

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Masterplan Güterverkehr und Logistik

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Einführung	4
1 Güterverkehr und Logistik: Schlüssel zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik	4
2 Die Bedeutung von Güterverkehr und Logistik	4
a) Mobilität als Grundlage persönlicher Freiheit und sozialer Teilhabe	4
b) Mobilität als Motor für Wirtschaftswachstum und Beschäftigungsaufbau	4
3. Güterverkehr und Logistik im Brennpunkt gesellschaftlicher Umwälzungen: Neue Herausforderungen für die Verkehrspolitik	5
a) Verkehrswachstum infolge Globalisierung und zunehmender Arbeitsteilung	5
b) Klima- und Umweltschutz	6
c) Demografischer Wandel	6
d) Veränderte Arbeitsbedingungen und Qualifizierungsanforderungen	6
e) Steigende Sicherheitsanforderungen	7
4. Nachhaltigkeit als Maßstab der Verkehrspolitik	7
5. Verkehrspolitik im gesellschaftlichen Dialog	7
6. Ziele des Masterplans	8
A Verkehrswege optimal nutzen – Verkehr effizient gestalten	8
B Verkehr vermeiden – Mobilität sichern	8
C Mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße	9
D Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten	9
E Umwelt- und klimafreundlicher Verkehr	10
F Gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe	10
7. Umsetzung	11

	Seite
II. Maßnahmen	11
A Verkehrswege optimal nutzen – Verkehr effizient gestalten	11
A 1 Ausbau und Verstärkung der Verkehrsmanagementsysteme auf hoch belasteten Strecken der Bundesautobahnen	11
A 2 Bundesweite Vereinheitlichung und Vernetzung der Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen	12
A 3 Beschleunigte Umsetzung des „Ausbauprogramms zur Verbesserung des Parkflächenangebots an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen“	12
A 4 Weiterführung und Intensivierung der Maßnahmen zur Stauvermeidung durch Optimierung des Baustellenmanagements	13
A 5 Verkehrsinformations- und Kommunikationsdienste für den Lkw auf dem Autobahnnetz durch Nutzung der Mautinformationen (Mautmehrwertdienste)	14
A 6 Erarbeitung eines Konzeptes für die beschleunigte Einführung des europäischen Standards European Train Control System (ETCS) auf den Frachtkorridoren Deutschlands	14
A 7 Erstellung eines nationalen Hafenkonzepthes	15
A 8 Erstellung eines nationalen Flughafenkonzeptes	16
A 9 Konzertierte Aktion mit Verladern und Transportwirtschaft zur zeitlichen Entzerrung des Güterverkehrs (Ausweitung der Rampenzeiten)	17
A 10 Schaffung einer Ansprechstelle: Beauftragter der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik	17
B Verkehr vermeiden – Mobilität sichern	18
B 1 Initiative für Logistik im städtischen Raum (Urban Logistics)	18
B 2 Verstärkte Investitionen der Unternehmen in innovative und kapazitätssteigernde Technologien	18
B 3 Transitverkehre optimieren	19
B 4 Short Sea Shipping	20
C Mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße	20
C 1 Überprüfung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr im intermodalen Wettbewerb	20
C 2 Aufstockung der Mittel für den Kombinierten Verkehr	21
C 3 Weiterentwicklung von Umschlagstechniken und Organisation im Kombinierten Verkehr	21
C 4 Einbeziehung externer Kosten	22
D Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten	22
D 1 Entmischung von Güter- und Personenverkehr	22
D 2 Überprüfung der Bedarfspläne	23
D 3 Forcierte Umsetzung von PPP-Lösungen zur zügigen und effizienten Realisierung von Autobahnausbau und Autobahnerhaltungsmaßnahmen	24
E Umwelt- und klimafreundlicher, leiser und sicherer Verkehr	24
E 1 Erarbeitung eines Konzeptes zur Differenzierung der Mautsätze nach Strecken und Zeitklassen	24
E 2 Lärminderung bei der Schiene	25

	Seite
E 3 Einrichtung eines Förderprogramms zum Einsatz moderner Technologien zur Lärminderung bei Schienenfahrzeugen	25
E 4 Prozessoptimierung der Logistikkette unter stärkerer Berücksichtigung der Umweltbelange	26
E 5 Weitere Erhöhung der Umwelt- und Sicherheitsstandards (Emissionsreduzierung, Lärminderung, Sicherheitstechnik)	26
F Gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe	27
F 1 Verstärkte Durchsetzung von Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	27
F 2 Start einer Aus- und Weiterbildungsinitiative	27
F 3 Regelmäßiges Gipfeltreffen zum Thema Arbeit und Ausbildung in Güterverkehr und Logistik	28
F 4 Initiierung eines Leuchtturmprojekts zur internationalen Profilierung der Hochschulausbildung in der Logistik	29
F 5 Monitoring der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Rahmen der Marktbeobachtung	29
F 6 Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute	30
G Weitere Maßnahmen zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland	30
G 1 Errichtung eines Netzwerkes Güterverkehr und Logistik	30
G 2 Umsetzung eines Vermarktungskonzepts für den Logistikstandort Deutschland	31
G 3 Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft	31
Abkürzungsverzeichnis	33

I. Einführung

1. Güterverkehr und Logistik: Schlüssel zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik

Mit der Zukunft des Güterverkehrs entscheidet sich, wie Verkehr in Deutschland insgesamt aussehen wird. Mit der Zukunft des Güterverkehrs entscheidet sich zugleich, ob wir in zwanzig Jahren über ein Verkehrssystem verfügen, das Mobilität, Wohlstand und Arbeitsplätze sichert und Umweltbelangen Rechnung trägt. Und mit der zukünftigen Ausgestaltung des Güterverkehrs entscheidet sich, ob Verkehr zu mehr Lebensqualität beiträgt oder ob er zur Belastung für Mensch und Umwelt wird. Deshalb bedeutet der Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ eine Weichenstellung für die Verkehrspolitik insgesamt. Denn Personen- und Güterverkehr sind eng miteinander verknüpft: Personen wie Güter nutzen weitgehend dieselben Wege. Wenn Güter im Stau stehen, kommen auch die Menschen nicht mehr voran. Güterverkehr und Logistik nehmen daher eine Schlüsselposition bei der Ausgestaltung unseres Verkehrssystems insgesamt ein.

2. Die Bedeutung von Güterverkehr und Logistik

a) Mobilität als Grundlage persönlicher Freiheit und sozialer Teilhabe

Güter- und Personenverkehr dienen unterschiedlichen Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger an das Verkehrssystem. Doch nicht nur im Personenverkehr, auch in Güterverkehr und Logistik geht es um den Menschen: sei es als Absender oder Besteller von Lieferungen, sei es als Unternehmer oder Beschäftigter in der Lieferkette, sei es als Konsument und Endverbraucher der gelieferten Produkte.

Güterverkehr lässt sich nur als Teil von Mobilität insgesamt betrachten. Auch der Transport von und die Versorgung mit Gütern bilden eine wesentliche Grundlage unserer Lebensqualität und Selbstentfaltung und zugleich eine wichtige Voraussetzung sozialer Interaktion. Mobilität bildet, indem sie uns Bewegungsfreiheit verschafft, eine Grundbedingung unserer persönlichen Freiheit. Ohne Mobilität ist weder persönliche Selbstentfaltung noch unmittelbare Kommunikation mit anderen Menschen möglich. Mobilität ermöglicht zugleich gesellschaftliche Teilhabe, denn sie ist Voraussetzung für die volle Teilnahme am Arbeitsleben, an Bildung und Kultur sowie am gesellschaftlichen Leben insgesamt. Dies gilt spiegelbildlich auch für den Transport von Gütern: Indem Güterverkehr und Logistik Güter dorthin transportieren, wo sie von Menschen gebraucht werden, schaffen sie die materiellen Voraussetzungen für die Entfaltung der Menschen ebenso wie für den gesellschaftlichen Austausch, der sich im Handel mit Gütern und Produkten manifestiert. Eine weitere soziale Komponente kommt hinzu: Gütertransport und Logistik werden von Menschen für andere Menschen erbracht. Deshalb geht es in dem vorliegenden Masterplan nicht nur um das Verkehrssystem als solches, sondern auch um die in Transport und Logistik tätigen Unter-

nehmen und ihre Beschäftigten, deren Arbeit erst das Funktionieren von Güterverkehr und Logistik ermöglicht.

b) Mobilität als Motor für Wirtschaftswachstum und Beschäftigungsaufbau

Mobilität – sei es die Mobilität der Menschen selbst, sei es der Transport von Gütern – bildet eine wichtige Grundlage für Wohlstand und Beschäftigung. Denn diese beruhen auf arbeitsteiliger Produktion und dem Austausch von Produkten und Dienstleistungen. Für eine moderne, arbeitsteilige Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft ist Verkehr – der als Wirtschaftsverkehr sowohl den Güterverkehr als auch den Dienstleistungsverkehr von Personen umfasst – deshalb eine unerlässliche Voraussetzung.

Güterverkehr und Logistik bilden den Dreh- und Angelpunkt unserer arbeitsteiligen Ökonomie. Die Unternehmen in Handel und Gewerbe sind auf zuverlässige und pünktliche Transporte angewiesen. Deutlich wird dies besonders dann, wenn die Transport- und Lieferkette einmal nicht reibungslos funktioniert. Nicht selten kommt es dann binnen kürzester Zeit zu Produktionsausfällen; und es tritt ins Bewusstsein, was angesichts des in der Regel gut funktionierenden Verkehrs- und Logistiksystems in Deutschland weitgehend in Vergessenheit geraten ist, dass nämlich nahezu jeder Arbeitsplatz in Industrie und Gewerbe direkt oder indirekt von einem funktionierenden Logistik- und Verkehrssystem abhängt.

Diese enorme Bedeutung des Verkehrs liegt nicht zuletzt in der Exportabhängigkeit der deutschen Wirtschaft begründet. Der Beitrag des Exports zum deutschen Bruttoinlandsprodukt ist zwischen 1995 und 2006 von 16 Prozent auf über 23 Prozent kräftig angestiegen. Diese Entwicklung wird sich – bei einem erwarteten Exportwachstum von rund 3 Prozent jährlich – auch in Zukunft fortsetzen. Der Export stellt somit den entscheidenden Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft dar. Hierzu trägt auch der – gleichfalls ansteigende – Import von Vorprodukten bei. Denn der Hochtechnologiestandort Deutschland ist im Rahmen globaler Arbeitsteilung mehr und mehr auf importierte Vorerzeugnisse angewiesen, deren Weiterverarbeitung und Endmontage in Deutschland Arbeitsplätze schafft und die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen sichert.

Möglich wird diese Dynamik aber erst durch ein gut funktionierendes Transport- und Logistiksystem. Im globalen Wettbewerb stellt dieses Transportsystem einen bedeutsamen Standortvorteil dar. Es erhöht die Attraktivität des Standorts Deutschland für ausländische Investoren und trägt dazu bei, neue Arbeitsplätze in Handel und Gewerbe zu schaffen. Damit bilden Güterverkehr und Logistik eine wesentliche Voraussetzung, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft dauerhaft zu sichern.

Infolge dieser wirtschaftlichen Bedeutung ist auch der Logistiksektor selbst in den letzten Jahren stetig gewachsen:

- Der Logistiksektor bildet mit heute mehr als 2,6 Millionen unmittelbar in diesem Bereich Beschäftigten einen der größten und sich am dynamischsten entwickelnden Arbeitsmärkte in Deutschland.
- Mit einem geschätzten Umsatz von rund 836 Mrd. Euro (EU 27 plus Norwegen und Schweiz, Stand 2006) rangiert die Logistikwirtschaft an dritter Stelle der großen europäischen Wirtschaftsbranchen, nur knapp übertroffen von der Bau- und Ernährungswirtschaft und weit vor der metallverarbeitenden und der Automobilindustrie.
- Deutschland stellt mit 189 Mrd. Euro Umsatz und einem Anteil von 21 Prozent den mit Abstand bedeutendsten europäischen Logistikmarkt dar.¹

Güterverkehr und Logistik bilden somit eine wichtige – in ihrer Bedeutung oftmals unterschätzte – Grundlage unseres Wohlstandes; sie sind Motoren für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung.

Die die Bundesregierung tragenden Parteien haben dieser Bedeutung Rechnung getragen und im Koalitionsvertrag vom 11. November 2005 vereinbart, die „führende Position Deutschlands als Logistikstandort“ weiter auszubauen, „international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für den Logistikstandort Deutschland“ zu fördern und „insbesondere die Effizienz des Gesamtverkehrssystems für den Güterverkehr zu steigern und die bessere Nutzung der Verkehrswege zu ermöglichen“.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat auf dieser Grundlage die Initiative für die gesellschaftlich breit angelegte Erarbeitung eines Masterplans „Güterverkehr und Logistik“ ergriffen. Die große Beteiligung, die diese Initiative in Wirtschaft, Wissenschaft und bei Nichtregierungsorganisationen gefunden hat, macht deutlich, dass es sich bei der Gestaltung unseres Güterverkehrs- und Logistiksystems um ein Kernthema nachhaltiger gesellschaftlicher Modernisierung handelt, bei dem großer Handlungsbedarf gesehen wird.

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik trägt insbesondere durch seine technologieorientierten Maßnahmen zu den innovationspolitischen Zielen der Hightech-Strategie der Bundesregierung im Innovationsfeld Fahrzeug- und Verkehrstechnologie bei.

3. Güterverkehr und Logistik im Brennpunkt gesellschaftlicher Umwälzungen: Neue Herausforderungen für die Verkehrspolitik

Deutschland verfügt über eine der modernsten Verkehrsinfrastrukturen weltweit mit einem dichten und leistungsfähigen Netz von Straßen, Schienen, Wasserstraßen, Häfen und Flughäfen. Die logistischen Systeme sind ex-

¹ Daten nach Fraunhofer Institut Integrierte Schaltung – Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft ATL (2005): Logistikstandort Deutschland; Fraunhofer Institut Integrierte Schaltungen – Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungen ATL (2007): TOP 100 in European Transport and Logistics Services.

zellent ausgebaut. Ziel der Bundesregierung ist es, diese Spitzenstellung Deutschlands in Güterverkehr und Logistik wie auch in der Verkehrsinfrastruktur dauerhaft zu sichern. Bei dieser Aufgabe muss sich Politik wie Wirtschaft gleichermaßen den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen stellen.

a) Verkehrswachstum infolge Globalisierung und zunehmender Arbeitsteilung

Die erste und zugleich zentrale Herausforderung, auf die die Bundesregierung mit diesem Masterplan reagiert, ist der infolge von Globalisierung und verstärkter ökonomischer Arbeitsteilung zu erwartende drastische Anstieg des Güterverkehrs. Zunehmende Spezialisierung und Arbeitsteilung werden zu einem weiteren Anstieg des internationalen Handels führen. In der Folge werden immer mehr Waren und Güter über immer größere Distanzen transportiert. Damit ist eine starke Erhöhung des Bedarfs an Logistik- und Transportdienstleistungen zu erwarten.

Wenn nicht reagiert wird, muss in Deutschland infolgedessen mit einer Zunahme der Güterverkehrsleistung zwischen 2004 bis 2025 um 71 Prozent gerechnet werden, im Straßengüterverkehr fällt dieser Anstieg mit 79 Prozent und im Straßengüterfernverkehr mit 84 Prozent noch deutlicher aus.² Da dieser Anstieg überdies regional ungleichmäßig verteilt ist, ist auf vielen Fernstraßen nahezu mit einer Verdoppelung des Güterverkehrs zu rechnen. Dies würde, wenn der prognostizierte Anstieg Wirklichkeit würde, bedeuten: Wo heute auf Autobahnen eine Fahrspur von Lkw genutzt wird, wären in knapp zwanzig Jahren zwei Spuren nötig, um das gestiegene Güteraufkommen bewältigen zu können. Darüber hinaus wird auch der Personenverkehr zunehmen, wenn auch mit 19 Prozent in einem wesentlich geringeren Maße.

Es ist offenkundig, dass ein solches Wachstum die Verkehrspolitik vor große Herausforderungen stellt: Es gilt sicherzustellen, dass Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze auf die wir zur Sicherung unseres Wohlstands angewiesen sind, nicht durch Engpässe im Verkehrssystem verringert werden. Eine unzureichende Verkehrsinfrastruktur hätte nicht nur für die deutsche Wirtschaft negative Auswirkungen, sondern für unsere Mobilität insgesamt. Denn im Stau stehen Güter und Menschen gemeinsam. Zunehmender Güterverkehr verschärft mithin die Konflikte mit dem Personenverkehr. Es geht daher nicht allein darum, das Funktionieren unseres Güterverkehrssystems als Grundlage von Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftswachstum sicherzustellen; die Herausforderung besteht zugleich darin, Güterverkehr so zu organisieren, dass er die Mobilität der Menschen – und damit konkret den Personenverkehr – möglichst wenig beeinträchtigt.

