

Resolution des Präsidiums zum Masterplan Güterverkehr und Logistik

Das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums nimmt zu dem in Vorbereitung befindlichen „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ der Bundesregierung wie folgt Stellung:

1. Logistikstandort Deutschland braucht den Masterplan

Der Erfolg des Standortes Deutschland hängt maßgeblich vom Güterverkehr und von der Logistik ab. Die Wirtschaftskraft Deutschlands als Exportweltmeister ist ohne einen leistungsfähigen Logistik- und Güterverkehrssektor nicht denkbar. Die Verkehrs- und Transportwirtschaft muss gegen eine zunehmende globale Konkurrenz wettbewerbsfähig bleiben, um Arbeitsplätze am Standort zu sichern und neu zu schaffen.

Um dieses Bewusstsein in Politik und Öffentlichkeit zu verstärken und die richtigen Maßnahmen umzusetzen, brauchen wir den Masterplan Güterverkehr und Logistik. Er bietet hinsichtlich der Effizienzsteigerung des Güterverkehrssystems und der Bewusstseinschärfung für Logistik bei Politik und Bevölkerung eine einmalige Chance, die genutzt werden muss.

Das Deutsche Verkehrsforum als Vertretung der Verkehrswirtschaft in Deutschland hat großes Interesse daran, dass der Masterplan ein Erfolg wird.

Wir unterstützen daher im Grundsatz die Idee des Masterplans, der gegenwärtige Entwurf muss jedoch in den folgenden Punkten konkretisiert, optimiert und korrigiert werden.

2. Eindeutiges Bekenntnis zur Mobilität notwendig

Der Masterplan will und muss ein eindeutiges Bekenntnis zur Mobilitätssicherung enthalten und einen Beitrag dazu leisten, dass die Akzeptanz von Mobilität in der Bevölkerung wächst. Dazu muss – unter angemessener und gleichberechtigter Berücksichtigung aller Verkehrsträger – die große Bedeutung von Mobilität und Güterverkehr für Wirtschaft und Gesellschaft stärker betont werden. Millionen Arbeitsplätze in Deutschland hängen von unserer Position in der globalen Arbeitsteilung ab. Darum muss der Masterplan den Sektor Güterverkehr und Logistik als Schlüsselbranche im internationalen Wettbewerb stärken.

Der Masterplan darf keine Vorschläge enthalten, die die Position der deutschen Logistikindustrie im globalen Wettbewerb durch einseitige nationale oder EU-Maßnahmen verschlechtern.

Verkehrsvermeidung, staatliche Verkehrslenkung und ein Übermaß an Regulierung schaden der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen ebenso wie eine einseitige, künstliche Verteuerung des Verkehrs durch zusätzliche oder ungerechte Abgaben und Steuern, die z. T. den bisherigen Beschlüssen der Bundesregierung widersprechen.

3. Höhere Investitionen des Bundes in Verkehrsinfrastruktur unabdingbar

Der Erhalt und der Ausbau unserer Infrastruktur sind die wichtigsten Aufgaben zur Stärkung des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland. Diese Ziele müssen auch im Masterplan die höchste Priorität erhalten.

Staus und ineffizienter Verkehr entziehen der Volkswirtschaft wertvolles Potenzial. Fehlende oder unzureichend verfügbare Infrastruktur lenkt Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft an ausländische Standorte. Darum sind Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau der Infrastruktur gesellschaftliche Zukunftsthemen von größter Tragweite. Sie erfordern höchste Aufmerksamkeit der Öffentlichen Hand.

Die in den vergangenen Jahren in Deutschland praktizierte Vernachlässigung der Infrastruktur muss gestoppt und aufgeholt werden. Ansonsten treiben wir den Erhaltungsaufwand auch für die nachfolgenden Generationen unverantwortlich in die Höhe.

Der Bund ist deshalb aufgefordert, mindestens zwei Milliarden Euro jährlich zusätzlich in den Bau und Erhalt der Verkehrswege zu investieren. In diesem Punkt ist der Entwurf des Masterplans hinsichtlich der Finanzierung der Infrastruktur durch den Bund zu konkretisieren.

Die Entwicklung der Bundesinvestitionen in die Infrastruktur hat in den vergangenen Jahren nicht einmal ausgereicht, um die Preissteigerungsrate im Verkehrswegebau von ca. 15 % seit 2000 auszugleichen. Deshalb ist nach Jahren der Unterfinanzierung der Verkehrswege eine Re-Allokation der Mittel im Bundeshaushalt notwendig.

