

Masterplan Güterverkehr und Logistik

Detthold Aden, Mitglied des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum e.V , Vorsitzender des Vorstandes der BLG Logistics Group AG & Co. KG, auf dem Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums am 23. April 2008 in Berlin

Anrede

Mit mehr als 2,6 Millionen Beschäftigten und einem Umsatz von rund 200 Milliarden Euro im Jahr 2007 gehört der Logistiksektor heute zu den bedeutendsten Wirtschaftsbranchen in Deutschland. Gerade in den letzten Jahren hat die Entwicklung zusehends an Dynamik gewonnen. In kaum einer anderen Branche sind dabei so viele neue Arbeitsplätze geschaffen worden wie im Logistikbereich.

Gleichzeitig sind Güterverkehr und Logistik Basis für die positive Entwicklung in einer arbeitsteiligen Wirtschaft. Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist Voraussetzung für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hochtechnologiestandortes Deutschland.

Bisher stellt die gut ausgebaute Infrastruktur in Deutschland einen Standortvorteil im globalen Wettbewerb dar. Diese Verkehrsinfrastruktur stößt aber in vielen Bereichen schon heute an ihre Grenzen. Deutschland ist in Europa traditionell an der Spitze. Aber: Das Infrastruktur-Benchmarking des renommierten ifmo-Instituts zeigt: wir fallen im europäischen Vergleich zurück und finden uns dort im Mittelfeld wieder. Das kann sich der Wirtschaftsstandort Deutschland nicht leisten.

Denn allen Prognosen zur Folge wird die Güterverkehrsleistung weiter deutlich zunehmen. Bis zum Jahr 2025 wird mit einem Anstieg von über 70% gerechnet. Auf einigen Hauptrelationen ist sogar eine Verdopplung zu erwarten. Zur Veranschaulichung: dort, wo die LKW's heute auf der rechten Autobahnspur schon Stoßstange an Stoßstange fahren – wie zum Beispiel zwischen Hamburg und Bremen – werden im Jahr 2025 zwei Spuren nur für den LKW – Verkehr benötigt.

Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt daher ausdrücklich, dass die Bundesregierung in ihrer Koalitionsvereinbarung aus dem Jahr 2005 vereinbart hat, dass - ich zitiere -:

„die führende Position Deutschlands als Logistikstandort weiter auszubauen ist, international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für den Logistikstandort zu fördern und insbesondere die Effizienz des Gesamtverkehrssystems für den Güterverkehr zu steigern ist.“

Zur Erreichung dieser Ziele hat die Koalition die Erstellung des Masterplans Güterverkehr und Logistik beschlossen. Daher muss sich der jetzt vorliegende Entwurf des Masterplans an den selbst gesetzten Vorgaben messen lassen.

Aus Sicht des Deutschen Verkehrsforums ist der Masterplan auch eine einmalige Möglichkeit, um das Bewusstsein für Logistik bei Politik und Bevölkerung zu schärfen. Diese Chance müssen wir gemeinsam nutzen. Daher unterstützt das Deutsche Verkehrsforum **im Grundsatz** den gegenwärtigen Masterplan – Entwurf. Allerdings sehen wir in einigen Punkten noch Konkretisierungs-, Optimierungs- und Korrekturbedarf.

Im Folgenden möchte ich mich auf die wichtigsten Punkte beschränken.

Die bisherige Verkehrspolitik Deutschlands und damit auch der Erfolg des Logistikstandortes basiert auf der Grundannahme der freien Verkehrsmittelwahl sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Der Staat beschränkt sich auf das Setzen der Rahmenbedingungen.

An dieser erfolgreichen Aufgabenteilung darf sich auch in Zukunft nichts ändern. Jeder Versuch einer Ausschaltung der Marktkräfte ist zum Scheitern verurteilt.

Auch im Interesse einer größtmöglichen Akzeptanz des Masterplans hält das Deutsche Verkehrsforum es für dringend erforderlich, dass der Eindruck einer staatlich gewünschten Verkehrslenkung vermieden wird. Dies ist leider bisher nicht uneingeschränkt der Fall.

Wenn zum Thema „Verminderung der Transitverkehre“ konkrete Relationen genannt werden, entsteht der Eindruck, dass die Politik künftig zwischen sinnvollen und unerwünschten Transitverkehren unterscheiden möchte. Entsprechende staatliche Lenkungsmaßnahmen werden befürchtet.

Derartige staatliche Eingriffe in den freien Wettbewerb sind nach Ansicht des Deutschen Verkehrsforums in einem gemeinsamen europäischen Binnenmarkt undenkbar. Es ist zu

befürchten, dass allein die Diskussion staatlicher Lenkungsmaßnahmen dem Ansehen und der internationalen Wettbewerbsposition der deutschen Logistikwirtschaft schadet.

Eines der entscheidenden Kriterien für Erfolg oder Misserfolg des Masterplans wird sein, inwieweit es gelingt, die erforderliche Infrastruktur für die steigenden Verkehrsmengen bereit zu stellen. Selbstverständlich sind dabei alle Maßnahmen zu begrüßen, die eine effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur ermöglichen. Einen Ersatz für zusätzliche Investitionsmittel für den Ausbau der Infrastruktur stellen diese allerdings nicht dar.