² Intraplan Consult GmbH und BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, FE-Nr. 96.0857/2005, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

b) Klima- und Umweltschutz

Mehr Verkehr bedeutet, wenn er nicht effizienter organisiert wird, auch mehr Schadstoff- und CO₂-Ausstoß, mehr Lärm, mehr Flächenverbrauch. Auch der Energieverbrauch des Verkehrs wirft Probleme auf, denn 71 Prozent des Gesamtverkehrs in der Europäischen Union sind vom Mineralöl abhängig, der Straßenverkehr sogar zu 97 Prozent. Verkehr ist überdies für rund 20 Prozent des Gesamt-CO₂-Ausstoßes in der EU verantwortlich. Ein Drittel der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs entfällt dabei auf den Straßengüterverkehr. Mit weiter zurückgehenden CO₂-Emissionen im Individualverkehr und der prognostizierten Zunahme des Straßengüterverkehrs wird sich dieses Verhältnis zunehmend zuungunsten des Straßengüterverkehrs verschlechtern. Dabei spielt auch eine Rolle, dass aufgrund der schon heute hohen Kosten- und Energieeffizienz großer Dieselmotoren die noch vorstellbaren technologischen Einsparpotenziale bei Lkw-Motoren – anders als bei Pkw – begrenzt und diese überdies nicht kurzfristig zu realisieren sind.

Daraus ergibt sich die zweite große Herausforderung, der sich dieser Masterplan stellt: Wir müssen Verkehr umwelt- und klimaverträglich machen und so ausgestalten, dass unsere Lebensqualität möglichst wenig beeinträchtigt wird. Das heißt: Verkehr muss energiesparend, effizienter, sauberer und nicht zuletzt auch leiser werden. Dies liegt auch im wohlverstandenen Eigeninteresse der Transportwirtschaft. Denn Lärm, Umweltbelastungen und Gesundheitsgefährdungen, die vom Güterverkehr ausgehen, gefährden auf Dauer die Akzeptanz des Güterverkehrs in der Bevölkerung.

c) Demografischer Wandel

Das Statistische Bundesamt prognostiziert für Deutschland bis 2050 einen Bevölkerungsrückgang von derzeit 82,5 auf ca. 74 Millionen Einwohner.³ Dieser Rückgang führt jedoch aufgrund der beschriebenen Auswirkungen verstärkter Spezialisierung und Arbeitsteilung mittelfristig nicht zu einer Abnahme des Güterverkehrs. Der demografische Wandel stellt die Verkehrspolitik allerdings insofern vor erhebliche Herausforderungen, als die Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Regionen höchst unterschiedlich verläuft und sich in der Folge das Wachstum der Güterverkehrsströme regional verschieden entwickeln wird. Während in einigen Regionen lediglich ein moderater Anstieg des Güterverkehrs zu erwarten ist, wird das Güterverkehrswachstum vor allem auf Hauptverkehrsachsen im Seehinterlandverkehr und zwischen den großen Ballungsräumen sehr viel deutlicher ausfallen. Diese regional differenzierte Entwicklung verlangt der Transportwirtschaft erhebliche Anpassungsleistungen ab; vor allem aber ist die Verkehrspolitik gefordert, dem unterschiedlichen Bedarf angepasste Prioritäten bei den Infrastrukturinvestitionen zu setzen. Investitionen in die absehbaren Engpassstellen des Verkehrssystems

³ Statistisches Bundesamt (2006): 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung.

auf den Hauptachsen kommt daher eine zentrale Bedeutung zu. Diese kommt dabei auch der Bevölkerung in strukturschwachen Gebieten zu Gute, da auch Regionen mit sinkender Bevölkerungszahl und schwächerem Verkehrszuwachs darauf angewiesen sind, dass die Güterversorgung über die hoch belasteten Hauptzulieferachsen gesichert ist.

In einer weiteren Hinsicht beeinflusst der demografische Wandel das Transport- und Logistiksystem: Er bringt veränderte Logistikbedarfe und Mobilitätsbedürfnisse einer älter werdenden Bevölkerung mit sich und bietet hierdurch der Verkehrs- und Logistikwirtschaft die Chance, neue Logistikprodukte zu entwickeln und neue Märkte zu erschließen. Dabei erfordert der steigende Anteil älterer Konsumentinnen und Konsumenten ein Umdenken nicht nur bei der Produktentwicklung und im Marketing, sondern auch bei den logistischen Dienstleistungen. Dies kann zu einer Erweiterung der logistischen Dienstleistungspalette führen, z. B. durch Einrichtung spezieller Lieferdienste und Fahrservices. Auch das steigende Durchschnittsalter der Bevölkerung führt also nicht zu weniger Verkehr. Vielmehr ist im gesamten Wirtschaftsverkehr mit einem Anstieg von Liefer-, Zustell-, Heim- und Pflegediensten zu rechnen – auch dies ein Grund, warum trotz abnehmender Bevölkerung die Verkehrsleistung weiter zunehmen wird.

d) Veränderte Arbeitsbedingungen und Qualifizierungsanforderungen

Die Unternehmen im Bereich Güterverkehr und Logistik profitieren zwar von dem mit zunehmender Globalisierung und räumlicher und funktionaler Arbeitsteilung einhergehenden steigenden Transportbedarf. Aber sie werden auch vor zunehmende Herausforderungen gestellt, indem sie mit einem wachsenden Bedarf an Arbeitskräften bei gleichzeitig schrumpfendem Arbeitskräfteangebot konfrontiert sind. Bereits heute gestaltet sich in vielen Bereichen der Güterverkehrslogistik die Suche nach qualifiziertem Personal schwieriger. Alterung und Bevölkerungsrückgang werden die Schwierigkeiten bei der Deckung der Fachkräftenachfrage in den kommenden Jahrzehnten noch erhöhen. Wie die deutsche Wirtschaft insgesamt, so steht somit auch die Logistikbranche vor der Herausforderung, Wachstumseinbußen infolge des demografiebedingt geringeren Arbeitskräftepotenzials zu verhindern.

Gleichzeitig verändern fortschreitende Spezialisierung, technische Innovationen und zunehmender internationaler Wettbewerb radikal die Arbeitsbedingungen wie auch Qualifikationsanforderungen für die Beschäftigten im Güterverkehrs- und Logistikbereich, von denen im Jahr 2004 noch 44 Prozent ohne Berufsausbildung waren.⁴ Steigende Qualifikationsanforderungen könnten den Fachkräftemangel bereits mittelfristig zum Problem für

⁴ Fraunhofer Institut Integrierte Schaltung – Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft ATL (2006) „Stand und Entwicklung der Logistik in Deutschland“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Logistikunternehmen werden lassen. Die Mitarbeiter werden zum Schlüsselfaktor für die erfolgreiche Entwicklung der Logistik- und Verkehrswirtschaft. Deren Wettbewerbsfähigkeit hängt künftig deshalb vor allem davon ab, ob es den Unternehmen gelingen wird, ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hinreichend zu qualifizieren und – angesichts steigender Arbeitsanforderungen – zu motivieren. Dabei kommt der betrieblichen Aus- und Weiterbildung eine wichtige Rolle zu.

Der zunehmende globale Wettbewerb verschärft zugleich die Konkurrenzsituation, in der das Transportgewerbe und seine Beschäftigten stehen. Logistik findet weltweit rund um die Uhr statt; die Unternehmen und deren Beschäftigte werden einem immer größer werdenden Liefer- und Zeitdruck ausgesetzt. Neben der Mitarbeiterqualifizierung ist daher die Schaffung guter Arbeitsbedingungen eine zentrale Aufgabe, der sich die Unternehmen zu stellen haben. Der Staat steht in der Pflicht, wirksame Sozialvorschriften festzulegen und ihre Einhaltung zu überwachen.

e) Steigende Sicherheitsanforderungen

Zunehmender Güterverkehr, die steigende Belastung der im Transportgewerbe Beschäftigten, aber auch das mit dem demografischen Wandel verbundene höhere Durchschnittsalter der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie die Bedrohung durch Naturkatastrophen rücken Fragen der Verkehrssicherheit („Safety“) verstärkt ins Blickfeld der Verkehrspolitik. Verkehrssicherheit bedeutet aber auch: Sicherheit vor terroristischen Gefahren, die die Lieferketten bedrohen („Security“).

Globalisierung und die damit einhergehende internationale Verflechtung haben Güterverkehr und Logistik verwundbarer gemacht. Die Bundesregierung sieht es als eine Gemeinschaftsaufgabe an, die Sicherheit der Lieferketten und damit auch der im Transportgewerbe beschäftigten Menschen zu erhöhen. Benötigt wird eine kontinuierliche internationale Verständigung darüber, wie die Gefahrenabwehr für den Verkehr und die Handelsströme gewährleistet werden kann. Denn dauerhafte Sicherheit im grenzüberschreitenden Güterverkehr ist nur durch internationale Kooperation zu finden. Die Herausforderung besteht darin, die notwendigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und zur Erhöhung der Sicherheit so zu organisieren, dass die Funktionsfähigkeit und Schnelligkeit des Verkehrs- und Transportsystems möglichst wenig beeinträchtigt und der finanzielle und bürokratische Aufwand für Unternehmen wie staatliche Verwaltungen gering gehalten werden, gleichzeitig aber auch die Versorgung der Bevölkerung bestmöglich sichergestellt wird.

4. Nachhaltigkeit als Maßstab der Verkehrspolitik

Mobilität zu erhalten bedeutet unter sich verändernden Rahmenbedingungen: Verkehr neu gestalten. Dies ist Aufgabe von Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zugleich.

Die Bundesregierung orientiert sich hierbei am Grundsatz der Nachhaltigkeit. Dieser bedeutet zuallererst: Verkehrspolitik steht im Dienste der Menschen, und zwar auch der künftigen Generationen. Verkehrspolitik muss so gestaltet werden, dass auch in Zukunft Mobilität als Grundlage individueller Entfaltung und gesellschaftlichen Austauschs möglich bleibt und die Grundlagen unseres Wohlstandes erhalten bleiben. Anders ausgedrückt: Unsere heutige Mobilität und die Art, wie wir unser Verkehrssystem und seine Infrastruktur ausgestalten, darf nicht auf Kosten der Mobilität und Lebensqualität unserer Kinder und Enkel gehen.

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung orientiert sich deshalb an dem dreifachen Maßstab nachhaltigen Handelns:

1. Dem ökonomischen Maßstab: Verkehr soll dauerhaft zu Wohlstand, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft beitragen, ohne andere Flächennutzungen übermäßig zu beeinträchtigen. Wettbewerb als Treiber von Qualität und Effizienz kommt hohes Gewicht zu.
2. Dem ökologischen Maßstab: Verkehr ist so zu gestalten, dass die natürlichen Lebensgrundlagen und damit zugleich auch die Lebensqualität dieser und kommender Generationen bewahrt werden.
3. Dem sozialen Maßstab: Verkehr soll die Teilhabe aller am öffentlichen Leben ermöglichen. Verkehrspolitik hat deshalb eine soziale Verantwortung: für bezahlbare Mobilität, für Sicherheit und Fairness im Verkehr und ebenso für gute Arbeitsbedingungen der im Transportgewerbe Beschäftigten.

Die Bundesregierung verfolgt deshalb im vorliegenden Masterplan einen integralen Ansatz: die Maßnahmen des Masterplans zielen auf wirtschaftliche Effizienz, auf Umweltfreundlichkeit und auf soziale Verantwortung.

5. Verkehrspolitik im gesellschaftlichen Dialog

Nachhaltigkeit als Verknüpfung ökonomischer, ökologischer und sozialer Erfordernisse lässt sich nur erreichen, wenn alle Beteiligten mitwirken. Der Erarbeitungsprozess des Masterplans zielte deshalb von Anfang an auf eine breite Vernetzung der Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft und auf eine Überwindung versäulter Denk- und Arbeitsstrukturen. Um einen solchen gemeinsamen Erarbeitungs- und Lernprozess auf den Weg zu bringen, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Reihe themenbezogener Workshops mit Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltungen der Länder und mit Verbänden (u. a. Gewerkschaften, Wirtschafts-, Umweltverbände) organisiert.

Insgesamt brachten mehr als 700 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihr Know-how und ihre Erfahrung ein. Die Ergebnisse dieses Dialogprozesses wurden in einer Liste mit Maßnahmenvorschlägen zusammengefasst. Der nun vorliegende Masterplan ist Ergebnis eines Arbeitsprozesses

ses, in den die Länder, Verbände und Ressorts der Bundesregierung einbezogen waren. Im Anschluss erfolgte ein Bewertungsprozess durch das BMVBS, bei dem die Ressorts Gelegenheit zur Stellungnahme erhielten.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat seinen Maßstab für die Bewertung der aus dem Dialogprozess hervorgegangenen Handlungsvorschläge im September 2007 in der „Verkehrspolitischen Orientierung für einen Masterplan Güterverkehr und Logistik“ dargelegt. Entsprechend dieser Orientierung und als Ergebnis der Beratungen zwischen den Ressorts, mit den Ländern und den Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden wurde der vorliegende Masterplan der Bundesregierung für die künftige Ausrichtung des Güterverkehrs in Deutschland erarbeitet. Angesichts einer Vielzahl zum Teil divergierender Zielvorstellungen und Maßnahmenvorschläge war mit dem Masterplan eine erste Priorisierung vorzunehmen, die entsprechend den auch finanziellen Kriterien der Nachhaltigkeit fortlaufend überprüft und aktualisiert wird.

Verantwortung für die Umsetzung der in diesem Masterplan aufgeführten Maßnahmen tragen jeweils unterschiedliche Akteure. Der Masterplan legt deswegen bei jeder Maßnahme dar, wem Verantwortung für ihre Verwirklichung zukommt. Dabei gilt für die Umsetzung, was bereits für den Erarbeitungsprozess des Masterplans gegolten hat: Sie wird nur dann gelingen, wenn weiterhin von allen Seiten die Bereitschaft zum Dialog und zur Zusammenarbeit besteht.

Verkehrspolitik muss in einer zusammenwachsenden Europäischen Union europäisch gedacht und geplant werden. Ein intensiver Austausch des BMVBS mit der EU-Kommission war die Grundlage dafür, dass sich der Masterplan Güterverkehr und Logistik und der im Herbst 2007 vorgelegte Aktionsplan Güterverkehrslogistik der EU nahtlos verbinden und ergänzen. Diesen Dialog gilt es unter verstärkter Einbeziehung der europäischen Nachbarstaaten, die zum Teil ebenfalls mit der Erarbeitung von Masterplänen begonnen haben, fortzusetzen.

6. Ziele des Masterplans

A Verkehrswege optimal nutzen – Verkehr effizient gestalten

Angesichts des erheblichen Verkehrswachstums und der knappen Haushaltsmittel ist es das vordringliche Ziel der Bundesregierung, die Effizienz zu erhöhen und die vorhandenen Kapazitäten unseres Verkehrssystems bestmöglich auszuschöpfen. Das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen lässt sich nicht allein durch den Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bewältigen. Aus finanzpolitischen sowie wirtschaftlichen Gründen, aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes, zur Sicherung der Flächen für die landwirtschaftliche Produktion sowie um weitere Belastungen der Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrsstrassen zu vermeiden, ist es unabdingbar, durch eine bestmögliche Nutzung der vorhandenen Infrastruktur den Aus- und Neubaubedarf auf den notwendigen Umfang zu beschrän-

ken und diesen insbesondere auf Engpässe des Verkehrssystems zu konzentrieren.

Ziel der Bundesregierung ist es deswegen, die einzelnen Verkehrsträger im Rahmen eines integrierten Verkehrssystems besser miteinander zu verknüpfen, um so die spezifischen Stärken jedes Verkehrsträgers optimal zu nutzen und die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems zu stärken. Im Rahmen eines solchen integrierten Verkehrskonzepts misst die Bundesregierung den See-, Binnen- und Flughäfen als zentralen Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsträgern große Bedeutung bei. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird deshalb mit einem Nationalen Flughafenkonzept und einem Nationalen Hafenkonzept Strategien vorlegen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafen- und Flughafenstandorts Deutschland zu erhöhen und die Anbindung dieser Verkehrsdrehscheiben an das überregionale Verkehrsnetz zu verbessern. Dabei gilt es künftig neben einer stärkeren Nutzung der umweltfreundlicheren Binnenschifffahrt auch die Potenziale der Seeschifffahrt auf mittleren Entfernungen verstärkt zu nutzen (Short-Sea-Shipping), um auf diese Weise Straße und Schiene von Gütertransporten zu entlasten und dort zusätzliche Aufnahmekapazitäten freizusetzen.

