems. Dieser Vorschlag, der sich auch in die europäische Zielsetzung der Schaffung von „Grünen Korridoren“ einpasst, ist daher schnellstmöglich umzusetzen. Die geschwindigkeitsorientierte Entmischung kann zusätzliche Kapazitäten schaffen und neue Transportkonzepte ermöglichen.

1.4 Neukonzeption der KV-Terminalförderung

Durch eine bedarfsgerechte Neukonzeption der KV-Terminalförderung und Weiterentwicklung von Umschlagtechniken können zusätzliche Impulse für den Kombinierten Verkehr realisiert werden. Dazu gilt es:

- Qualitätsziele neu zu definieren und dabei vor allem notwendige Kostenreduzierungen zu berücksichtigen; als Kosten-Benchmark dient dabei der Straßengüterverkehr;
- ein Netz von KV-Terminals zu definieren und die Bedienung über funktionierende Güterverkehrskorridoren (s. o) sicher zu stellen;
- bei innovativen Umschlagtechniken den Schwerpunkt auf Wirtschaftlichkeit, Skalierbarkeit und Umsetzung zu legen und die Pilotanwendung in Hannover-Lehrte zügig in Betrieb zu nehmen.

1.5 Vernetzung der Verkehrsträger und Informationssysteme

Zur besseren Vernetzung der Verkehrsträger und Informationssysteme ist auf Bundesebene ein bundesweit kompatibles Verkehrsmanagement- und Informationssystem für den Straßengüterverkehr mit zentraler Koordination der Verkehrsdaten zu schaffen. Hier sind innovative Konzepte gefordert, um geeignete Schnittstellen zu schaffen und die Grenzen zwischen den vorhandenen Systemen zu überwinden. Derartige Konzepte müssen von staatlicher Seite aus – auch finanziell – gefördert werden.

Diese Datenbasis muss auch dazu genutzt werden, über Ländergrenzen hinweg ein abgestimmtes und optimiertes Baustellenmanagement zu realisieren, um die Zahl der temporären Engpassstellen so gering wie möglich zu halten.

Konzeptvorschlag

Neben der Bestandserhaltung ist der Beseitigung von Engpässen, d.h. der bedarfsgerechten Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen, Vorrang einzuräumen. Dazu ist das Verfahren zur Projektauswahl des Bundesverkehrswegeplans mittel- bis langfristig auf eine neue Grundlage zu stellen.

Zukünftig darf nicht die möglichst flächige Verteilung der Investitionsmittel über Gesamtdeutschland ausschlaggebend sein, sondern in weitaus stärkerem Maße das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Maßnahme. Dies umso mehr, da sich das Güterverkehrswachstum von Straße und Schiene in Deutschland zunehmend auf bestimmte Korridore – v.a. Hafenhinterlandverbindungen – konzentriert.

Dieser Entwicklung muss eine zukunftsorientierte Infrastrukturplanung und -realisierung Rechnung tragen. Um zu einer Konzentration von Ressourcen auf spezifische Güterverkehrskorridore zu gelangen, schlagen wir folgende Schritte vor:

- Parameter / Benchmarks für die Belastung der Infrastruktur sind u. a. auf Basis der sog. Verflechtungsprognose des BMVBS zu definieren und zügig zur Anwendung zu bringen. Langfristig ist eine adaptierte Prognose der Verkehrsentwicklung notwendig. Für die genaue Abbildung der Infrastrukturbelastung sind, neben der in Tonnenkilometern gemessenen Verkehrsleistung, neue belastungsorientierte Kennziffern erforderlich. Diese müssen die Fahrleistungen und damit die tatsächliche Belastung der Straßen stärker einbeziehen;
- Besonders belastete Straßen- und Schienenstrecken anhand dieser Parameter / Benchmarks zu klassifizieren, um zu einer aussagekräftigen Definition von besonders belasteten Güterverkehrskorridoren zu gelangen. Dabei sind die Korridore der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) zu berücksichtigen; außerdem sollten die nationalen Planungen mit den EU-Initiativen zu den „Grünen Korridoren“ abgestimmt werden. In der Folge ist mit Priorität in den Erhalt, die Modernisierung und den Neubau der nachfragestärksten Relationen zu investieren;
- Maßnahmen festzulegen, mit denen die Güterverkehrskorridore in Deutschland durchgängig gestaltet werden können (z.B. Engpassbeseitigung durch Überholgleise, Elektrifizierung, sechs- oder achtspurigen Ausbau von Bundesautobahnen, Anwendung von Verkehrstelematik);
- Zeitnahe Realisierung eines / mehrerer „Pilot-Korridore(s)“, auf dem / denen auch neue – kurzfristig realisierbare – Konzepte wie Telematikanwendungen, koordiniertes Baustellenmanagement und regional übergreifendes Verkehrsmanagement erprobt werden können.

