

> zur Weiterentwicklung
des Aktionsplans
»Güterverkehr und Logistik«

DAS DEUTSCHE VERKEHRSFORUM

Unser Auftrag

»Mobilität für Deutschland« – durch ein leistungsfähiges, kundenorientiertes, und nachhaltiges integriertes Verkehrssystem

Unser Selbstverständnis

Wir sind die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung des Mobilitätssektors in Europa.

Wir verstehen uns als Anwalt für Mobilität. Es geht uns um den Erhalt und die Verbesserung der Mobilitätsbedingungen als Grundvoraussetzung für Wachstum und Beschäftigung.

Wir vereinen Unternehmen und Verbände, Produzenten, Dienstleister, Berater und Vertreter der Nutzer. Unsere rund 170 Mitglieder bilden die gesamte Wertschöpfungskette im Mobilitätssektor ab.

Wir verbinden die Verkehrswirtschaft mit anderen Branchen wie Energie, Bau, Telekommunikation, Finanzen und Beratung.

Im ständigen Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Medien agieren wir als:

- **Interessenvertretung:** Wir bündeln die gemeinsamen Anliegen der Verkehrswirtschaft gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft in Berlin und Brüssel.
- **Netzwerk:** Wir bringen nationale und europäische Entscheider in der Politik, Unternehmen und Verbänden zusammen.

- **Plattform:** Wir veranstalten jährlich über 30 parlamentarische Abende, Symposien und Fachgespräche zu Kernfragen und aktuellen Themen rund um die Mobilität.
- **Impulsgeber:** In Lenkungskreisen und Arbeitsgruppen erarbeiten wir mit den Experten der Mitgliedsunternehmen unsere grundlegenden Strategien und Positionen.

Unsere Ziele

Akzeptanz: Anerkennung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung von Verkehr und Mobilität durch Politik und Öffentlichkeit

Infrastruktur: Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen als Grundlage für einen attraktiven und wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort Deutschland

Umweltschutz: Umweltschonende, energieeffiziente und leise Mobilität

Vernetzung: Intelligent vernetzte Verkehrssysteme, in denen die einzelnen Verkehrsträger ihre Stärken voll ausspielen können

Kundenorientierung: Sichere, kundenfreundliche und bezahlbare Mobilitätsangebote

Logistik: Erhalt der internationalen Spitzenposition des Logistikstandorts Deutschland

Wettbewerb: Faire Bedingungen für alle Verkehrsträger – national und international

STELLUNGNAHME

ZUR WEITERENTWICKLUNG DES AKTIONSPLANS »GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK«

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) begrüßt die von Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, gewählte Vorgehensweise, den Aktionsplan »Güterverkehr und Logistik« in einem offenen und transparenten Prozess gemeinsam mit der Verkehrswirtschaft weiter zu entwickeln. Als Mobilitätsverband der Deutschen Wirtschaft unterstützt das DVF daher ausdrücklich die genannten fünf Ziele der Fortentwicklung des Aktionsplans und die daraus resultierenden Maßnahmenvorschläge.

Zu den von der Logistikbeauftragten der Bundesregierung, PSts. Dorothee Bär MdB, dargelegten Maßnahmenvorschlägen haben wir folgende ergänzende Anmerkungen:

- Der Logistikstandort Deutschland braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur als Überlebensgrundlage. **Die Maßnahmen 1.a bis i zielen daher in die richtige Richtung und müssen im Aktionsplan die oberste Priorität haben.** Um ein stimmiges Reformpaket zu gestalten, sind die zehn Eckpunkte des »Zukunftsprogramms Verkehrsinfrastruktur« des DVF (www.verkehrsforum.de/positionen) zügig umzusetzen. Von besonderer Bedeutung ist, dass für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur **klare Prioritäten aus nationaler Sicht** gesetzt werden (1.a, b, c). Diese Prioritäten müssen insbesondere die hoch belasteten Schienen- und Straßengüterverkehrskorridore, die Seehafen-Hinterlandanbindungen und die Sanierung von Schleusen der wichtigen deutschen Wasserstraßen beinhalten. Außerdem muss die Priorisierung auch gezielt auf die **Auflösung von Engpässen** abzielen - im Bereich Schiene (1b) ebenso wie bei der Straßeninfrastruktur. Unabdingbar ist die **finanzielle Unterfütterung der einzelnen Investitionsmaßnahmen**. Daher ist Maßnahme 1.f notwendige Voraussetzung für die Umsetzung aller Infrastrukturprojekte. Die im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vereinbarten zusätzlichen Mittel von 5 Mrd. EUR für diese Legislatur können dabei nur ein Anfang sein. Vor der Diskussion über eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung ist zweifelsfrei sicherzustellen, dass die Mittelverwendung durch Reformmaßnahmen wie beispielsweise **Finanzierungskreisläufe, überjähriger Mittelverwendung und mehrjähriger Budgets** effizienter gestaltet wird. Die Ausweitung der Lkw-Maut darf auch nicht dazu führen, dass die deutschen Unternehmen im internationalen Wettbewerb geschwächt werden. Dies stünde im Widerspruch zum erklärten Ziel

des Aktionsplans, den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland zu stärken. Um die **Akzeptanz für Verkehrsinfrastrukturprojekte** in der Bevölkerung zu erhöhen (1.h), müssen künftig Vereinbarungen und Entscheidungen für alle Akteure verbindlich getroffen werden können.