Dabei muss die in den vergangenen Jahren in Deutschland praktizierte Vernachlässigung der Infrastruktur gestoppt und aufgeholt werden. Ansonsten treiben wir den Erhaltungsaufwand auch für die folgenden Generationen unverantwortlich in die Höhe. Die Entwicklung der Bundesinvestitionen in die Infrastruktur hat in den vergangenen Jahren nicht einmal ausgereicht, um die Preissteigerungsrate von ca. 15% seit 2000 auszugleichen.

Einer der Hauptkritikpunkte am Masterplan ist das Fehlen eines schlüssigen Finanzierungs-Konzepts. Ohne ein solches Konzept reduzieren sich auch die durchaus positiven Maßnahmen zum Wunschdenken.

Der Bund ist deshalb aufgefordert, mindestens zwei Milliarden Euro jährlich zusätzlich in den Bau und den Erhalt der Verkehrswege zu investieren und den investiven Verkehrshaushalt von derzeit ca. 9 Mrd. Euro auf 11 Mrd. Euro jährlich anzuheben.

Aus dem ersten Entwurf des Masterplans konnte man den Eindruck gewinnen, dass zusätzliche Mittel für den Verkehrshaushalt allein durch die Transport- und Logistikwirtschaft selbst erbracht werden sollen. Dieser „Systemfehler“ des Masterplans muss in der laufenden Ressortabstimmung dringend korrigiert werden. Diskussionen um die Maut, eine möglicherweise zusätzliche Anlastung externer Kosten oder die Einführung einer Kerosinsteuer im Luftverkehr fördern die Akzeptanz des Masterplans mit Sicherheit nicht. Im Gegenteil: durch eine derart einseitige Diskussion werden die Vorgaben der Koalitionsvereinbarung – „Stärkung des Logistikstandortes Deutschland“ – eindeutig gefährdet.

Meine Damen und Herren, bei aller berechtigten Kritik enthält der Masterplan aber auch eine Reihe guter Ansätze.

So kann die angestrebte Entmischung von langsamem Güterverkehr und schnellem Personenverkehr die Kapazität des vorhandenen Netzes deutlich steigern. Allerdings sind neben verkehrssteuernden Maßnahmen auch hier Investitionen erforderlich. Angesichts des stark zunehmenden Güterverkehrs ist der konsequente sechs- bzw. achtspurige Ausbau der wichtigsten Relationen sinnvoll und richtig. Auf der Schiene ist eine stärkere räumliche und zeitliche Trennung von Güterverkehr und Personenfernverkehr erforderlich. Auch die noch immer zunehmende Taktverdichtung im Schienennahverkehr reduziert die Kapazität der Strecken für den Güterverkehr. In diesem Punkt sind insbesondere die Bundesländer als Besteller der Nahverkehrsleistungen gefordert.

Nach Ansicht aller Experten werden die größten Zuwächse im Güterverkehrsbereich künftig auf den heute schon stark belasteten Hauptrelationen liegen. Besonders betroffen sein werden die Seehafenhinterlandverbindungen und die wichtigen Nord-Süd-Relationen. Vor dem Hintergrund der veränderten Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung sind die Überprüfung der Bedarfspläne und die damit verbundene Neupriorisierung der Einzelmaßnahmen zu begrüßen.

Auch Verbesserungen beim Verkehrs- und Baustellenmanagement sowie eine stärkere Förderung des Kombinierten Verkehrs können ihren Beitrag zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens leisten. Ohne einen gezielten Ausbau der Infrastruktur werden wir die künftigen Probleme jedoch nicht bewältigen können.

Auch das neue Konzept zur Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland ist zu begrüßen. Voraussetzungen für eine entsprechende Mitarbeit der Wirtschaft sind jedoch, dass eigene Vorschläge eingebracht werden können und diese Vermarktung unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr erfolgt.

Trotz aller in den letzten Wochen geäußerten zum Teil massiven Kritik überwiegen für mich nach wie vor die positiven Aspekte.

Mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik besteht die große Chance, die bisherigen Erfolge der Logistikwirtschaft zu verdeutlichen und gleichzeitig die Eckdaten für eine erfolgreiche Weiterentwicklung dieses Sektors zu definieren.

Um die gegebenen Chancen zu nutzen, spricht sich das Deutsche Verkehrsforum dafür aus, den vorliegenden Entwurf des Masterplans zu korrigieren und zu verbessern.

In den Masterplan muss – notfalls auch gegen den Widerstand des Finanzministers – ein klares Bekenntnis des Bundes zur notwendigen Aufstockung der Investitionsmittel für Verkehrswege enthalten. Zur Durchsetzung dieser Kernforderung des Verkehrsforums stehen wir eindeutig und geschlossen hinter Ihnen, Herr Minister Tiefensee.

Der Masterplan braucht auch ein eindeutiges Bekenntnis zur Mobilität und zur Stärkung des Wirtschaft- und Logistikstandortes Deutschlands. Dirigistische Eingriffe und Maßnahmen zur Verkehrslenkung bzw. -vermeidung haben im Masterplan keinen Platz.

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

Das Deutsche Verkehrsforum ist selbstverständlich gerne bereit, den Masterplan-Prozess bis zur endgültigen Verabschiedung im Bundeskabinett und auch bei der Umsetzung im parlamentarischen Raum durch kritische Diskussionen und konstruktive Beiträge zu begleiten.