2. Kooperation Bund, Länder und Wirtschaft intensivieren

Der mit dem Masterplanprozess initiierte intensive Austausch von Bund, Länder, Logistikwirtschaft, Verladern und Verbänden ist ein Erfolg versprechender Ansatz für Transparenz und praxisingerechte Ergebnisorientierung, um die gesamte Branche durch ein konzertiertes Miteinander von Politik und Wirtschaft voranzubringen.

Diese enge Zusammenarbeit gilt es fortzuführen, insbesondere bei folgenden Themen:

- Neuordnung der Zuständigkeiten für die Planung, Realisierung und Unterhalt von Bundesfernstraßen;
- Verbesserung des länderübergreifenden Baustellenmanagements für Bundesautobahnen
- Etablierung eines bundesweit harmonisierten Verkehrsmanagementsystems;
- Entwicklung einer nationalen Hafenpolitik, mit dem Ziel einer engen Abstimmung der Investitionen in Hafeninfrastrukturen, seeseitige Zufahrten und Hinterlandanbindungen;
- Entwicklung einer nationalen Flughafenpolitik, v.a. zur länderübergreifenden Koordinierung der Flughafenplanung und -entwicklung;
- weltweite Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland, sowie der konsequente Aufbau und die Weiterentwicklung eines positiven Images der Branche innerhalb der Republik.

Konzeptvorschlag

Für eine kontinuierliche Abstimmung der aufgelisteten Themen ist die mit dem Masterplan begonnene Kooperation in Form von „Runden Tischen“ oder „Initiativen“ zu formalisieren, denen je nach Bedarf Vertreter aus Bund, Ländern, Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft angehören.

Um eine Überfrachtung zu vermeiden, sollte für jeden Themenkomplex eine eigene Initiative etabliert werden. Die Verzahnung der einzelnen Initiativen wird durch eine transparente Informationspolitik untereinander und durch die Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sichergestellt.

3. Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland offensiv betreiben

Für eine weiterhin positive Entwicklung des Logistikstandorts Deutschlands bedarf es auch einer weltweiten Vermarktung durch einen übergreifenden Ansatz von Bund, Ländern, Wirtschaft und Verbänden.

Dringend notwendig ist eine gebündelte Vermarktung des Standortes auf Bundesebene durch eine eigenständige Gesellschaft mit einem schlüssigen Konzept und ausreichenden Finanzmitteln. Diese Vermarktungsgesellschaft dient zur Unterstützung der unter Punkt 2 erwähnten Kooperation zwischen Bund, Ländern, Wirtschaft und regionaler Logistikinitiativen.

Konzeptvorschlag

Die Privatwirtschaft ist bereit sich gemeinsam mit dem Staat für ein zielorientiertes Konzept zu engagieren.

Der Logistikstandort Niederlande wird erfolgreich durch das „Holland International Distribution Council“ (HIDC) – eine semi-privatwirtschaftliche Non-Profit-Organisation mit vollem Rückhalt der Regierung – vermarktet. Es ist umgehend zu prüfen, inwiefern ein solches PPP-Modell zur Etablierung einer nationalen Vermarktungsgesellschaft in Ergänzung zu bestehenden regionalen Logistikinitiativen auf Deutschland übertragbar ist.

Ziel dieser Gesellschaft muss sein, ausländische Investoren nach Deutschland zu holen. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit mit Auslandsvertretungen (Botschaften, Handelskammern, Invest in Germany, etc.), ebenso wie ein umfassendes, stabiles und dynamisches Kontaktnetzwerk im Inland (Administrationen, Logistikinitiativen, Logistikunternehmen, Industrie, Banken, Berater, etc.). Dabei gilt es den Mittelstand in alle Aktivitäten einzubeziehen, da sie die große Mehrheit der Unternehmen des Logistiksektors stellen.