Die Bundesregierung wird darüber hinaus die elektronischen Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementsysteme bei allen Verkehrsträgern deutlich ausbauen, um eine verbesserte Steuerung von Verkehrsströmen und damit eine gleichmäßigere Auslastung und höhere Kapazität der Verkehrswege zu erreichen. Im Bereich der Bundesfernstraßen ist es das Ziel, die Anzahl der Staus durch die Installation weiterer Stecken- und Netzbeeinflussungsanlagen, die zeitweise Nutzung von Standstreifen für den fließenden Verkehr sowie durch ein Stau minimierendes Baustellenmanagement erheblich zu verringern. Bei Schienen und Wasserstraßen sollen Kapazitätsspielräume durch Verwendung moderner Telematik-Technologien konsequent erschlossen werden. Alle diese Maßnahmen tragen zugleich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Um ein integriertes, leistungsfähiges Verkehrssystem auf Dauer zu erhalten, ist es unerlässlich, die langfristige Funktionsfähigkeit der Verkehrswege angesichts der absehbaren Folgen des Klimawandels zu sichern. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird deshalb die Potenziale der Binnenwasserstraßen vor dem Hintergrund des Klimawandels in einem Forschungsprogramm überprüfen und Anpassungsstrategien entwickeln, um die Binnenschifffahrt als umweltfreundlichen Verkehrsträger in Deutschland langfristig zu sichern.

B Verkehr vermeiden – Mobilität sichern

Neben einer besseren Nutzung bestehender Verkehrswege ist es ein vordringliches Ziel der Bundesregierung, Güterverkehr, wo immer dies ohne wirtschaftliche Beeinträchtigung möglich ist, zu vermeiden. Ohne eine aktive verkehrspolitische Gestaltung würde das Güterverkehrswachstum nicht nur erhebliche Auswirkungen für die

Umwelt und die Lebensqualität der Menschen mit sich bringen. Es würde auch die Gefahr bergen, dass unsere Mobilität auf bestimmten Verkehrsachsen im Dauerstau zum Erliegen kommt. Dies gilt es zu verhindern.

Bezogen auf den Güterverkehr hält die Bundesregierung deshalb ein Höchstmaß an Effizienz in der Verkehrsabwicklung, eine optimierte Prozesssteuerung in der Logistik sowie eine Beseitigung verkehrlicher Engpässe für unerlässlich, damit vermeidbarer Verkehr auch tatsächlich eingespart wird. Verkehrsvermeidung durch größere Effizienz spart Unternehmen Kosten und kommt daher auch der Wirtschaft zu Gute. Es geht darum, Logistikkonzepte so weiter zu entwickeln, dass Transporte, wo immer möglich, gebündelt werden (z. B. auch in der City-Logistik), und Anreize zu setzen für eine noch stärkere Reduzierung von Leerfahrten. Die Unternehmen sind gefordert, durch verstärkte Investitionen in innovative Technologien ihren Beitrag zur Vermeidung überflüssiger Fahrten zu leisten.

Die Bundesregierung wird sich darüber hinaus mit Nachdruck auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass Transitverkehre in und durch Europa effizient und nachhaltig gestaltet werden. Deutschland steht zu seiner europäischen Verantwortung als Verkehrsdrehscheibe und Transitland. Deswegen müssen in Europa Wege gefunden werden, mit denen der Lissabon-Prozess gestärkt und die von Transitverkehren ausgehenden Folgen für Umwelt und Lebensqualität minimiert werden.

C Mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, deutlich mehr Verkehr auf Schiene und Wasserstraße zu bringen. Deshalb wird sie die rechtlichen Rahmenbedingungen und Investitionsschwerpunkte so setzen, dass der Verkehrsträger Schiene in die Lage versetzt wird, seinen Anteil am Güterverkehr bis 2025 nachhaltig zu erhöhen. Die Maßnahmen, die zur Stärkung des Schienengüterverkehrs dienen, können gleichzeitig dazu beitragen, dass auch im Personenverkehr die Kapazitäten der Schiene steigen.

Die Stärkung der Schiene und Wasserstraße stellt einen wichtigen Beitrag dar, um unser Verkehrssystem klimafreundlicher zu gestalten. Darüber hinaus trägt eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene und Wasserstraße aber auch dazu bei, Kapazitäten auf der Straße freizumachen und dort Staus zu vermeiden. Von einer Stärkung der Schiene und Wasserstraße profitiert deshalb auch der Straßenverkehr. Es geht also keinesfalls darum, die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Ziel der Bundesregierung ist es vielmehr, dass innerhalb eines integrierten Verkehrssystems die einzelnen Verkehrsträger so eingesetzt und miteinander verknüpft werden, dass sie ihre spezifischen Stärken optimal entfalten können.

Die Bundesregierung unterstützt Maßnahmen, die zu mehr Wettbewerb im Schienenverkehr führen. So wird die europäische Integration mit ihrer Öffnung für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr als positiv bewertet. Die Bundesregierung unterstützt die Fortset-

zung der europäischen Liberalisierungsbemühungen. Die noch fehlende Harmonisierung darf nicht dazu dienen, nationale Liberalisierungsrückschritte oder -unterbrechungen vorzunehmen. Eine Stärkung des Wettbewerbs im Schienenverkehr verbessert auch dessen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Hier ist auch bei der Fortentwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen anzusetzen. Sie wird sich darüber hinaus auch auf europäischer Ebene für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern einsetzen.

D Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten

Verkehrsvermeidung, effiziente Verkehrsabwicklung und Verkehrsverlagerung werden allein nicht ausreichen, um unsere Mobilität langfristig zu sichern. Angesichts schon heute spürbarer Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur und der absehbaren erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens wird die Bundesregierung die Anstrengungen zu einem menschen- und umweltgerechten Ausbau der Verkehrswege verstärken. Hierbei wird sie dem Lärmschutz ebenso Rechnung tragen wie den anderen Belangen des Umwelt- und Naturschutzes, aber auch den Belangen der Land- und Forstwirtschaft. Die Planungen sind noch stärker an den Bedürfnissen der Menschen vor Ort auszurichten.

Um dem künftigen Ausbaubedarf ebenso Rechnung zu tragen wie dem mit zunehmender Abnutzung der Verkehrsinfrastruktur einhergehenden steigenden Erhaltungsaufwand für die Bestandsnetze, der bereits heute nahezu zwei Drittel der Gesamtinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur beansprucht⁵, hat die Bundesregierung die Investitionsmittel des Bundes für die Verkehrsinfrastruktur aufgestockt; sie fordert Länder und Kommunen auf, in ihrem Verantwortungsbereich ebenfalls für eine deutliche Steigerung der Verkehrsinvestitionen zu sorgen. Trotz steigender Aufwendungen für den Erhalt sollen auch künftig – unter Beachtung der haushaltspolitischen Vorgaben – die finanziellen Spielräume für den gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden.

Es bleibt trotz steigender Investitionen notwendig, beim Ausbau der Infrastruktur Prioritäten zu definieren. Dabei muss den erheblichen Unterschieden in der Verkehrsentwicklung Rechnung getragen werden. Die Bundesregierung räumt deshalb dem Ausbau jener Verkehrswege und -knoten Vorrang ein, auf denen bereits heute Kapazitätsengpässe bestehen oder auf denen diese aufgrund überproportional steigenden Verkehrsaufkommens mittelfristig zu erwarten sind bzw. auf denen durch eine geeignete Anpassung des Verkehrssystems bestehende Kapazitätsreserven besser ausgenutzt werden können. Dies gilt z. B. für einige Hafenhinterland- und Nord-Süd-Verbindungen, die gegenwärtig nahe an ihre Kapazitätsgrenze gelangt sind und die in Zukunft einen überdurchschnittlichen Verkehrszuwachs zu verkraften haben. Der Ausbau dieser

⁵ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes.

Engpässe in unserem Verkehrssystem kommt zugleich der Anbindung der Fläche zu Gute – auch weit abseits der eigentlichen Baumaßnahme. Denn die Schaffung hinreichender Kapazitäten für den Güter- wie Personenverkehr auf den am meisten belasteten Hauptverkehrsadern ist die unabdingbare Voraussetzung dafür, dass Menschen und Güter auch künftig schnell und pünktlich in jeden Winkel unseres Landes kommen. Gleichzeitig sind bei der Priorisierung die strukturpolitischen Ziele im Sinne einer gleichwertigen Entwicklung in Deutschland zu beachten.

Vor dem Hintergrund des weiter steigenden Güterverkehrs, aber auch der sehr unterschiedlichen Belastung der einzelnen Strecken wird die Bundesregierung überprüfen, ob und ggf. wie die Bedarfspläne bzw. Investitionspläne für Straßen, Schienen und Wasserstraßen an die veränderte Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung angepasst werden müssen.

Um die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen zu erhöhen, strebt die Bundesregierung eine stärkere Trennung („Entmischung“) von langsamerem Güterverkehr und schnellerem Personenverkehr an, etwa durch ein belastungsorientiertes Fahrstreifenmanagement auf Autobahnen und durch die verstärkte räumliche und zeitliche Trennung von Güter- und Personenfernverkehr auf der Schiene. Auch hierfür ist ein gezielter Ausbau der am stärksten belasteten Strecken Voraussetzung: bei den betroffenen Autobahnen die konsequente Erweiterung auf sechs Fahrstreifen und bei der Schiene die rasche Verwirklichung jener im Bundesverkehrswegeplan 2003 genannten Projekte, die für eine wirksame Entflechtung von Personenfern- und Güterverkehr unerlässlich sind.

E Umwelt- und klimafreundlicher Verkehr

Der Verkehr von morgen soll leise, sauber, effizient und klimafreundlich sein. In Bezug auf den Klimaschutz geht es einerseits darum, den spezifischen CO₂-Ausstoß des Verkehrs weiter zu reduzieren. Das im Integrierten Energie- und Klimaschutzprogramm (IEKP) bekräftigte Ziel einer Verringerung der Treibhausgas-Emissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 erfordert auch vom Verkehrssektor einen substanziellen Beitrag. Im IEKP hat die Bundesregierung sich bereits auf eine Reihe den Verkehr betreffender Maßnahmen verständigt: Hierzu gehören die Einführung verbindlicher CO₂-Werte bei Pkw auf EU-Ebene, die Erhöhung des Anteils der Biokraftstoffe – möglichst der zweiten Generation – am Kraftstoffverbrauch auf 20 Prozent im Jahr 2020, der Klimapass für Pkw, die Einführung einer CO₂- und schadstoffbezogenen Kfz-Steuer für neu zugelassene Pkw und die Einbeziehung von Flug- und Schiffsverkehr in den Emissionshandel. Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums ist es jedoch offenkundig, dass eine Reduzierung des spezifischen Energieverbrauchs und CO₂-Ausstoßes durch technische Maßnahmen allein nicht ausreichend ist. Die in diesem Masterplan dargestellten Maßnahmen zur Verkehrsoptimierung, zur Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße, zur effizienteren Abwicklung des Güterverkehrs, zur optimierten Nutzung bestehender Verkehrswege sowie die weiteren Maßnahmen zur Ent-

lastung des Straßenverkehrs, vor allem die Stärkung öffentlicher Verkehrsangebote, dienen deshalb gleichfalls dem Ziel, Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß des Verkehrs weiter zu reduzieren. Daneben sind auch Maßnahmen zu treffen, die die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlichen Flächen sowie Flächen für Natur- und Landschaftsschutz einschließlich der benötigten Ausgleichsflächen minimieren.

Ein wichtiges Ziel der Bundesregierung ist es, den mit dem Güterverkehr verbundenen Lärm zu reduzieren. Das BMVBS hat ein Nationales Verkehrslärmschutzpaket aufgelegt, das Lärmschutzmaßnahmen bei allen Verkehrsträgern bündelt. Insbesondere die angestrebte Stärkung der Schiene ist verknüpft mit dem Ziel, den vom Schienengüterverkehr ausgehenden Lärm deutlich zu vermindern. Neben baulichen Maßnahmen wie Lärmschutzwänden fördert die Bundesregierung in einem Pilotprojekt die Umrüstung von Güterwagen auf so genannte „Flüsterbremsen“, durch die die Fahrgeräusche von Güterzügen dauerhaft reduziert werden. Sie strebt zudem eine Staffe-lung der Trassenpreise nach Lärmemissionen an, um einen ökonomischen Anreiz zur beschleunigten Umrüstung des Güterwagenbestandes zu setzen. Auf europäischer Ebene wird sie sich mit Nachdruck für konkrete Vereinbarungen zu verbesserten Lärmschutzmaßnahmen beim Waggonbestand einsetzen.

Der Schutz vor Verkehrslärm ist jedoch nicht allein eine Aufgabe des Staates. Die Bundesregierung sieht deshalb auch die Unternehmen selbst in der Pflicht, durch die Anschaffung lärmarmen Fahrzeuge im Straßengüterverkehr sowie durch Umrüstung der Bestandsflotte im Schienenverkehr den Güterverkehrslärm spürbar zu reduzieren. Dies liegt in ihrem wohlverstandenen unternehmerischen Interesse, da der vom Güterverkehr ausgehende Lärm und die damit verbundene Beeinträchtigung der Lebensqualität auf Dauer die Akzeptanz des Güterverkehrs in der Bevölkerung und damit das wirtschaftliche Fundament der Unternehmen gefährden.

F Gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe

Die Bundesregierung setzt sich nachdrücklich für eine Verbesserung der Ausbildung und Weiterbildung sowie für gute Arbeitsbedingungen in der Güterverkehrs- und Logistikbranche ein und wird zu diesem Zweck eine kontinuierliche Kooperation aller maßgeblichen Akteure – neben staatlichen Stellen insbesondere der Unternehmen, der beteiligten Branchenverbände und der Gewerkschaften – ins Leben rufen.

Die Beschäftigten in Transport und Logistik sind im besonderen Maße von den zu Beginn beschriebenen Umwälzungen im Verkehrssektor betroffen. Zugleich stellen sie den Schlüsselfaktor für eine langfristig erfolgreiche Entwicklung der deutschen Logistik- und Verkehrswirtschaft dar. Investitionen in die Qualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind deshalb für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen von ebenso großer Bedeutung wie Investitionen in Technik und Fuhrpark. Um dem schon jetzt erkennbar werdenden Fachkräfte-

mangel gegenzusteuern, müssen die Aus- und Fortbildungssysteme gestärkt und entsprechend den gestiegenen Anforderungen weiterentwickelt werden.

Die Bundesregierung wird daher gemeinsam mit Unternehmen, Wirtschaftsverbänden, Kammern und Gewerkschaften noch im Jahr 2008 eine Aus- und Weiterbildungsoffensive starten und diese in die Qualifizierungsinitiative für Deutschland einbinden. Durch regelmäßige Branchengipfel, zu denen die Bundesregierung die genannten Akteure einladen wird, soll eine kontinuierliche Kooperation zur Verbesserung der Aus- und Weiterbildungssituation im Logistikmarkt erreicht werden. Die Bundesregierung sieht dabei die Unternehmen in der Verantwortung, durch die Schaffung von zusätzlichen Ausbildungsplätzen, wie sie im Nationalen Pakt für Ausbildung und Fachkräftenachwuchs für Deutschland vom 5. März 2007 zugesagt wurde, und durch eine Verbesserung der beruflichen Qualifizierung die Voraussetzung zu schaffen, um ihren steigenden Fachkräftebedarf auch in Zukunft decken zu können.

Um die Hochschulausbildung in der Logistik, die trotz hervorragender Qualität international bislang eher wenig Beachtung findet, stärker zu profilieren, wird sich die Bundesregierung überdies für die Schaffung eines international anerkannten Studiengangs zur Aus- und Fortbildung im Logistikbereich einsetzen, der eng mit international tätigen Unternehmen der Branche und den führenden Forschungseinrichtungen vernetzt ist.

Die Bundesregierung wird darüber hinaus das Bundesamt für Güterverkehr beauftragen, die Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik jährlich im Rahmen der Marktbeobachtung des Güterverkehrs zu evaluieren. Um angesichts zunehmenden Zeit- und Lieferdrucks, dem die Beschäftigten in der Transportbranche ausgesetzt sind, gute Arbeitsbedingungen sicherzustellen, ist die Einhaltung von Arbeitsschutz-, Sozial-, Verkehrssicherheits- und Gefahrgutvorschriften unverzichtbar. Sollte es hier nicht deutliche Fortschritte geben, wird die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Ländern die Kontrollen verschärfen, um Sozialdumping und ein Unterlaufen von Vorschriften zu verhindern. Die Einhaltung der entsprechenden Regelungen liegt im Interesse jedes Unternehmens. Denn zufriedene, motivierte und gesunde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bilden die Basis für jeden langfristigen ökonomischen Erfolg.

7. Umsetzung

Zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland können und müssen viele beitragen, jeder in seiner Verantwortung: Bund, Länder und Kommunen stehen in der Verantwortung, die rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und die Infrastruktur auf das immense Wachstum vorzubereiten.