Das Deutsche Verkehrsforum fordert daher den Bund auf, dort zu investieren, wo ein hoher Nutzen für Wirtschaft und Bürger – und damit indirekt auch ein hoher Nutzen für die Öffentliche Hand – erzielt werden kann.

Im Verkehrs- und Infrastruktursektor ist dies der Fall. Allein der Straßenverkehr generiert jährlich durch Steuern und Abgaben über 50 Mrd. Euro Einnahmen für den Staat. Außerdem schafft jede Milliarde, die in die Verkehrsinfrastruktur investiert wird, ca. 20.000 Arbeitsplätze in Deutschland.

Um die wachsende Lücke bei Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur zu schließen, benötigen wir *zusätzlich* zu den um 2 Mrd. jährlich erhöhten Bundesmitteln auch die Einnahmen aus der Lkw-Maut.

Diese Einnahmen können auch dazu dienen, neue kreative Ideen für Kooperationen zwischen privater Wirtschaft und Öffentlicher Hand (PPP) zu entwickeln, um privates Kapital künftig besser in die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur einzubeziehen.

Die Verkehrs- und Logistikwirtschaft in Deutschland übernimmt ihrerseits Verantwortung für die Leistungsfähigkeit und Effizienz des Sektors. Die Unternehmen arbeiten intensiv daran, die Infrastrukturnutzung zu optimieren und den Verkehr noch klimafreundlicher zu organisieren. Alle Verkehrsträger investieren Milliarden von Euro in neueste, hocheffiziente Transportmittel und Technologien, z. B. in optimierte Routenplanung, Fahrzeugeinsatz und Emissionsreduzierung.

4. Entwurf des Masterplans optimieren

Der Entwurf des Masterplans enthält viele gute Ansätze. Hierzu gehören z. B. die Vorschläge zur besseren Entmischung von Güter- und Personenverkehr auf der Schiene, zum Verkehrs- und Baustellenmanagement, zur Förderung des Kombinierten Verkehrs sowie zum Hafen- und Flughafenkonzept.

Das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums spricht sich daher dafür aus, den vorliegenden Entwurf des Masterplans im beschriebenen Sinne fortzuschreiben, zu konkretisieren und zu verbessern.

Ein optimierter Masterplan kann die Logistikbranche in Deutschland entscheidend voranbringen. Hiervon profitieren Gesellschaft und Wirtschaft gleichermaßen.

Berlin, April 2008



Klaus-Peter Müller

Vorsitzender des Präsidiums
Sprecher des Vorstandes COMMERZBANK AG

Das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums:

Detthold Aden

Vorsitzender des Vorstandes BLG Logistics Group AG & Co. KG

Dr. Klaus Baur

Vorsitzender der Geschäftsführung Bombardier Transportation GmbH Deutschland

Ulrich Klaus Becker

Vizepräsident für Verkehr des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs ADAC,
Stellv. Vorsitzender des ADAC Schleswig-Holstein e.V.

Dr. Wilhelm Bender

Vorsitzender des Vorstandes Fraport AG

Dr. Olaf Berlien

Vorsitzender des Vorstandes ThyssenKrupp Technologies AG
Mitglied des Vorstandes ThyssenKrupp AG

Hans-Georg Brinkmann

Vorsitzender der Geschäftsleitung Kühne & Nagel (AG & Co.) KG

Dr. Uwe Franke

Vorsitzender des Vorstands Deutsche BP Aktiengesellschaft

Dr. rer. nat. Hans-Jörg Grundmann

CEO Mobility Siemens AG

Hans-Jörg Hager

Vorsitzender des Vorstands Schenker Deutschland AG,
Mitglied des Vorstands Schenker AG

Dr. Carsten Kreklau

Mitglied der Hauptgeschäftsführung Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Dr. Peter E. Kruse

Sonderbeauftragter des Vorstandsvorsitzenden Deutsche Post AG

Wolfgang Mayrhuber

Vorsitzender des Vorstandes Deutsche Lufthansa AG

Dr. - Ing. E.h. Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands Deutsche Bahn AG

Dr. Jörg Mosolf

Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung Horst Mosolf GmbH &
Co. KG Internationale Spedition

Andreas Renschler

Mitglied des Vorstands Daimler AG

Prof. Dr. - Ing. Martin Rohr

Mitglied des Vorstands HOCHTIEF AG

Norbert Schübler

Geschäftsführender Gesellschafter Schübler Plan Ingenieurgesellschaft mbH

Dr. Otto Wiesheu

Vorstand Wirtschaft und Politik Deutsche Bahn AG

Matthias Wissmann

Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)

Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler

Präsident des Präsidialrats DEKRA e.V.