- Auch der Maßnahmenblock 2 ist geeignet, den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland zu stärken. Bei den erfolgreichen Ansätzen zur **Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland** (2.b) und **Netzwerkbildung** (2.a) darf nicht nachgelassen werden. Die **enge Abstimmung des Aktionsplan-Prozesses zwischen Politik und Wirtschaft** hat sich bewährt und ist für den Erfolg des Projektes unerlässlich.

Besonders wichtig aus Sicht des DVF sind die Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkongzeptes (2.c) und die Erarbeitung eines neuen Luftverkehrskonzeptes (2.d). Diese Maßnahmen müssen dazu führen, die Lebensadern für den Außenhandel offen zu halten und die **Exportfähigkeit abzusichern**. Beide Konzepte sollten sich auf die entscheidenden Kernpunkte und auf die tatsächliche Umsetzung konzentrieren. **Kernpunkte für die Fortschreibung des Nationalen Hafenkongzeptes** sind:

- Ertüchtigung der Anbindung der deutschen Seehäfen
- Ausbau der strategischen Vernetzung von See- und Binnenhäfen
- Ausbau trimodaler Binnenlandterminals
- Bürokratieabbau und Maßnahmen für optimale Effizienz in der Logistikkette
- Förderung der Offshore-Windenergie-Logistik und Förderung von LNG

Kernpunkte für das künftige Luftverkehrskonzept:

- Benennung der aus nationaler Sicht entscheidenden Flughafenstandorte und der Flughäfen, an denen auch künftig Nachtflüge möglich sein müssen
- Aufzeigen einer Perspektive für die Abschaffung der Luftverkehrssteuer
- Lösungen für mehr Transparenz und Bürgerbeteiligung bei Flugrouten, Betriebszeiten und Infrastrukturausbau, ohne die Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrswirtschaft weiter zu schwächen
- Förderung der Forschung & Entwicklung für Lärminderung und Effizienzoptimierung

Die **verkehrsträgerübergreifende Sicherheitsstrategie** (2.f) schließlich muss unter Einbindung der Güterverkehrs- und Logistikbranche eine Risikoanalyse liefern und differenzierte Schutzziele definieren.

- An einer besseren Vernetzung der Verkehrsträger haben die Mitgliedsunternehmen des DVF ein besonderes Interesse. Sehr wichtig ist aus unserer Sicht insbesondere die **Fortsetzung der erfolgreichen KV-Förderung** (3.c). Vor diesem Hintergrund fehlt in dem Aktionsplan unserer Meinung nach ein Ausloten der grenzüberschreitenden Kooperations- und Fördermöglichkeiten im KV, mit denen gerade in den Güterfernverkehren brachliegende Potenziale erschlossen werden könnten.
- Das DVF und seine Mitglieder setzen auf Umwelt- und Energieeffizienz, um den Logistiksektor nachhaltig zu gestalten. Hinsichtlich der Verkehrslärminderung (4.a) verweisen wir auf den **»Aktionsplan Verkehrslärm«** des DVF (www.verkehrsforum.de/positionen), in dem sich die notwendigen Maßnahmen für alle Akteure – Politik, Wirtschaft, Bürger – wiederfinden. Um die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs auch künftig zu gewährleisten, ist die Bundesregierung gefordert, auf ein **EU-Förderprogramm** zur europaweiten **Umrüstung von Güterwaggons** auf lärmindernde Komposit-Bremssohlen hinzuwirken. Darüber hinaus wird es in Zukunft vor allem um die **Weiterentwicklung alterna-**

tiver Antriebstechnologien und die Etablierung alternativer Kraftstoffe

(4.b) gehen. Die Vorgehensweise muss die **gesamte Logistikkette** erfassen, vom Fernverkehr mit Lkw, Schiff, Schienenverkehr und Flugzeug bis hin zur letzten Meile. Ziel muss sein, eine echte wirtschaftliche Tragfähigkeit für alternative Kraftstoffe und Antriebe möglichst zügig herzustellen, ohne dass bestimmte Energieträger durch öffentliche Vorgaben bevorzugt werden. Die Ansatzpunkte aus der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie, der Nationalen Plattform Elektromobilität und dem Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie müssen konsequent umgesetzt werden. Neben **Elektro-/Hybridantrieb, Erdgas und Brennstoffzelle** im Straßenverkehr sind eine aktive Herangehensweise an **LNG** im Schiffsverkehr und **alternative Flugkraftstoffe** sehr wichtig.

- Bei der Nachwuchssicherung und den Arbeitsbedingungen im 5. Maßnahmenblock ist die **Aufwertung der Branchenberufsbilder** (5.a) mit der wichtigste Ansatz. Ebenso wichtig ist darüber hinaus, sicherzustellen, dass das **duale Ausbildungssystem** in Deutschland auch im Güterverkehrs- und Logistikbereich beibehalten wird.

Herausgeber:

Deutsches Verkehrsforum e.V.
10785 Berlin, Klingelhöferstraße 7

Telefon: 030 263954-0

Telefax: 030 263954-22

Internet: www.verkehrsforum.de

E-mail: info@verkehrsforum.de

Juni 2014