Der Masterplan beschreibt den Rahmen güterverkehrspolitischer Maßnahmen, die aus Sicht der Bundesregierung prioritär sind. Für die Maßnahmen, die im Verantwortungsbereich des Bundes liegen, stehen in der Finanzplanung bis 2012 beträchtliche Mittel zur Verfü-

gung. So sind im Jahre 2009 für Investitionen in die klassischen Verkehrsträger Straße, Wasserstraße und Schiene sowie den Kombinierten Verkehr rd. 10,2 Mrd. Euro vorgesehen, das sind rd. 1 Mrd. Euro mehr als im bisherigen Finanzplan. In den Jahren 2010 bis 2012 werden die Verkehrsinvestitionen auf hohem Niveau verstetigt. Die Erhöhung der Verkehrsinvestitionen wird ermöglicht durch die Erhöhung und stärkere ökologische Steuerung der Maut, die verursachungsgerecht schweren LKW für die Nutzung der Bundesautobahnen auferlegt wird. Die zusätzlichen Mauteinnahmen kommen in voller Höhe dem Verkehrsbereich zugute. Weiterhin werden Erlöse der Bahnprivatisierung das Investitionsvolumen vergrößern, das für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung steht. Zudem soll – Wirtschaftlichkeit vorausgesetzt – eine verstärkte Einbindung privaten Kapitals über PPP-Projekte in die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen.

Gefordert sind aber auch die Unternehmen als die eigentlichen Träger wirtschaftlichen Handelns, die Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften sowie zivilgesellschaftliche Gruppen als Vertreter der verschiedenen gesellschaftlichen Interessen. Es ist ein Ziel dieses Masterplans, zu einer dauerhaften Kooperation aller Beteiligten zu finden, Interessen auch auf europäischer Ebene abgestimmt zu vertreten und so gemeinsam dafür zu sorgen, dass Deutschland der Top-Standort für Transport und Logistik in Europa bleibt.

Das BMVBS wird eine erste Evaluierung der Maßnahmen und ihrer Wirkungen vornehmen.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist es wichtig, dass alle Beteiligten zusammenwirken – je nach ihrer Verantwortlichkeit und im Bewusstsein, dass nur im Verbund allen Herausforderungen wirksam begegnet werden kann und auch nur so die ökonomischen, ökologischen und sozialen Erfordernisse in der Verkehrspolitik verwirklicht werden können.

Es gilt nun, den gesellschaftlichen Dialog zur Verkehrspolitik, der mit dem Masterplanprozess intensiviert wurde, weiterzuführen und den wertvollen Pool von Know-how, Erfahrung, Kontakten und Kreativität weiter zu nutzen. Das Netzwerk der Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft, das während des Erarbeitungsprozess entstanden ist, bildet hierfür eine hervorragende Grundlage.

II. Maßnahmen

A Verkehrswege optimal nutzen – Verkehr effizient gestalten

A 1 Ausbau und Verstärkung der Verkehrsmanagementsysteme auf hoch belasteten Strecken der Bundesautobahnen

Ausgangslage

Verkehrsmanagementsysteme tragen in vielen Bereichen zur Verbesserung der Verkehrslage bei. Sie ermöglichen durch aktive Steuerungsmaßnahmen eine optimierte Verhaltensanpassung der Verkehrsteilnehmer an die aktuelle Verkehrssituation. Dynamische Anzeigen wie Höchstge-

schwindigkeiten, Überholverbote oder Anzeigen zur Spurbenutzung führen zu einer Verflüssigung des Verkehrs und vermeiden so Verhaltensweisen, die zu Staus oder Unfällen führen könnten. Viele hoch belastete Strecken des deutschen Autobahnnetzes sind mit diesen modernen Telematikeinrichtungen noch nicht ausgerüstet.

Beschreibung der Maßnahme

Hoch belastete Autobahnstrecken, die noch nicht mit Telematikeinrichtungen ausgestattet sind, sollen beschleunigt damit ausgerüstet werden. Schon bestehende Einrichtungen sind zu optimieren und ggf. dem Stand der Technik anzupassen.

Auswirkung

Die Maßnahme führt zu einer höheren Leistungsfähigkeit der entsprechenden Streckenabschnitte. Sie wirkt sich Effizienz steigernd auf dem gesamten Autobahnnetz aus und trägt zur Vermeidung von Stausituationen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Hierdurch werden zusätzlich positive Effekte hinsichtlich Klima- und Umweltschutz z. B. durch CO₂-Reduzierungen erwartet.

Verantwortung

BMVBS in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesländern.

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme wird aus dem BMVBS-Haushalt finanziert.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeitraum

Mit der Maßnahme soll 2008 begonnen werden. Eine komplette Ausrüstung der hoch belasteten Strecken wird bis 2015 angestrebt.

A 2 Bundesweite Vereinheitlichung und Vernetzung der Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen

Ausgangslage

Die Erfassung, die Analyse und Steuerung des Verkehrs mit Hilfe von Verkehrsmanagementsystemen erfolgt auf dem Autobahnnetz durch die Betreiber der Infrastruktur auf Länderebene. Die Verkehrsmanagementsysteme sind bislang deutschlandweit nicht vernetzt. Eine Abstimmung oder Zusammenarbeit zwischen den Betreibern findet ebenfalls nicht in erforderlichem Umfang statt. Dies führt dazu, dass Potenziale zur effizienteren Nutzung des Netzes der Bundesautobahnen nicht genutzt werden können.

Beschreibung der Maßnahme

Unter Berücksichtigung bestehender Verkehrsmanagementsysteme sollen die Verwaltungen der Länder in Zusammenarbeit mit dem BMVBS und der Industrie ein Konzept zur Vernetzung bestehender Verkehrsmanagementsysteme erarbeiten. Das Konzept soll bundesweit eine bedarfsgerechte und effiziente Verkehrsabwicklung auf Bundesautobahnen ermöglichen. Dies betrifft z. B. vorausschauende Informationen über Staus, freie Parkplätze als auch Verkehrsfluss beeinflussende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Überholverbote.

Auswirkung

Die Maßnahme ermöglicht bundesweit durch intelligente Verkehrsinformation und –steuerung Kapazitätssteigerungen auf Bundesautobahnen. Durch bessere Routenplanungen und kurzfristige Reaktionsmöglichkeiten auf sich entwickelnde Verkehrssituationen können Transporte verlässlicher abgewickelt werden. Dies wirkt sich auch positiv auf Umwelt- und Klimaverträglichkeit des Verkehrs aus; die Verkehrssicherheit wird durch die Maßnahme ebenfalls erhöht.

Verantwortung

Für die Erarbeitung und Umsetzung des Konzepts sind die Bundesländer in Zusammenarbeit mit dem BMVBS zuständig.

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme wird aus dem BMVBS-Haushalt finanziert.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeitraum

Mit der Maßnahme soll 2008 begonnen werden. Das Konzept soll bis Ende 2009 abgeschlossen und die vollständige Umsetzung bis 2015 abgeschlossen sein.

A 3 Beschleunigte Umsetzung des „Ausbauprogramms zur Verbesserung des Parkflächenangebots an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen“

Ausgangslage

Die Lkw-Parkplatzkapazitäten an und in der Nähe der Bundesautobahnen (BAB) sind unzureichend. Hierdurch können sich vermehrt ein nicht ordnungsgemäßes Abstellen der Lkw, zusätzlicher Parkplatzsuchverkehr und auch ein Überschreiten der zulässigen Lenkzeiten ergeben, was zu einer Erhöhung der Unfallgefahr führt. Die erwartete Zunahme des Güterverkehrs in Verknüpfung mit der neuen Lenk- und Ruhezeitregelung wird den Bedarf weiter erhöhen. Der höchste Bedarf besteht im Bereich der

Grenzübergänge nach Osteuropa. Der Bundesverkehrsminister hat die Dringlichkeit erkannt und im Herbst 2007 eine Projektgruppe Autobahnparkplätze für Lkw eingerichtet, die eine Kapazitätserweiterung angehen soll.

Beschreibung der Maßnahme

Es sollen 11 000 Parkplätze zusätzlich geschaffen werden. Die Arbeiten der Projektgruppe des BMVBS zur Bedarfsermittlung und zum Bau zusätzlicher Lkw-Parkplätze erstrecken sich auf das gesamte BAB-Netz. Wegen der dringenden Probleme bei den Grenzübergängen nach Osteuropa sollen Bedarfsermittlung und Bau für diesen Bereich zeitlich vorgezogen werden. Die Richtlinien für Tank- und Rastanlagen der Länder sollen dabei berücksichtigt werden.

Auswirkung

Diese Maßnahme trägt zur optimalen Nutzung der Verkehrswege, zur Vermeidung von Verkehr, zur umwelt- und klimafreundlicheren Gestaltung des Verkehrs sowie zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen bei.

Verantwortung

BMVBS, Straßenbauverwaltungen der Länder (Auftragsverwaltung), Kommunen. Außerdem Speditionsverbände, Autobahn Tank & Rast Holding GmbH, Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA).

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme wird aus dem BMVBS-Haushalt finanziert. Für das Ausbauprogramm stehen bis 2015 insgesamt 250 Mio. Euro zur Verfügung. Im Jahr 2008 sollen davon 35 Mio. Euro investiert werden.

EU-Relevanz

Die EU-Kommission, DG TREN, hat ein Pilotprojekt mit dem Ziel der Schaffung eines Netzes sicherer Lkw-Parkplätze in der EU gestartet, das zunächst bis 2009 mit 11 Mio. Euro ausgestattet und mit Definitionsaufgaben beschäftigt ist.

Umsetzungszeitraum

Schaffung von 11 000 zusätzlichen Parkplätzen bis 2012.

A 4 Weiterführung und Intensivierung der Maßnahmen zur Stauvermeidung durch Optimierung des Baustellenmanagements

Ausgangslage

Staus verursachen volkswirtschaftliche Verluste und schädigen Klima und Umwelt durch unproduktive Erhöhung von Emissionen. Nach Expertenschätzungen führen die Staus auf unseren Autobahnen zu volkswirtschaftlichen Kosten in zweistelliger Milliardenhöhe und zeichnen verantwortlich für Milliarden Liter unnötig verbrauchten Kraftstoffs. Durch das nach aktuellen Prognosen vorher-

gesagte Verkehrswachstum könnte sich diese Situation noch erheblich verschärfen.

Baustellen auf Autobahnen behindern in vielen Fällen den Verkehrsfluss, erhöhen die Gefahr einer Staubildung und verringern die Verkehrssicherheit. Für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundesautobahnen sind heute durchschnittlich rund 200 bis 280 Baustellen täglich eingerichtet. Experten gehen davon aus, dass diese Baustellen für mehr als ein Drittel aller Staus auf Autobahnen verantwortlich sind.

Beschreibung der Maßnahme

Um Stau zu vermeiden, soll das Baustellenmanagement optimiert werden. Hierbei geht es darum,

- die Baustellenzeit zu reduzieren durch entsprechende Ausschreibungs- und Vertragsgestaltung sowie durch Bauarbeiten außerhalb der üblichen Arbeitszeiten, sofern erforderlich auch an Sonntagen oder nachts,
- die kumulative Staubildung zu vermeiden durch stärkere bundesweite Baustellenkoordinierung und
- an der Baustelle einen besseren Verkehrsdurchfluss zu ermöglichen durch stärkere Anpassung der Baustellenmaßnahmen (z. B. Anzahl und Breite der Spuren) an die jeweilige Verkehrssituation und stärkere Nutzung dynamischer verkehrlenkender Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsanzeigen und Überholverbote).

Auswirkung

Die Maßnahme soll zu einem besseren Durchfluss des Verkehrs an Baustellen führen. Dadurch sollen Staus reduziert und die damit verbundenen volkswirtschaftlichen Schäden verringert werden.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist das BMVBS in Zusammenarbeit mit den Bundesländern zuständig.

Haushalts-Relevanz

Die Umsetzung der Maßnahmen führt zu mehr Kosten bei den Baustellen. Diese Mehrkosten werden jedoch durch beträchtliche volkswirtschaftliche Gewinne überkompensiert. Die erforderlichen Finanzierungsmittel werden im Haushalt des BMVBS veranschlagt.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen in Übereinstimmung mit den Zielen der EU-Verkehrspolitik, insbesondere hinsichtlich einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses in Europa und einer Reduzierung der Verkehrs-Emissionen.

Umsetzungszeitraum

Die Maßnahmen sollen im Jahr 2008 begonnen werden.

A 5 Verkehrsinformations- und Kommunikationsdienste für den Lkw auf dem Autobahnnetz durch Nutzung der Mautinformationen (Mautmehrwertdienste)

Ausgangslage

Der Straßengüterverkehr braucht zur Verbesserung seiner Leistungsfähigkeit spezifische Verkehrsinformationen. Vor diesem Hintergrund steigt die Nachfrage nach Daten, die das deutsche Mautsystem generiert.

Beschreibung der Maßnahme

Die aktuelle technische Ausstattung des Systems macht das deutsche LkwMautsystem zu einer idealen Plattform für Telematik-Mehrwertdienste, die es zu entwickeln gilt. Über die vorhandene Plattform wäre es Anbietern von Telematikdiensten möglich, Basisfunktionen des Systems – wie die satellitengestützte Standortbestimmung, den vorhandenen Mobilfunk-Kommunikationskanal oder die Kurzstreckenkommunikation über Mikrowellentechnologie – gegen ein entsprechendes Nutzungsentgelt für eigene Dienste zu nutzen. Rechtliche, technische und organisatorische Voraussetzungen sind so zu gestalten, dass ein fairer Wettbewerb zwischen den Telematik Anbietern ermöglicht wird.

Auswirkung

Durch diese Maßnahme kann der Verkehr intelligenter sowie umwelt- und klimafreundlicher gestaltet und Logistikkonzepte verbessert werden. Parksuchverkehr kann reduziert, Staus können vermieden werden: Das reduziert CO₂-Emissionen und schont die Umwelt. Die Dienste können zur Verkehrsvermeidung und zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen beitragen.

Verantwortung

Dem Bund obliegt die Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Gründung einer Telematics-Gateway-Gesellschaft obliegt privaten Gesellschaften, die für die technische und organisatorische Umsetzung zuständig sind.

Haushalts-Relevanz

Gering, da Mautmehrwertdienste als entgeltliche Dienstleistung ausgestaltet werden.

EU-Relevanz

Eine Entscheidung der EU-Kommission regelt die Bedingungen und Auflagen für das Anbieten von Telematikdiensten auf der Basis des deutschen Mautsystems durch deren Betreiber.

Umsetzungszeitraum

Schaffung der vertraglichen Grundlagen durch den Bund bis 2009. Die ersten Anwendungen könnten etwa 2010/2011 starten.

A 6 Erarbeitung eines Konzeptes für die beschleunigte Einführung des europäischen Standards European Train Control System (ETCS) auf den Frachtkorridoren Deutschlands

Ausgangslage

Auf den für den Schienengüterverkehr wichtigen Korridoren bestehen zunehmende Kapazitätsengpässe. Die erwarteten Aufkommenszuwächse insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr werden diese Situation verschärfen. Darüber hinaus ist die Vielfalt inkompatibler Zugsicherungssysteme in der EU ein maßgebliches Hindernis für einen europäischen Eisenbahnraum mit grenzüberschreitenden Zügen ohne Lokomotivwechsel an den Grenzen. Da Deutschland ein Transitland und eine stark handelsorientierte Nation in Europa ist, führt dies zu Verlusten der Attraktivität der Schiene. Selbst Schienen affine Transporte können nur schwer für die Schiene gewonnen werden. Das wirkt sich belastend auf den Straßenverkehr und Klima- und Umweltschutz aus.

Beschreibung der Maßnahme

Es soll ein nationales Konzept zur schnelleren Einführung von ETCS auf den hoch belasteten Schienenkorridoren in Deutschland unter Berücksichtigung bedarfsgerechter Hafenhinterlandanbindungen erarbeitet werden. Das ETCS ist eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Schienenverkehrs in Europa. Das Konzept soll sowohl die für die Infrastruktur (Bestandnetz) vorgesehene Finanzierungslinie des Bundes berücksichtigen auch die von den VU zu tragenden Kosten für die bei den Schienenfahrzeugen erforderlichen Einrichtungen quantifizieren.

Auswirkung

Das Konzept schafft die Grundlage, um zu einer optimierten Nutzung der Schiene zu gelangen. Die Kapazitäten können erweitert und mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Dies führt zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene, einer Entlastung der Bundesfernstraßen und trägt zu Umwelt- und Klimaschutz bei.

Verantwortung

Für die Erarbeitung des Konzeptes ist das BMVBS in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn (DB) AG und den Ländern zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Kosten des Konzeptes werden sich im Rahmen der aktuellen aufgestockten Finanzplanung des BMVBS halten.

EU-Relevanz

Die Maßnahme entspricht der EU-Politik zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Schienenraumes, der u. a. durch TEN-Korridore und die anzustrebende Interoperabilität gekennzeichnet ist.

Umsetzungszeitraum

Die Erarbeitung des Konzeptes soll bis zum Jahr 2010 erfolgen.