4. Lieferkettensicherheit nachfragegerecht und praktikabel gestalten

Die Gewährleistung einer sicheren Transportkette ist für eine effiziente Logistik unabdingbar. Immer neue Anforderungen ergänzen, insbesondere nach den Terrorangriffen am 11. September 2001, bestehende Vorschriften, ohne dass sie aufeinander abgestimmt sind. Dies führt zu Ineffizienzen und Doppelprüfungen ohne zusätzlichen Sicherheitsgewinn. Längst überfällig sind daher

- die internationale Harmonisierung der bestehenden gesetzlichen und betrieblichen Sicherheitsregime sowie
- die Schaffung eines einheitlichen, übergeordneten und transparenten Sicherheitsstandards.

Alle Anstrengungen müssen sich auf die Systematisierung der bestehenden Sicherheitsvorschriften im Rahmen dieser beiden Aspekte konzentrieren. Nicht zielführend ist hingegen, auf rein nationaler Ebene Sicherheitsstrategien bzw. „gewünschte Sicherheitsniveaus“ zu definieren.

Konzeptvorschlag

Die in Deutschland bestehenden nationalen und betrieblichen Vorschriften zum Schutz der Lieferkette vor Terrorangriffen sind auf ihre Konformität mit internationalen und europäischen Sicherheitsbestimmungen zu prüfen. Dies darf jedoch nicht zu weiterer Regulierung führen.

Mit einer national abgestimmten Stimme kann Deutschland eine pro-aktive und treibende Rolle auf europäischer und internationaler Ebene einnehmen, um die dringend notwendige gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsregimen durch Drittstaaten zu beschleunigen. Damit werden Doppelprüfungen künftig vermieden.

Leitlinie für eine harmonisierte Sicherheitslandschaft bildet das Papier „Zehn Eckpunkte für die sichere Lieferkette“ des Deutschen Verkehrsforums vom Juni 2007. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei die Definition von Benchmarks auf internationaler / europäischer Ebene, um den Vergleich von Sicherheitsvorschriften ohne neuer Zertifizierungen zu ermöglichen.

5. Umweltwirkung durch weitere Effizienzsteigerung verbessern

Die deutsche Verkehrswirtschaft wird auch zukünftig ihren Beitrag zur Entkopplung von Verkehrsleistung und Emissionen leisten und den CO₂-Ausstoß trotz steigender Mobilität verringern. Um die ambitionierten Reduktionsziele der Bundesregierung zu erreichen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft nicht zu gefährden, ist ein konzentriertes Handeln von Politik und Wirtschaft im Rahmen einer „Vier-Säulen-Strategie“, unabdingbar.

Konzeptvorschlag

Politik und Wirtschaft müssen sich im Rahmen einer gemeinsam entwickelten „Vier Säulen-Strategie“ auf die Umsetzung eines Maßnahmenbündels in folgenden vier Handlungsfeldern einigen: technischer Fortschritt, effiziente Infrastruktur, optimierter Betrieb und gesetzliche Regulierung

Technischer Fortschritt

Die Reduktion von Verbrauch und Emissionen an der Quelle muss primäres Ziel einer erfolgreichen Klimastrategie sein. Neuartige Antriebstechnologien, alternative Kraftstoffe und intelligent gesteuerte Verkehrsströme verbessern mittelfristig die Akzeptanz, die Wirtschaftlichkeit und die Umweltfreundlichkeit des Gesamtsystems Verkehr. Damit die besten Technologien und Logistikkonzepte zum Einsatz kommen und Innovationen zügig in den Markt gebracht werden, müssen entsprechende Investitionen in Teilbereichen auch vom Staat durch geeignete Förderprogramme und Forschungsinitiativen sowie Anreizsysteme unterstützt werden. Ökologisch motivierte zusätzliche Steuern und Abgaben, die der Logistikwirtschaft die notwendigen Mittel entziehen, sind hingegen auch für die Umwelt kontraproduktiv.