A 7 Erstellung eines nationalen Hafenkzeptes**Ausgangslage**

Unsere See- und Binnenhäfen sind für die gesamte Volkswirtschaft von besonderer strategischer Bedeutung. Sie gehören zum Rückgrat der globalisierten Wirtschaft und sind Drehscheibe für den Warenaustausch innerhalb des Europäischen Binnenmarktes. Für die verladende Wirtschaft sind unsere See- und Binnenhäfen unverzichtbarer Teil der Logistikkette. Deutschland steht angesichts der Verdoppelung des Güterumschlags und der Verdreifachung des Containerverkehrs in den Häfen bis 2025 vor großen Herausforderungen:

Um Kapazitätsengpässe in den Häfen und beim Zu- und Ablaufverkehr zu vermeiden, muss die Verkehrsinfrastruktur modernisiert und dem wachsenden Transportbedarf angepasst werden. Gleichzeitig stehen die deutschen Häfen in einem harten internationalen Wettbewerb, der fairer Regeln bedarf. Das BMVBS hat mit der Absenkung der Mineralölsteuer für Seehafenumschlagsbetriebe bereits einen wichtigen Beitrag zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen mit den ARA-Häfen geleistet. Produktion und Distribution stellen darüber hinaus höhere Anforderungen an Transport und Logistik. Die Hafenin- und Suprastrukturen müssen daher mit dem Stand der Technik Schritt halten. Hinzu kommt, dass sich ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften im maritimen Cluster abzeichnet. Das Wachstum von Hafenumschlag und Seehafenhinterlandverkehr stellt neue Anforderungen an Klima- und Umweltschutz.

Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und see-seitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands gehören zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft. Es besteht wachsender Bedarf für die Koordinierung einer nationalen Hafenpolitik unter Einbindung der Binnenhäfen.

Beschreibung der Maßnahme

Um diesen Herausforderungen zu begegnen bedarf es gemeinsamer Verantwortung und Aktivitäten von Bund, Ländern und der Wirtschaft. Hafenpolitik ist zu einer nationalen Aufgabe geworden. Deswegen wird ein nationales Hafenkzept mit Maßnahmen u. a. zu folgenden Themenbereichen erarbeitet:

a) Infra- und Suprastrukturen

- Die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel des Bundes werden noch stärker als bisher auf die gesamtwirtschaftlich besonders wichtigen Projekte konzentriert.

- Die Bundesregierung räumt dem Ausbau von Hafenhinterlandanbindungen (Straße, Schiene, Wasserstraße), die gegenwärtig nahe an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt sind und die in Zukunft einen überdurchschnittlichen Verkehrszuwachs zu verkraften haben, Vorrang ein.
- Es werden gezielt Möglichkeiten zur Kooperation der Seehäfen geprüft.
- Mit Telematiklösungen sollen zusätzliche Effizienzpotenziale in den Häfen und in der Logistikkette erschlossen werden.
- Bei Überlegungen zur Umwidmung von Hafen- oder hafennahen Flächen für andere städtische Funktionen wie Freizeit-, Wohn-, Büro- oder andere Nutzungen muss sichergestellt werden, dass es zu keinen negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes führt.

b) Arbeitsplätze

- Beschäftigungswirksame Maßnahmen sollen ausgeschöpft werden.
- Gezielte Programme für die Integration von Arbeitslosen sollen unterstützt werden.
- Die Schaffung von Ausbildungsplätzen für junge Menschen ist zu verstärken.

c) Umwelt- und Klimaschutz

- Eine Weiterentwicklung der Grenzwerte im Schiffsverkehr (Schwefel, Stickoxide, Partikel) und eine wettbewerbsneutrale Integration der Seeschifffahrt in den Emissionshandel sollen erfolgen.
- Neue Antriebstechnologien sollen entwickelt und neue Werkstoffe im Schiffsbau sollen eingesetzt werden.

d) Wettbewerb

- Weitere Maßnahmen zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen sollen geprüft und – soweit wie möglich – umgesetzt werden.
- Staatliche Beihilfen führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Deutschland setzt sich in Europa für mehr Transparenz in diesem Bereich ein. Die EU-KOM ist aufgefordert, einheitliche Beihilfeleitlinien vorzulegen.

e) Kombiniertes Verkehr

- Um die vorhergesagten Gütermengen zu bewältigen, müssen auch die Küsten- (Short-Sea-Shipping) und die Binnenschifffahrt gestärkt werden. Dabei gewinnen die Binnenhäfen mit ihrem Angebot vom überregionalen Hub bis zum regionalen Verteilzentrum für die Seehäfen zunehmend an Bedeutung.

Auswirkung

Durch die Maßnahme sollen die Häfen als wichtige Import-/Exportdrehscheiben und als Logistik- und Weiterverarbeitungszentren gestärkt werden.

Verantwortung

Für die Maßnahme sind BMVBS, die Länder und die Hafengewirtschaft zuständig.

Haushalts-Relevanz

Auswirkungen auf den Haushalt können erst nach Erstellung des Hafenkonzepthes quantifiziert werden.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht in Einklang mit der Hafenpolitik der EU-KOM.

Umsetzungszeitraum

Das Konzept wird im Jahr 2008 vorgelegt.

A 8 Erstellung eines nationalen Flughafenkonzepthes**Ausgangslage**

Gut ausgebaute, effizient genutzte und mit dem übrigen Verkehrssystem vernetzte Flughäfen sind eine unverzichtbare Infrastruktur für den weltweiten Handelsaustausch. Flughafeninfrastruktur trägt maßgeblich zur Standortattraktivität Deutschlands bei. Die steigende Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen erfordert eine bestmögliche Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sowie ein Konzept zur Weiterentwicklung und ggf. zum Ausbau unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte, damit sich Flughäfen auch künftig im internationalen Wettbewerb behaupten können.

Beschreibung der Maßnahme

Die Flughafeninfrastruktur soll so entwickelt werden, dass die Aufgaben für Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland gesamtwirtschaftlich effizient und betriebswirtschaftlich rentabel und nachhaltig erfüllt werden können. Neubau, Ausbau und Konversion von Flughäfen sollen nur dann erfolgen, wenn ihr volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen ist; Flughäfen, die sich wirtschaftlich nicht tragen, müssen dahinter zurückstehen. Vor diesem Hintergrund wird die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode ein Flughafenkonzepth, das mit den Ländern erörtert wird, vorlegen. Eckpunkte werden sein:

- a) Optimierte Nutzung der bereits vorhandenen Infrastrukturen von Flugplätzen in Deutschland sowie deren bedarfsgerechte und nachhaltige Weiterentwicklung einschließlich des Ausbaus.
- b) Einige Luftfrachtarten bedürfen besonderer Bedienungszeitfenster, um volkswirtschaftliche Wirkung entfalten oder ihre Funktion der Daseinsvorsorge

(z. B. medizinische Güter) erfüllen zu können. Gleichzeitig muss auf den Schutz der Nachtruhe vor Lärm Rücksicht genommen werden.

- c) Aktuelle Prognosen über das Verkehrswachstum im Luftverkehr belegen, dass auch in Zukunft mit einem deutlichen Zuwachs des landseitigen Verkehrs bei den Flughäfen zu rechnen ist. Dieser Zuwachs macht es erforderlich, dass eine ausreichend leistungsfähige Anbindung auf der Landseite sowohl über die Straße als auch über die Schiene vorhanden ist.
- d) Im Luftfrachtverkehr bestehen bei intermodalen Transportketten Schnittstellenprobleme. Beispielhaft genannt seien nicht-standardisierte Ladeeinheiten und Lademaße, die bei der Weiterbeförderung mit einem zweiten Verkehrsträger zusätzliche Umladeprozesse erfordern und nicht kompatible Verwaltungsabläufe in den Bereichen Abfertigung und Zoll. Solche Brüche im Beförderungsablauf wirken sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Güterverkehrs aus, da sie in der Konsequenz zu höheren Preisen, längerer Beförderungsdauer, eingeschränkter Pünktlichkeit, Beschränkungen bezüglich der Art der transportierbaren Güter, größerem Beschädigungsrisiko und umfangreichem Behandlungsaufwand führen. BMVBS wird deshalb daran mitwirken, dass die hiermit verbundenen Rechtsfragen – möglichst auf europäischer und internationaler Ebene – gelöst werden.
- e) Auch der Luftverkehrssektor muss seinen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leisten (z. B. durch Maßnahmen im Bereich des aktiven und passiven Lärmschutzes sowie der Lärminderung, wettbewerbsneutrale Einbeziehung des Luftverkehrs in den internationalen Emissionshandel, Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraumes und emissionsbezogene Landentgelte. Da sowohl die Besteuerung von Inlandsflügen als auch die Besteuerung von inhereuropäischen Flügen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten für die Luftfahrtunternehmen der beteiligten EU-Mitgliedstaaten erhebliche Wettbewerbsnachteile bedeuten würde, ist aus Sicht der Bundesregierung die Einführung einer Kerosinsteuer unter den gegebenen Bedingungen grundsätzlich nur weltweit zu realisieren).

Auswirkung

Das Flughafenkonzepth soll dazu führen, dass die Verkehrsinfrastruktur optimal entwickelt und genutzt und der Verkehr intelligent gestaltet wird.

Verantwortung

Das Flughafenkonzepth wird von der Bundesregierung vorgelegt.

Haushalts-Relevanz

Die Mittel sollen auf Investitionen mit dem größten volkswirtschaftlichen Nutzen konzentriert werden.

EU-Relevanz

Die Entwicklung eines Flughafenkonzeptes steht im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen der EU.

Umsetzungszeitraum

Das Konzept soll in der laufenden Legislaturperiode vorgelegt werden.

A 9 Konzertierte Aktion mit Verladern und Transportwirtschaft zur zeitlichen Entzerrung des Güterverkehrs (Ausweitung der Rampenzeiten)

Ausgangslage

Häufig führen die auf bestimmte Zeitfenster beschränkten Anlieferzeiten bei den Sendungsempfängern bzw. die Abholzeiten bei den Verladern dazu, dass Gütertransporte die Infrastruktur nicht effizient nutzen. Dabei werden teilweise erhebliche Ressourcen und Kapazitäten unnötig aufgewandt oder bleiben ungenutzt. Konsequenzen sind Zunahme von Staus, Verschärfung der Nutzungskonkurrenz zwischen Personen- und Güterverkehr, steigende Forderungen nach höheren Infrastrukturinvestitionen und Beeinträchtigungen der Lieferkette.

Beschreibung der Maßnahme

Im Rahmen einer konzertierten Aktion wird ein Konzept zur Flexibilisierung von Anliefer- und Abholzeitfenstern zur optimierten Nutzung der Infrastruktur und Transportmittel erarbeitet, ohne damit die bestehenden Beschränkungen wie z. B. das Sonn- und Feiertagsfahrverbot und den Lärmschutz in Frage zu stellen. Der Stellenwert möglichst später Bestellzeiten und möglichst kurzer Transportzeiten sowie frühester Annahme und spätester Abholung soll aus Sicht aller an der Transportkette Beteiligten auf Flexibilisierung und mögliche Effizienzpotenziale überprüft werden. Hier ist insbesondere die verladende Wirtschaft gefordert, Möglichkeiten zur Optimierung nutzbar zu machen und damit einen Beitrag zur Effizienzsteigerung des Gesamtverkehrssystems zu leisten. Die konzertierte Aktion soll das Problembewusstsein schärfen und Impulse für Verbesserungen geben.

Auswirkung

Wenn ein größeres Zeitfenster für die Durchführung und Zustellung bzw. Abholung von Waren zur Verfügung steht, können Transporte besser abgewickelt und die Infrastruktur effizienter genutzt werden. Dies trägt bei zur Entmischung von Güter- und Personenverkehren und reduziert sowohl die CO₂-Emissionen als auch den Investitionsbedarf.

Verantwortung

Alle an der Transportkette Beteiligten unter Moderation des BMVBS. Insbesondere ist die verladende Wirtschaft (Großverlader/-filialisten) zu beteiligen, daneben Einzelhandel und transportierende Wirtschaft.

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme wird aus dem BMVBS-Haushalt finanziert.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik hinsichtlich der effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur.

Umsetzungszeitraum

Mit der Planung und Durchführung der konzertierten Aktion soll im Jahr 2008 begonnen werden.

A 10 Schaffung einer Ansprechstelle: Beauftragter der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik

Ausgangslage

Im Bereich Güterverkehr und Logistik sind mehrere Ministerien wie z. B. das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) oder das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) neben dem vor allem zuständigen BMVBS tätig.

Sie ergreifen regelmäßig Initiativen, bei denen es auf Grund der zunehmend komplexer werdenden Forschungs- und Förderaktivitäten immer größeren Abstimmungsbedarf gibt.

Beschreibung der Maßnahme

Zur verstärkten Koordinierung und Transparenz der Forschungs- und Förderaktivitäten des Bundes wird der beamtete Staatssekretär im BMVBS von Randow zum Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik berufen. Ferner wird eine interministerielle Koordinierungsgruppe Güterverkehr und Logistik unter Vorsitz des BMVBS eingerichtet.

Auswirkung

Die Maßnahme ermöglicht eine stärkere Vernetzung der Themen und Aktivitäten zwischen den betroffenen Ministerien. Dies soll zu einem zielgerichteteren Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel führen. Die Zusammenarbeit im Rahmen des Ausschusses dient nicht nur einer verstärkten Kommunikation zwischen den Ministerien, sondern auch der Vermittlung des hohen Stellenwertes, den die Bundesregierung diesem Thema beimisst: Ein zentraler Überblick erlaubt eine für alle Ressorts transparentere Steuerung von Schwerpunktaktivitäten der Forschung im Bereich Güterverkehr und Logistik. Dadurch können der Mitteleinsatz insgesamt besser gesteuert und die Ergebnisse in die Praxis effizienter umgesetzt werden.

Verantwortung

Die Einrichtung des Koordinierungsgremiums ist Aufgabe des BMVBS.

Haushalts-Relevanz

Die Einrichtung des Koordinierungsgremiums erfordert keine zusätzlichen Haushaltsmittel.

EU-Relevanz

Die Maßnahme entspricht den Anregungen der EU zur Effizienzsteigerung der Verwaltung.

Umsetzungszeitraum

Die Maßnahme soll sofort umgesetzt werden.

B Verkehr vermeiden – Mobilität sichern**B 1 Initiative für Logistik im städtischen Raum (Urban Logistics)****Ausgangslage**

Güterverkehr und Logistik werden in Städten und Ballungsräumen oft als Hindernis für flüssigen Verkehr wahrgenommen – gleichzeitig stellt die Belieferung der letzten Meile eine immer größer werdende Herausforderung für die Logistik dar. Die bisher durchgeführten Projekte und Einzelmaßnahmen im Bereich der Citylogistik haben auf Grund ihrer oftmals geringen Dauer und Verbindlichkeit nicht dazu geführt, ein durchsetzungsfähiges Modell zu entwickeln, das am Markt Bestand hat. Trotzdem hat es eine Reihe von innovativen und zumindest in Teilen erfolgreiche Projekte gegeben, etwa die Güterstraßenbahn im Güterverkehrszentrum (GVZ) Dresden. Neben operativen Maßnahmen hat auch die intensive Berücksichtigung raumplanerischer Anforderungen an die GVZ-Planung zur konfliktärmeren Abwicklung von Wirtschaftsverkehren geführt. Nicht zuletzt haben mehrere deutsche Großstädte (z. B. Bremen) ihre Güterverkehrszentren als wesentliche Komponenten in die Maßnahmenpläne zur Erfüllung der EU-Luftreinhalteplanung integriert. Gezeigt hat sich auch, dass es an der Realität vorbei geht, in der Stadt Personen- und Güterverkehr getrennt zu betrachten. Wenn man Umweltaspekten stärker Rechnung tragen und eine deutliche Steigerung der Effizienz erreichen will, müssen beide Systeme in den Blick genommen werden.

Beschreibung der Maßnahme

Initiierung einer bundesweiten, von BMVBS, Ländern und Städten getragenen Initiative mit dem Ziel, umwelt- und klimafreundliche Verkehrskonzepte für städtischen Verkehr zu entwickeln, übertragbare Standards zu erarbeiten und gemeinsam mit den Kommunen umzusetzen. Die Konzepte sollen sich u. a. an folgenden Leitlinien orientieren:

- bessere Berücksichtigung der Belange des Wirtschaftsverkehrs bei der Stadtplanung,

- bessere Berücksichtigung der Belange von Güterverkehr und Logistik bei der Raumordnung und Regionalplanung,
- kostengünstige, umweltfreundliche und nutzerfreundlichere Nahverkehrskonzepte, die möglichst viele Bürger zur Nutzung des ÖPNV einladen,
- Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Lieferfahrzeuge,
- stärkere Verknüpfung von Entscheidungs- und Umsetzungssebenen,
- bessere Kommunikation zwischen Unternehmenspraxis und planerischer Entscheidung.

Auswirkung

Die Maßnahme führt zu einer Verständigung über Konzepte zur nachhaltigen Verkehrsgestaltung in den Ballungsräumen.

Verantwortung

BMVBS, Länder, Transportverbände, GVZ-Betreiber, Kommunale Spitzenverbände, Wirtschaft (als Verlader und Empfänger).

Haushalts-Relevanz

Für die Initiierung der Verkehrskonzepte sind keine zusätzlichen Haushaltsmittel erforderlich.

EU-Relevanz

Die Maßnahme entspricht den Zielen des Grünbuchs Stadtverkehr. Bei der Umsetzung ist auf Wahrung des Subsidiaritätsprinzips zu achten.

Umsetzungszeitraum

Die Maßnahme soll im Zeitraum ab 2009 bis 2012 durchgeführt werden.

B 2 Verstärkte Investitionen in innovative und kapazitätssteigernde Technologien**Ausgangslage**

Die bestehenden Verkehrsträger und -systeme verfügen über noch ungenutzte Potenziale zur Effizienzsteigerung des Verkehrssystems. Mit Blick auf das prognostizierte Güterverkehrsaufkommen und die damit erreichte Kapazitätsgrenze der vorhandenen Infrastruktur sowie den erhöhten Ressourcenverbrauch ist die Entwicklung und Umsetzung von innovativen Technologien, Systemen oder Dienstleistungen für eine effizientere Nutzung der Infrastruktur und Ressourcen für die Zukunftsfähigkeit des Logistikstandorts Deutschland von wesentlicher Bedeutung. Beispiele für Themenfelder sind:

- Längere Züge auf ausgewählten Strecken;
- Doppelstock-Verkehre auf ausgewählten Strecken bei Schiene;

- Luftfrachtersatzverkehr auf der Schiene zwischen Leipzig und Frankfurt/M;
- Anwendungen von Galileo;
- Schnittstellen Verkehrslogistik-Intralogistik (Automatisierung);
- ITS-Lösungen (Lkw-Routing);
- Mehrlagiger Containertransport in der Binnenschifffahrt auf ausgewählten Wasserstraßen;
- innovative und effiziente Fahrzeugkonzepte (Straße, Schiene, Wasserstraße).

Beschreibung der Maßnahme

Prüfung und ggf. Entwicklung einer Förderrichtlinie zur Unterstützung von Pilotprojekten zum verstärkten Einsatz von innovativen Technologien im Bereich Güterverkehr und Logistik. Hiermit sollen Vorhaben außerhalb der Umschlagtechniken des kombinierten Verkehrs gefördert werden, die zur Effizienzsteigerung im Gesamtsystem beitragen können, heute aber nicht förderfähig sind, da sie sich nicht mehr in der Forschungsphase befinden und im Markt noch nicht eingeführt sind.

Auswirkung

Pilotprojekte, die sich mit innovativen Technologien und Systemen im Transportbereich beschäftigen, sollen Innovationen bei verkehrsträgerübergreifenden Transport- und Prozessketten vorantreiben. Dadurch soll es im Markt zu einer beschleunigten Umsetzung und Einführung dieser innovativen Technologien kommen, die zu einem effizienteren, klima- und umweltfreundlicheren Transport- und Logistiksystem führen. Insbesondere können vorhandene Kapazitäten und Fahrzeuge besser ausgenutzt, Ressourcen geschont, die Wirtschaftlichkeit gesteigert, CO₂-Emissionen reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Verantwortung

Die Erarbeitung der Förderrichtlinie ist Aufgabe des BMVBS. Für die Anwendungen ist die Wirtschaft verantwortlich.

Haushalts-Relevanz

Die Kosten der Maßnahme werden sich im Rahmen der aktuellen aufgestockten Finanzplanung des BMVBS halten.

EU-Relevanz

Die Maßnahme entspricht der EU-Politik eines stärkeren Einsatzes innovativer Technologien zur Bewältigung des künftigen Verkehrswachstums und zur Profilierung des Standortes Europas. Eine Zustimmung der EU-KOM zum Förderprogramm ist erforderlich.

Umsetzungszeitraum

Mit der Erarbeitung der Förderrichtlinie wird im Jahr 2008 begonnen.

B 3 Transitverkehre optimieren

Ausgangslage

Transitverkehre, bei denen Quelle und Ziel im Ausland liegen, werden in Zukunft einen immer größeren Anteil des Straßen- und Schienengüterverkehrs ausmachen. Bis 2025 wird in der Verflechtungsprognose für Deutschland eine Steigerung (bezogen auf die Verkehrsleistung) auf das 2,5-fache vorhergesagt. Damit nehmen Transitverkehre doppelt so stark zu wie der Güterverkehr in Deutschland insgesamt. Besonders hoch ist der Anteil von Transitverkehren im Containerverkehr auf der Schiene. In bestimmten Korridoren, die zum Teil dicht besiedelte Ballungsräume wie auch touristisch bedeutsame Gebiete betreffen, führen Transitverkehre deshalb zu erheblicher Lärm-, Schadstoff- und CO₂-Belastung sowie zur Abnutzung der Infrastruktur.

Beschreibung der Maßnahme

Auf europäischer Ebene werden Möglichkeiten ausgelotet, wie Transitverkehre optimal gestaltet werden können und z. B. durch Schaffung neuer Anlieferungswege, durch Feederverkehre mit den Mittelmeerhäfen verkürzt oder ggf. vermieden werden können. Hierzu wird die Bundesregierung das Thema – unter Wahrung der Interessen des Wirtschafts- und Hafenstandortes Deutschland – auf die europäische Agenda bringen. Parallel dazu werden auf europäischer Ebene Ansätze entwickelt, wie insbesondere auf langen Strecken Verkehr durch marktwirtschaftliche Anreize verstärkt über die Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden kann. Das BMVBS wird dazu eine Studie anfertigen lassen.

Auswirkung

Verkehrsoptimierung durch eine Reduzierung der Transitfahrten sowie durch die Nutzung kürzerer oder energieeffizienterer Routen durch Europa (z. B. durch Short-Sea-Shipping oder Binnenschiffe).

Verantwortung

BMVBS, Länder, EU, verladende und transportierende Wirtschaft, Häfen.

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme erfordert keine zusätzlichen Haushaltsmittel.

EU-Relevanz

Lösungen sind nur auf europäischer Ebene zu finden.

Umsetzungszeitraum

Mit der Diskussion soll umgehend begonnen werden.

B 4 Short Sea Shipping**Ausgangslage**

Deutschland hat ein steigendes Volumen reinen Transitverkehrs zu verkraften. Insbesondere ist davon der Nord-Süd-Korridor im Transit durch Deutschland betroffen mit einem nennenswerten Anteil an Verkehren nach Spanien und Portugal. Verkehre auf diesem Korridor werden nach aktuellen Prognosen überproportional ansteigen, mit Folgen zunehmender Lärm-, Schadstoff- und CO₂-Emissionen. Zur Entlastung des Korridors kann Short Sea Shipping unter stärkerer Einbeziehung der Binnenschifffahrt einen Beitrag leisten. Die Ladung wird in Überseehäfen umgeschlagen und über so genannte Meeresautobahnen weitergeführt. Meeresautobahnen sind hoch frequentierte Meereskorridore, auf die der Güterverkehr zur Entlastung von Straßen und Schienenwegen verlagert wird. Erfolgreiche Projekte im Ostseeraum zeigen, dass durch Short Sea Shipping Transportpotenzial von der Straße auf den Seeweg verlagert werden kann.

Beschreibung der Maßnahme

Entwicklung eines Konzeptes zur Verlagerung von Straßengüterverkehr auf dem Nord-Süd-Korridor hin zum Seetransport durch Nutzung der Möglichkeiten des Short Sea Shipping und der Binnenschifffahrt. Gleichzeitig sollen die Ostseeprojekte weiterentwickelt werden.

Auswirkung

Nachhaltige Entlastung der Straße auf dem Nord-Süd-Korridor, Reduzierung der CO₂- und Lärmbelastung entlang der Korridore.

Verantwortung

BMVBS, EU, verladende und transportierende Wirtschaft, Zentralverband Deutscher Seehäfen (ZDS). Fachliche Unterstützung erfolgt durch das Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC). Insgesamt erfordert diese Maßnahme eine intensive multilaterale und EU-Zusammenarbeit.

Haushalts-Relevanz

Zunächst keine Auswirkungen auf den Haushalt. Bei einer beabsichtigten Umsetzung des Konzeptes könnte eine Anschubfinanzierung durch das EU-Programm Marco Polo in Betracht gezogen werden.

EU-Relevanz

Die EU fördert eine stärkere Entwicklung von Short Sea Shipping und Meeresautobahnen durch das Programm Marco Polo und gemäß den Leitlinien TEN-T.

Umsetzungszeitraum

Mit der Entwicklung eines Konzeptes soll im Jahr 2008 begonnen werden.

C Mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße**C 1 Überprüfung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr im intermodalen Wettbewerb****Ausgangslage**

Ein wesentlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik in Deutschland und in Europa ist die Co-Modalität der Verkehrsträger. Alle Verkehrsträger sollen auf der Basis fairer Wettbewerbsbedingungen ihre jeweiligen Stärken einbringen können. Die Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger stellen sich derzeit unterschiedlich dar; dadurch können Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern im Güterverkehr stattfinden. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob der heutige Modal Split faire Wettbewerbsbedingungen im Sinne der Co-Modalität abbildet und was ggf. verändert werden muss, um diese herzustellen.

Beschreibung der Maßnahme

Erarbeitung eines Gutachtens zur Überprüfung der Ausgangsbedingungen der einzelnen Verkehrsträger im Güterverkehr und ggf. zur Formulierung von Vorschlägen zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen. Dabei geht es z. B. um Wettbewerbseinflüsse durch Kostenfaktoren (Nutzerfinanzierung, Unfallkosten, Umweltkosten, Infrastrukturkosten, Stromsteuer im Schienenverkehr u. ä.).

Auswirkung

Durch das Gutachten wird eine bessere Übersicht über die Auswirkungen der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen im intermodalen Wettbewerb erzielt und ggf. eine Liste von Vorschläge formuliert, mit deren Umsetzung ein möglichst fairer Wettbewerb gewährleistet werden kann. Ferner soll mit dieser Maßnahme ausgeschlossen werden können, dass eine Verlagerung des Verkehrs auf Schiene und Binnenwasserstraße durch ungleiche ordnungspolitische Ausgangsbedingungen behindert wird.

Verantwortung

Federführend ist das BMVBS unter Beteiligung von BMF, BMU und BMWi.

Haushalts-Relevanz

Das Gutachten wird aus dem Haushalt des BMVBS finanziert.

EU-Relevanz

Das Gutachten steht in Einklang mit der EU-Politik.

Umsetzungszeitraum

Das Gutachten soll im Jahr 2009 erstellt werden.

C 2 Aufstockung der Mittel für den Kombinierten Verkehr

Ausgangslage

Die bestehenden intermodalen Umschlaganlagen in allen logistischen Knoten Deutschlands – in den industriellen Zentren im Binnenland, in Binnenhäfen, im Umfeld der Seehäfen und in grenznahen Regionen – sind hoch belastet. Zudem sollen auch Teile des Luftfracht-Ersatzverkehrs auf die Schiene verlagert werden. Aktuelle Prognosen wie z. B. die Verflechtungsprognose 2025 weisen auch künftig eine überproportionale und nachhaltige Nachfrage nach intermodalen Transporten aus. Bereits heute stehen den jährlich im Bundeshaushalt veranschlagten rd. 62,5 Mio. Euro Fördermitteln zur Kofinanzierung von Terminals des Kombinierten Verkehrs zahlreiche Anträge auf Aus- und Neubau notwendiger Umschlagkapazitäten gegenüber, denen wegen fehlender Mittel nicht entsprochen werden kann.

Beschreibung der Maßnahme

Aufstockung der Fördermittel für den Bau/Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs von derzeit jährlich 62,5 Mio. Euro auf jährlich 115 Mio. Euro. Zusätzlich stehen für die Förderung von Gleisanschlüssen jährlich 32 Mio. Euro zur Verfügung.

Auswirkung

Eine stärkere Nutzung von Transportketten, wie sie der Kombinierte Verkehr ermöglicht, trägt zur Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems bei, zur Verkehrsverlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße und zu einer umweltfreundlicheren Verkehrsabwicklung. Im Rahmen der aktuellen Evaluierung der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr (Februar 2008) wurde ermittelt, dass mit den Investitionen voraussichtlich eine Verlagerung von insgesamt rd. 78 Mio. t bzw. 49,3 Mrd. tkm erreicht werden kann. Es käme zu einer CO₂-Einsparung von rd. 7,5 Mio. t im Jahr.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahme sind BMVBS und BMF zuständig.

Haushalts-Relevanz

Die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel sind im Rahmen der aktuellen aufgestockten Finanzplanung des BMVBS bereitgestellt.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht im Einklang mit der EU-Politik, wonach der Kombinierte Verkehr in Europa gestärkt und als Maßnahme des Aktionsplans Güterverkehrslogistik Grüne Verkehrskorridore eingerichtet werden sollen.

Umsetzungszeitraum

Die Mittel sollen ab dem Haushaltsjahr 2009 ff. bereitgestellt werden.

C 3 Weiterentwicklung von Umschlagstechniken und Organisation im Kombinierten Verkehr

Ausgangslage

Die bestehende überproportionale Nachfrage nach intermodalen Transporten wird sich künftig weiter verstärken. Um dieser Nachfrage zu entsprechen, ist eine Leistungssteigerung bei den Verbundsystemen zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße erforderlich. Innovative Umschlagstechniken wie

- parallele horizontale Verladungsmöglichkeiten,
- parallele automatisierte horizontale Verladungsmöglichkeiten oder
- wasserseitige Containertransporte innerhalb der Häfen

können hierbei Effizienzgewinne und nachfragegerechte Angebote ermöglichen. Viele innovative Entwicklungen scheitern jedoch an den hohen Kosten, die vor einer Erfolg versprechenden Markteinführung für ein Pilotprojekt aufgewendet werden müssen.

Beschreibung der Maßnahme

Einführung einer Förderrichtlinie zur Unterstützung von Pilotprojekten, die der Weiterentwicklung innovativer Umschlagstechniken im kombinierten Verkehr dienen. Damit soll die Möglichkeit geschaffen werden, Pilotprojekte im kombinierten Verkehr finanziell zu unterstützen, die durch die vorhandenen Programme nicht gefördert werden können, da sie bereits über die Forschungsphase hinaus sind und am Markt noch nicht eingeführt sind.

Auswirkung

Mit der neuen Förderrichtlinie soll die Einführung neuer Umschlagstechniken am Markt des Kombinierten Verkehrs verbessert werden. Dadurch soll die Effizienz des Kombinierten Verkehrs erhöht und Anreize für Verkehrsverlagerungen auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn geschaffen werden. Damit wird auch ein Beitrag zu Klima- und Umweltschutz geleistet.

Verantwortung

Für die Erstellung der Förderrichtlinie ist das BMVBS zuständig.

Haushalts-Relevanz

Die Kosten der Maßnahme werden sich im Rahmen der aktuellen aufgestockten Finanzplanung des BMVBS halten.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht im Einklang mit der EU-Politik, wonach der Kombinierte Verkehr in Europa gestärkt werden soll. Die Unterstützung des kombinierten Verkehrs ist u. a. Gegenstand des EU-Aktionsplans Güterverkehrslogistik. Die EU-KOM muss dem Förderprogramm zustimmen.

Umsetzungszeitraum

Mit der Erarbeitung der Förderrichtlinie soll unmittelbar begonnen werden. Die Vorbereitungszeit bis zum Inkrafttreten der Förderrichtlinie wird vsl. mehr als ein Jahr betragen.

C 4 Einbeziehung externer Kosten**Ausgangslage**

Die externen Kosten bezeichnen die Kosten, die in den Marktpreisen nicht erfasst sind, so dass Investitions- und Nutzungsentscheidungen auf Grund dieser Marktpreise volkswirtschaftlich suboptimal sind. Im Verkehrsbereich sind dies im Wesentlichen externe Kosten für

- Luftverschmutzung,
- Klimaschäden,
- Lärmschäden,
- Unfallschäden und
- Stau.

Wenn die Preise für Verkehrsleistungen im Hinblick auf externe Kosten zu niedrig sind, führt dies dazu, dass der Preis für die entsprechende Verkehrsleistung nicht alle Kosten widerspiegelt. Daher ist die Nachfrage für diese Verkehrsleistung zu hoch. Dadurch kann es u. a. zu einer Verschwendung von Rohstoffen (z. B. Wasser, fossilen Energieträgern) kommen.

Beschreibung der Maßnahme

Es soll ein Konzept zur verstärkten Einbeziehung externer Kosten unter Berücksichtigung der anstehenden Änderung der EG-Wegekostenrichtlinie (vgl. Beschlüsse der Kabinettsklausur in Meseberg) erarbeitet werden. Damit soll auch ein Beitrag zur europäischen Diskussion der externen Kosten geleistet werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Güterverkehrswirtschaft nicht isoliert zu beeinträchtigen.

Auswirkung

Durch das Konzept ergibt sich eine größere Transparenz über Art und Höhe der volkswirtschaftlichen Kosten einzelner Verkehrsmittel, die als Entscheidungsgrundlage für verkehrs- und wirtschaftspolitische Maßnahmen verwendet werden kann.

Verantwortung

Die Erarbeitung des Konzepts obliegt dem BMVBS.