Effiziente Infrastruktur

Eines der effizientesten Klimaschutzprogramme ist die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur. Die Verstetigung des Verkehrsflusses durch Beseitigung von Engpässen, schützt das Klima. Daher ist die Infrastruktur gemäß den Vorschlägen unter Punkt 1 gezielt auszubauen und die Vernetzung voranzutreiben.

Optimierter Betrieb

Auch in den operativen Abläufen des Verkehrsbetriebs und in der Nutzung durch die Kunden stecken erhebliche Effizienzpotentiale, die gehoben werden müssen (z.B. Spritspartrainings, verbesserte An- und Abflugverfahren, etc.). Dies erfordert weitere Anstrengungen der Verkehrsunternehmen, die Verbreitung von „Best Practice“-Beispielen durch die Wirtschaft, aber auch die Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen.

Gesetzliche Regulierung

Die Regulierung durch den Gesetzgeber muss dazu dienen, die Nutzung technischer Neuentwicklungen zur Steigerung der Energieeffizienz durch Marktanreize zu beschleunigen. Die Umstellung der Kfz-Steuer auf CO₂-Basis ist ein Beispiel für ein viel versprechendes ökonomisches Instrument, da damit die Verbesserung und Verjüngung von Fahrzeugflotten gefördert wird. Doppelbelastungen, wie sie heute im Schienenverkehr durch indirektes Einbeziehen in den Emissionshandel auftreten, gilt es abzustellen.

6. Aus- und Weiterbildung auf hohem Niveau halten

Nach der Delphi-Studie des Deutschen Verkehrsforums ist die Verfügbarkeit qualifizierten Personals eine der großen Herausforderungen der Zukunft. Bereits heute zeichnen sich Engpässe ab.

Deutschland nimmt im Bereich Aus- und Weiterbildung nicht zuletzt auch aufgrund der Eigeninitiative vieler Logistikunternehmen eine Vorreiterposition in Europa ein. Neben dem allgemein anerkannten hohen Ausbildungsniveau in Betrieben und an den Hochschulen wurde in den vergangenen Jahren ein leistungsfähiges System der betrieblichen Weiterbildung etabliert. Um diese Ansätze dem globalisierten Marktumfeld anzupassen, müssen sie vernetzt und im Sinne eines Minimalkonsenses standardisiert werden.

Konzeptvorschlag:

Anzustreben sind EU-weit anerkannte Mindeststandards der Aus- und Weiterbildung, ohne diesen Bereich vollständig zu harmonisieren und unternehmerische Initiativen einzuschränken.

Die Bundesregierung sollte als Koordinator der deutschen Wissenschaft, Wirtschaft und Politik fungieren und Standards innerhalb der Branche fördern. Diese können sodann umso kraftvoller gegenüber den europäischen Partnern kommuniziert werden.

C. Fazit

Der „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ muss ein Instrument werden, um

- auf eine Aufstockung der Investitionsmittel aus dem Bundeshaushalt für Verkehr hinzuwirken,
- einen bedarfsgerechteren Einsatz von Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur unter Einbeziehung aller Verkehrsträger nach dem Kosten-Nutzen-Prinzip, zu erreichen,
- das Güterverkehrssystem in Deutschland durch Vernetzung von Akteuren (Bund / Länder Transporteure / Verlader), Infrastrukturen und Datenströmen effizienter zu gestalten,
- innovative Konzepte und Technologien sowie deren rasche Umsetzung zu fördern,
- Investoren im Bereich der Logistik nach Deutschland zu holen,
- Güterverkehr und Logistik einen höheren Stellenwert in der Politik zu verschaffen,
- die Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges bewusst zu machen und damit die Akzeptanz von Güterverkehr und Logistik in der Öffentlichkeit zu steigern.

Um diese Chancen zu nutzen, bietet der Lenkungskreis `Güterverkehr` des Deutschen Verkehrsforums der Bundesregierung seine weitere Unterstützung bei der Erstellung des Masterplans an.

Das Deutsche Verkehrsforum baut darauf, dass das BMVBS unsere branchenübergreifende Stellungnahme zu den Expertenvorschlägen offensiv in die Abstimmung innerhalb der Bundesregierung und mit den Bundesländern einbringt.