Haushaltsrelevanz

Die Erarbeitung des Konzeptes ist für den Haushalt kostenneutral.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht in Einklang mit der EU-Verkehrspolitik. Die EU-Kommission wird im Juni 2008 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie im Hinblick auf die Berücksichtigung externer Kosten vorlegen.

Umsetzungszeitraum

Die Überlegungen müssen zeitlich und inhaltlich mit dem Vorschlag zur Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie der EU-Kommission abgestimmt werden.

D Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten**D 1 Entmischung von Güter- und Personenverkehr****Ausgangslage**

Aufgrund des Verkehrswachstums insbesondere im Güterverkehr ergeben sich zunehmend Konflikte in der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zwischen Güter- und Personenverkehr bzw. Schwerlast- und Individualverkehr. Dies führt zu Störungen im Verkehrsfluss und beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur:

- Auf den hoch belasteten Strecken des Schienengüterverkehrs bestehen zunehmend Kapazitätsengpässe. Vor allem auf den Nord-Süd-Korridoren sind keine, nur noch begrenzt oder zu nicht marktverträglichen Fahrplanzzeiten Trassen verfügbar. Die Engpässe haben verschiedene Ursachen, u. a. Nutzerkonkurrenz mit dem vertakteten Personenverkehr.
- Bei vierstreifigen hoch belasteten Abschnitten der Bundesautobahnen entstehen insbesondere bei zur Überholung ausscherehenden Lkw kritische Verkehrssituationen mit schneller fahrenden Pkw. Der Verkehrsfluss wird gebremst und die Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Das Problem wird sich vsl. mit dem prognostizierten Verkehrswachstum verschärfen.

Beschreibung der Maßnahme

Durch eine Reduzierung der Trassenkonflikte zwischen regionalem Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr sowie gezielte Engpassbeseitigung sowohl bei der Schiene als auch der Straße soll eine stärkere Trennung der unterschiedlichen Verkehre auf hoch belasteten Strecken erreicht werden. Durch die Entmischung soll die Durchlassfähigkeit erhöht, die Verkehrssicherheit verbessert und das Staurisiko reduziert werden. Diese Maßnahme soll auch zur Verbesserung im Personenverkehr führen, da die betroffenen Engpässe sich überwiegend im gemischt genutzten Streckennetz befinden.

Möglichkeiten zur Lösung von Trassenkonflikten sollen geprüft und ggf. soll ein Konzept entwickelt werden. Hierbei ist die Möglichkeit einer Ausweitung der Priorisierung des Güterverkehrs in den Nachtstunden zu prüfen. Die Maßnahmen sind in einem vertretbaren Umfang mit ausgewogenen Ansätzen zum Personenverkehr zu gestalten.

Für die Engpassbeseitigung bei der Schiene soll die Strategie „Netz 21“ der DB AG fortgeführt und beschleunigt werden. Die Strategie „Netz 21“ der DB AG beinhaltet die Zielsetzung einer Entmischung von langsamen und schnellen Verkehren und findet auch im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und der Bedarfsplanung Berücksichtigung.

Die Entmischung von Güter- und Personenverkehr auf der Straße lässt sich am effizientesten durch sechs- und achtspurigen Ausbau der Bundesautobahnen erreichen. Für den Ausbau der Abschnitte auf Bundesautobahnen sollen die entsprechenden Baumaßnahmen beschleunigt durchgeführt werden.

Auswirkung

- Engpassbeseitigung bei der Schiene:

Die Fortführung und Beschleunigung von „Netz 21“ der DB AG erhöht die Durchlässigkeit von Strecken und Knoten der Schieneninfrastruktur und ermöglicht eine Verbesserung der Transportqualität sowie eine Steigerung der Trassenkapazität. Gemäß Experteneinschätzung sind es meist vergleichsweise kleinvolumige Investitionsmaßnahmen, die – bezogen auf die betroffene Strecke – jeweils zu einer Effizienzsteigerung bei der Netzleistungsfähigkeit (Gewinnung zusätzlicher Trassen) im Bereich von 10 bis 20 Prozent führen.

- Trassenkonflikte: Experten gehen davon aus, dass bereits geringe Flexibilisierungsmaßnahmen, z. B. Verschiebung des Fahrplans eines Zugs um wenige Minuten oder eines Zugtakts je Stunde, eine spürbare Erhöhung der Trassenkapazität für den Güterverkehr insbesondere zu marktrelevanten Zeiten bewirken würde.
- Engpassbeseitigung bei der Straße: Ein sechsstreifiger Ausbau der hoch belasteten und für den Straßengüterverkehr vorrangigen BAB-Strecken erhöht die Kapazität der betroffenen Abschnitte um bis zu 50 Prozent. Dies erhöht die Durchlassfähigkeit für Lkw und Pkw entsprechend und ist eine notwendige Voraussetzung, um das prognostizierte Wachstum beider Verkehrsarten besser auffangen zu können. Durch die Engpassbeseitigung bei der Straße kann auf die Einführung „flächendeckender“ Überholverbote für schwere Lkw verzichtet werden. Die Umsetzung der Maßnahme reduziert die Stau- und Unfallhäufigkeit und damit die sozialen Kosten des Verkehrs. Zudem werden darüber hinaus durch die Verringerung von Staus und Unfällen Straßengüterverkehrleistungen im Gesamtverkehrsnetz planbarer und zuverlässiger. Dies verbessert die Effizienz des Ressourceneinsatzes sowohl bei den Lo-

gistikdienstleistern wie auch bei Industrie und Handel (geringere Kapitalbindung für Puffer und Equipment, verbesserte Umläufe). Die Maßnahme dient letztlich auch dazu, einem volkswirtschaftlich ineffizienten „Downsizing“ des Fuhrparks zu begegnen: Um den Hindernissen auszuweichen, denen schwere Lkw ausgesetzt sind wie Überholverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen, setzen Logistikdienstleister in zeit- und terminsensiblen Transportmärkten zum Teil kleinere, schnell fahrende Fahrzeuge („Kleintransporter“) anstelle von Fernverkehrs-Lkw ein.

Verantwortung

- Die Beseitigung von Engpässen bei der Schiene obliegt der DB Netz AG.
- Die Lösung von Trassenkonflikten, wo sinnvoll und möglich, liegt in der Verantwortung der DB Netz AG in Abstimmung mit der Netzagentur unter Beteiligung von Eisenbahnunternehmen und den betroffenen Bundesländern (als den Bestellern von Nahverkehrsleistungen).
- Die Beseitigung der Engpässe bei den Bundesautobahnen liegt in der Zuständigkeit des BMVBS in Abstimmung mit den Bundesländern.

Haushaltsrelevanz

Für die Engpassbeseitigung sind in der aktualisierten Finanzplanung deutlich verstärkte Investitionsmittel eingestellt. Im Jahr 2009 wird rd. 1 Mrd. Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen in Einklang mit den von der EU zur Güterverkehrslogistik beabsichtigten Aktionen.

Umsetzungszeitraum

Mit den Maßnahmen soll sofort begonnen werden.

D 2 Überprüfung der Bedarfspläne

Ausgangslage

Zur Priorisierung der Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur entwickelt die Bundesregierung einen Bundesverkehrswegeplan. Er ermöglicht aufgrund der zur Verfügung stehenden Verkehrsprognosen und einer Kostenanalyse sowie einer Umweltverträglichkeitsprüfung und Raumwirksamkeitsanalyse der einzelnen Vorhaben eine Identifizierung der Maßnahmen mit hoher verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Effizienz. Zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans wurden Bedarfspläne, welche die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs enthalten, in das Schienenwegeausbaugesetz und das Bundesfernstraßenausbaugesetz aufgenommen.

Seit der Verabschiedung des letzten Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2003 aufgrund der Verkehrsprognose aus dem Jahr 2001 und der entsprechenden Ausbaugesetze

setze/Bedarfspläne haben sich die Rahmenbedingungen und die Zukunftsperspektiven weiter verändert. Entwicklungen im Verkehrswachstum, demografischer Wandel, Globalisierung und neue Anforderungen an Klima und Umweltschutz stellen Deutschland vor neue Herausforderungen, die sich besonders in der Verkehrsnachfrage widerspiegeln. Hierzu zählen auch Auswirkungen neuer Technologien, Innovationen und neue Logistikprozesse.

Beschreibung der Maßnahme

Mit der gesetzlich vorgesehenen Überprüfung und der anschließend ggf. erforderlichen Anpassung der Bedarfspläne soll unmittelbar begonnen werden, damit dem Parlament 2010 ein Bericht vorgelegt und die ggf. erforderliche Anpassung der Bedarfspläne rechtzeitig eingeleitet werden kann. Die Bedarfsplanüberprüfung folgt insbesondere auch den verkehrspolitischen Orientierungen dieses Masterplans Güterverkehr und Logistik. Die Überprüfung muss auch den Bedarf der Binnenwasserstraßen berücksichtigen, auch wenn hierfür nicht ausdrücklich ein Bedarfsplan erstellt werden muss.

Auswirkung

Mit dem unmittelbaren Beginn dieser Maßnahme wird zum frühesten möglichen Zeitpunkt eine Sicherstellung der investiven Schwerpunkte erreicht.

Verantwortung

BMVBS ist für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und der dazu gehörigen Ausbaugesetze zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Kosten für Gutachten und Studien betragen nach Schätzungen 3 bis 5 Mio. Euro. Die Maßnahme wird aus dem Haushalt des BMVBS finanziert.

EU-Relevanz

Durch die Maßnahme werden auch Strecken berührt, die Gegenstand der Transeuropäischen Netze sind.

Umsetzungszeitraum

Die Bedarfsplanüberprüfung kann im Jahr 2010 abgeschlossen werden.

D 3 Forcierte Umsetzung von PPP-Lösungen zur zügigen und effizienten Realisierung von Autobahnausbau und Autobahnerhaltungsmaßnahmen

Ausgangslage

Das Netz der Bundesfernstraßen umfasst heute über 12 500 km Autobahnen und rund 41 000 km Bundesstraßen und bildet damit das dichteste Fernstraßennetz Europas. Dieses Fernstraßennetz zu erhalten und auszubauen erfordert einen hohen finanziellen Aufwand. Mit dem Einstieg in die Lkw-Maut, der Einrichtung der

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VI FG) und dem Einsatz von Betreibermodellen wurde in Deutschland erstmals die Möglichkeit geschaffen, die Infrastrukturfinanzierung im Verkehrsbereich auf eine breitere Basis zu stellen. Das soll unter anderem auch durch die Erweiterung der Aufgabenstellung der VIFG erreicht werden. Die Einbindung privaten Kapitals über Public Private Partnership (PPP) oder anderer Finanzierungsformen kann zu einer schnelleren und wirtschaftlicheren Realisierung führen. PPP hat sich als eine Finanzierungsform im Verkehrsbereich etabliert; sie soll dort forciert genutzt werden, wo dies wirtschaftlicher als bei konventioneller Haushaltsfinanzierung ist.

Beschreibung der Maßnahme

PPP-Lösungen im Straßenbausektor sollen bei geeigneten Vorhaben forciert werden. Die Eignung von PPP für die Lösung des Parkraumproblems an Bundesautobahnen wird geprüft.

Auswirkung

Der forcierte Einsatz von PPP im Straßenbausektor führt bei geeigneten Vorhaben zu volkswirtschaftlichen Vorteilen. Durch Einbindung privaten Kapitals wird insbesondere eine frühere Umsetzung von Großbauvorhaben ermöglicht. Darüber hinaus kann es zu einer Verkürzung der Bauzeit führen.

Verantwortung

Zuständig für diese Maßnahme ist das BMVBS.

Haushalts-Relevanz

Geeignete PPP-Vorhaben generieren eine effizientere volkswirtschaftliche Rendite als dies bei herkömmlicher Haushaltsfinanzierung der Fall ist.

EU-Relevanz

PPP-Lösungen werden in vielen EU-Staaten praktiziert.

Umsetzungszeitraum

Die Maßnahme soll umgehend umgesetzt werden.

E Umwelt- und klimafreundlicher, leiser und sicherer Verkehr

E 1 Erarbeitung eines Konzepts zur Differenzierung der Mautsätze nach Strecken und Zeitklassen

Ausgangslage

Die stetige Zunahme des Verkehrsaufkommens führt zu einer wachsenden Anzahl von staugefährdeten Streckenabschnitten. Die Möglichkeit einer örtlichen und zeitlichen Differenzierung der Mautsätze könnte in diesen Abschnitten regulierend auf die Staubildung einwirken. Die Bundesregierung hat bei ihrer Kabinettklausur in Meseberg im August 2007 beschlossen, eine verbesserte Lenkungs Wirkung durch die Lkw-Maut zu erzielen.

Beschreibung der Maßnahme

Ausgestaltung eines Maut-Tarifmodells, das neben der gewichts- und emissionsbezogenen Lenkungswirkung auch Strecken- und Zeitklassen nutzt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) soll ein Konzept zur Ermittlung des Lenkungspotenzials der Lkw-Maut durch Differenzierung nach Strecke und Zeit unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Logistik und Wirtschaft erarbeiten. Die Länder werden einbezogen.

Die Differenzierung der Mautsätze nach Strecken wäre derzeit sowohl im automatischen als auch im manuellen System bereits rechtlich zulässig und technisch umsetzbar. Eine zeitlich gestaffelte Maut ist derzeit nur im automatischen Verfahren realisierbar, da hier die Fahrt minutengenau vom Fahrzeuggerät erfasst wird und so der gültige Tarif zeitgleich berechnet werden kann. Die zeitlich gestaffelte Maut kann deswegen nur bei noch höherer Marktabdeckung mit dem automatischen System realisiert werden.

Auswirkung

Mit der Maßnahme sollen Stauvermeidung und bessere Entmischung erzielt werden. Es soll ermittelt werden, inwiefern eine differenzierte Mautgestaltung – auch unter Berücksichtigung der Erhebungskosten – hierzu einen Beitrag leisten und damit Verkehr umwelt- und klimafreundlicher gestalten kann.

Verantwortung

Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist das BMVBS zuständig.

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme hat keine Haushaltsrelevanz, da nach der so genannten Eurovignetten-Richtlinie (Richtlinie 1 999/62/EG) die Differenzierung der Tarife aufkommensneutral zu gestalten ist. Durch eine Tarifstaffelung nach Strecken und Zeitklassen sollen keine zusätzlichen Mauteinnahmen generiert werden. Finanzielle Aufwendungen zur Ausgestaltung des Mautsystems müssen aus den Mauteinnahmen generiert werden.

EU-Relevanz

Die Eurovignetten-Richtlinie setzt der Tarifspreizung Grenzen. Danach darf der Unterschied zwischen dem günstigsten und dem teuersten Mautsatz bis zu 100 Prozent betragen und die Tarifstaffelung ist aufkommensneutral zu gestalten.

Umsetzungszeitraum

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wird 2008 ein Konzept zur Ermittlung des Lenkungspotenzials der Lkw-Maut durch Differenzierung nach Strecke und Zeit vorschlagen.

E 2 Lärminderung bei der Schiene

Ausgangslage

Im Schienenverkehr besitzt die Lärmproblematik einen besonderen Stellenwert, da überregionale Strecken häufig durch dicht besiedelte Gebiete führen und erhebliche Lärmbelastigungen der Anwohner zur Folge haben. Vor dem Hintergrund zunehmender Transportvorgänge müssen die damit verbundenen steigenden Lärmemissionen so gering wie möglich gehalten werden. Neben dem Bau von Lärmschutzwänden kommt der Anschaffung lärm- armer Güterwaggons und der lärmindernden Umrüstung des Bestandes dabei besondere Bedeutung zu.

Beschreibung der Maßnahme

Schaffung von Anreizen für die Umrüstung des rollenden Materials hin zu lärmarmen Güterwaggons durch die Einführung einer wirksamen Differenzierung der Trassenpreise nach Lärmemissionen.

Auswirkung

Durch den zügigen Einsatz möglichst vieler lärmarmen Güterwaggons können der Verkehrslärm und die dadurch bedingten gesundheitlichen Beeinträchtigungen reduziert und so der Verkehr umwelt- und klimafreundlicher gestaltet werden.

Verantwortung

Die Verantwortung obliegt dem BMVBS und den Eisenbahninfrastrukturbetreibern.

Haushaltsrelevanz

Die Relevanz der Maßnahme für den Haushalt hängt von der Art der Differenzierung ab.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik (siehe auch Aktionsplan Güterverkehrslogistik der EU).

Umsetzungszeitraum

Die Maßnahme soll innerhalb von fünf Jahren umgesetzt werden.

E 3 Einrichtung eines Förderprogramms zum Einsatz moderner Technologien zur Lärminderung bei Schienenfahrzeugen

Ausgangslage

Die Lärmproblematik besitzt beim Schienengüterverkehr einen besonderen Stellenwert, da überregionale Strecken häufig durch dicht besiedelte Gebiete führen und erhebliche Belästigungen der Anwohner zur Folge haben. Für die Wohnbevölkerung könnte die Lebensqualität durch neue Techniken, wie innovative Bremssohlen für Güterwaggons, verbessert werden. Die Entwicklung von und die Umrüstung auf verbesserte Bremssohlentypen ist mit Risiken und Chancen für die Eisenbahnverkehrsunterneh-

men verbunden. Derzeit bestehen jedoch weder Anreize noch Zwänge, eine solche Umrüstung in Angriff zu nehmen.

Beschreibung der Maßnahme

Mit einem Pilotprojekt zur lärmindernden Umrüstung bestehender Güterwagen sollen auf einem ausgewählten hoch belasteten Korridor (Rheintal) durch kurzfristigen Einsatz leiser Güterwagen Erkenntnisse über das erforderliche Engineering und die erforderlichen Zulassungen praktisch gewonnen und erprobt werden. Parallel dazu sollen mit einem Programmbaustein zur Wagenerfassung die Voraussetzungen für weitere Maßnahmen geschaffen werden, insbesondere hinsichtlich eines aufkommensneutralen emissionsabhängigen Trassenpreissystems. Das Innovationsprogramm zielt auf die weitere Verbesserung und breitere Verfügbarkeit von Lärm mindernden Umrüstlösungen für ältere, laute Güterwaggons. Es wird angestrebt, die Kosten der Entwicklung verbesserter Bremssohlentypen für die Umrüstung zu verringern und die Entwicklung zu beschleunigen.

Auswirkung

Die Maßnahme leistet einen Beitrag zum umwelt- und klimafreundlichen Verkehr durch die angestrebte substanzielle Lärminderung in der Güterwagenflotte und den in der Folge deutlich verbesserten Lärmschutz der Anwohner.

Verantwortung

Steuerung des Pilot- und Innovationsprogramms durch eine interministerielle Arbeitsgruppe unter Federführung des BMVBS, EU (beihilferechtliche Fragen, evtl. EU-einheitliche Lösung).

Haushaltsrelevanz

Im Lärmsanierungstitel des Bundeshaushaltes 2008 sind von den dort eingestellten 100 Mio. Euro 10 Mio. Euro für das Pilot- und Innovationsprogramm zweckgebunden. Insgesamt werden hierfür bis zu 40 Mio. Euro verteilt auf vier Jahre bereitgestellt.

EU-Relevanz

Die Maßnahme muss von EU-KOM genehmigt werden.

Umsetzungszeitraum

Umrüstzeitraum ca. zwei bis vier Jahre.

E 4 Prozessoptimierung der Logistikkette unter stärkerer Berücksichtigung der Umweltbelange

Ausgangslage

Leistungsfähige Logistiksysteme und -netze stellen einen entscheidenden Erfolgsfaktor für Unternehmen und Standorte im nationalen und internationalen Wettbewerb dar. Leistungsfähige Systeme allein führen dabei jedoch

nicht automatisch zu einer optimalen Berücksichtigung der Umweltbelange. Beispiele zeigen aber, dass technische Innovationen und Prozessoptimierungen unter Einbeziehung der Produzenten zu einer besseren Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Umweltbelange führen können.

Beschreibung der Maßnahme

Es sollen Anreize zur Prozessoptimierung der Logistikkette unter stärkerer Berücksichtigung der Umweltbelange erarbeitet werden. Hierbei sollen insbesondere die Auswirkungen von finanziellen Förderungsanreizen für eine freiwillige Umweltzertifizierung (wie nach ISO 14001 und EMAS) der Logistikkette geprüft werden.

Auswirkung

Die Maßnahme soll zu einer Effizienzsteigerung der Logistikkette und zu weiteren Beiträgen zum Umwelt- und Klimaschutz durch z. B. CO₂-Reduzierung führen.

Verantwortung

Anreize und ggf. Förderkonzepte werden vom BMVBS entwickelt. Für die Umsetzung sind Verlager, Spediteure und Logistiker verantwortlich.

Haushalts-Relevanz

Der Mittelbedarf für Förderprogramme der öffentlichen Hand wird auf ca. 4 bis 6 Mio. Euro pro Jahr geschätzt. Die Maßnahme wird aus dem Haushalt des BMVBS finanziert.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht in Einklang mit der Umwelt- und Verkehrspolitik der EU, wonach Güterverkehr und Logistik zu Umwelt- und Klimaschutz insbesondere durch Erschließung von CO₂-Einsparpotenzialen beitragen können.

Umsetzungszeitraum

Die Erarbeitung des Konzeptes soll in den Jahren 2008/2009 erfolgen.

E 5 Weitere Erhöhung der Umwelt- und Sicherheitsstandards (Emissionsreduzierung, Lärminderung, Sicherheitstechnik)

Ausgangslage

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 die von Deutschland verursachten Treibhausgas-Emissionen um 40 Prozent zu verringern. Der Verkehr muss dazu seinen Beitrag leisten. Dies gilt insbesondere auch für den Schwerlastverkehr, da ein Drittel der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs auf den Straßengüterverkehr entfällt. Zum anderen rückt das nach aktuellen Prognosen vorhergesagte Güterverkehrswachstum berechnete Fragen der Verkehrssicherheit und

des Lärmschutzes noch stärker in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit der Bevölkerung.

Beschreibung der Maßnahme

Ggf. im Rahmen der Maßnahmen zur sog. Mautharmonisierung soll das bereits bestehende Innovationsprogramm fortentwickelt werden hin zu einer weiteren Förderung der Anschaffung emissionsarmer und lärmarmen Lkw. Zusätzlich soll es sich auch auf Themen der Verkehrssicherheitstechnik und effizienter Logistiksysteme erstrecken. So könnten z. B. elektronische Stabilisierungsprogramme wie z. B. ESP und andere moderne Sicherheitstechniken, insbesondere Fahrerassistenzsysteme, früher als gesetzlich vorgesehen eingeführt werden. Bei der Binnenschifffahrt wird eine Optimierung und ggf. Fortführung der bestehenden Förderprogramme für den Erwerb abgasarmer Motoren und Partikelfilter erarbeitet. Auch der verstärkte Einsatz von Biokraftstoffen im Transportsektor kann einen Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen leisten. In diesem Zusammenhang sollen Möglichkeiten des verstärkten Einsatzes von Pflanzenöl- und Biodiesel im Lkw-, ÖPNV- und Binnenschifffahrtsektor einschließlich technischer Umrüstung geprüft werden.

Auswirkung

Die Maßnahmen sollen zur CO₂-Reduzierung und zu mehr Sicherheit des Straßengüterverkehrs beitragen.

Verantwortung

Die Weiterentwicklung der Innovationsprogramme obliegt der Federführung des BMVBS.

Haushalts-Relevanz

Maßnahmen sind haushaltsneutral umzusetzen.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht in Einklang mit den EU-Zielen eines klima- und umweltverträglichen Güterverkehrs sowie einer Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit. Die EU-KOM muss dem Förderprogramm zustimmen.

Umsetzungszeitraum

Mit der Erarbeitung der Förderrichtlinie soll im Jahr 2008 begonnen werden. Die Vorbereitungszeit bis zum Inkrafttreten der Förderrichtlinie wird vsl. mehr als ein Jahr betragen.

F Gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe

F 1 Verstärkte Durchsetzung von Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Ausgangslage

Verstöße gegen die Verkehrssicherheitsregeln oder Sozialvorschriften sind oft ein maßgeblicher Faktor bei schweren Verkehrsunfällen. Eine Überwachung der Ein-

haltung dieser Vorschriften trägt maßgeblich zur allgemeinen Verkehrssicherheit und zum Schutz der sozialen Belange des eingesetzten Fahrpersonals bei.

Beschreibung der Maßnahme

Kontinuierliche, gezielte Auswertung der Kontrollergebnisse des BAG und der Länder, auch in Bezug auf Fahrzeuge aus anderen EU-Staaten und Drittländern (Monitoring).

- Aus den Ergebnissen sollen auf nationaler Ebene Vorschläge zur Verbesserung des Kontrollkonzepts abgeleitet werden, ggf. sollen Sonderkontrollen durchgeführt werden.
- Auf europäischer Ebene sollen die Ergebnisse in die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens einfließen.
- Außerdem ist das Thema national verstärkt in die Ausbildung von z. B. Berufskraftfahrern, Transportunternehmern und Logistikern einzubringen.

Auswirkung

Die Maßnahme führt dazu, dass die Einhaltung von Sozialvorschriften im Transportgewerbe besser sichergestellt wird.

Verantwortung

Zuständig für die Durchführung der Maßnahme sind das BMVBS, das BAG, die Länder und die Bildungsträger.

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme ist haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Bei Durchführung der Maßnahme ist der europäische Rechtsrahmen des Straßengüterverkehrs zu beachten.

Umsetzungszeitraum

Die Maßnahme soll ab 2008 kontinuierlich umgesetzt werden. Erste Ergebnisse werden im Sommer 2008 erwartet.

F 2 Start einer Aus- und Weiterbildungsinitiative

Ausgangslage

In allen Bereichen der Logistik besteht ein erhöhter Bedarf an qualifiziertem Personal. Dieser reicht vom Berufskraftfahrer bis hin zu hoch qualifizierten Arbeitskräften mit akademischer Ausbildung. Trotzdem macht bislang ein viel zu geringer Anteil der Unternehmen seinen Beschäftigten Aus- und Weiterbildungsangebote. Es muss darum gehen, Betriebe auf den potentiellen Nutzen eines erweiterten Qualifizierungsangebotes aufmerksam zu machen und deren Engagement zu erhöhen, das Angebot betrieblicher Aus- und Weiterbildung auszubauen. Hier ergeben sich viele ungenutzte Potenziale zur De-

ckung des Fachkräftebedarfs und zusätzliche Möglichkeiten der Produktivitätssteigerung. Die Inhalte der Aus- und Weiterbildung müssen auch künftig kontinuierlich an die aktuellen Entwicklungen, die z. B. als Folge der Globalisierung entstehen, angepasst werden (technisch, organisatorisch usw.).

Derzeit besitzen mehr als 40 Prozent der Beschäftigten in Güterverkehr und Logistik keinen Berufsabschluss. Die Zukunftsfähigkeit dieses Wirtschaftsbereichs kann nur durch den Ausbau der Qualifizierung der Beschäftigten gesichert werden. Um diese Probleme zu lösen, müssen alle Beteiligten, also Wirtschaft, Aus- und Weiterbildungsinstitutionen und Verwaltung, mehr als bisher zusammenarbeiten. Der Nationale Pakt für Ausbildung und Fachkräftenachwuchs für Deutschland ist ein Beispiel für erfolgreiche Zusammenarbeit im Bereich der Ausbildung. Für die Weiterbildung müssen entsprechende Angebote geschaffen werden.

Beschreibung der Maßnahme

Durchführung von Workshops bzw. Informationsveranstaltungen zur besseren Vernetzung und Zusammenarbeit der Akteure auf Arbeitsebene sowie Start einer Imagekampagne zu Karrierechancen in der Logistik. Das BMWi als Verordnungsgeber von 90 Prozent aller Ausbildungsordnungen wird auch, wie in den vergangenen Jahren bereits für die Bereich Spedition, Lagerwirtschaft sowie Kurier-, Express- und Postdienstleistungen erfolgt, mit praxisnahen Ausbildungsordnungen den Anforderungen der Wirtschaft und Technologie Rechnung tragen. Auch für die Weiterbildung wird das zuständige BMBF unter Einbeziehung insbesondere der Sozialpartner entsprechende Angebote entwickeln.

Auswirkung

Durch die rasche Beseitigung des Personalmangels, die Erhöhung des Qualifikationsniveaus und Verbesserung des Images schaffen wir die Voraussetzungen für gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe.

Verantwortung

BMVBS ist gemeinsam mit BMWi und BMBF Initiator. Aus- und Weiterbildungsinstitutionen in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DI HK), Transportverbänden, der Bundesagentur für Arbeit (BA), dem Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) sowie der Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL).

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme ist haushaltsneutral umzusetzen.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik (s. a. Aktionsplan Güterverkehrslogistik der EU).

Umsetzungszeitraum

Ab 2009 für eine Laufzeit von zunächst fünf Jahren.

F 3 Regelmäßiges Gipfeltreffen zum Thema Arbeit und Ausbildung in Güterverkehr und Logistik

Ausgangslage

Die ausreichende Verfügbarkeit von gut ausgebildetem Personal auf allen Tätigkeitsebenen ist Voraussetzung für einen leistungsfähigen Ablauf von Prozess- und Transportketten in den Unternehmen und die Steigerung der betriebswirtschaftlichen Effizienz. Außerdem sind die Arbeitsbedingungen entscheidend für die Leistungsfähigkeit der Beschäftigten und die Attraktivität der verschiedenen Berufsbilder. Bereits heute besteht in allen Bereichen der Güterverkehrslogistik zunehmender Bedarf an qualifiziertem Personal.

Beschreibung der Maßnahme

Die Durchführung eines regelmäßigen Gipfeltreffens mit Beteiligung des Bundes, der Unternehmen, Verbände und Gewerkschaften dient der Verständigung über die Situation beim Nachwuchs, im Weiterbildungsbereich und bei den Arbeitsbedingungen. Das Gipfeltreffen soll dazu genutzt werden, die Tätigkeiten der Aus- und Weiterbildungsinitiative (vgl. parallele Maßnahme) anzustoßen, zu begleiten sowie die Fortschritte bzw. Ergebnisse festzustellen und zu diskutieren, um anschließend konkrete Verabredungen zur weiteren Verbesserung der Situation zu treffen sowie die Einbindung in die Qualifizierungsinitiative für Deutschland voranzutreiben. Zugleich sollen die Arbeitsbedingungen im Güterverkehrs- und Logistikbereich thematisiert werden, um Verbesserungspotenzial zu erschließen.

Auswirkung

Durch die rasche Beseitigung des Personalmangels und die Erhöhung des Qualifikationsniveaus schaffen wir die Voraussetzungen für gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe. Die Quantifizierung der zusätzlich durch den Masterplan zu gewinnenden Arbeitskräfte bzw. derjenigen mit höherer Qualifizierung soll im Laufe der Aus- und Weiterbildungsinitiative erfolgen.

Verantwortung

Das Gipfeltreffen sollte vom Bund moderiert werden, wobei dabei BMVBS, BMAS, BMBF und BMWi eng zusammenarbeiten. Die Veranstaltung sollte gemeinsam mit der Wirtschaft durchgeführt werden.

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme wird aus dem Haushalt des BMVBS finanziert.

EU-Relevanz

Im Aktionsplan Güterverkehrslogistik der KOM wird das Thema Personal und Ausbildung unter der Überschrift Nachhaltige Qualität und Effizienz behandelt. Konkret beabsichtigt die KOM zusammen mit europäischen Sozialpartnern und Interessengruppen an der gegenseitigen Anerkennung der Ausbildungsnachweise zu arbeiten sowie einen Dialog zu beginnen, um Wege zu finden, wie die Berufe der Güterverkehrslogistik mehr Attraktivität finden können.

Umsetzungszeitraum

Die Umsetzung der Maßnahme soll ab 2008 erfolgen.

F 4 Initiierung eines Leuchtturmprojekts zur internationalen Profilierung der Hochschulausbildung in der Logistik**Ausgangslage**

Das deutsche System für die Aus- und Fortbildung der Führungskräfte im Bereich Güterverkehr und Logistik hat einen hohen Standard, spielt aber derzeit international eine eher untergeordnete Rolle. Die Vielfalt der Akteure und die Konkurrenzsituation der Institute schaffen Vernetzungs- und Koordinierungsprobleme, die zu mangelnder Anerkennung führen. Es ist daher schwierig, ein positives Image der Spitzenberufe im Güterverkehrs- und Logistikbereich darzustellen, eine internationale Anerkennung der deutschen Ausbildung für Führungskräfte in der Logistik zu erreichen sowie die hohen Standards des deutschen Güterverkehrs- und Logistikbereiches international zu verbreiten bzw. durchzusetzen.

Die Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland in einer globalisierten Welt, in der die Logistikfunktionen von immer größerer Bedeutung sein werden, ist stark auf die Qualität und die Anerkennung des deutschen Know-how im Logistikbereich angewiesen. Dies erfordert eine Verstärkung der internationalen Profilierung der Ausbildung und Fortbildung von Führungskräften durch die Durchführung eines Leuchtturmprojektes.

Beschreibung der Maßnahme

Ziel ist die Schaffung eines international anerkannten Studiengangs zur Aus- und Fortbildung der nationalen sowie internationalen Führungskräfte im Güterverkehrs- und Logistikbereich. Es handelt sich hier um die Schaffung eines „Leuchtturmstudiengangs“ durch Bündelung der Initiativen der Hauptakteure der Ausbildung im Logistikbereich (Vernetzung der Hauptausbildungsstrukturen, die im Logistikbereich tätig sind) unter Einbeziehung der Wirtschaft. Die Einrichtung eines international anerkannten Studiengangs setzt die Schaffung eines Netzwerks mit global agierenden Unternehmen und führenden Forschungseinrichtungen sowie die nationale Vernetzung von Hochschulen voraus. Der Studiengang soll Maßstäbe setzen und Vorbildfunktionen aufweisen. Internationale anerkannte Beispiele sollen berücksichtigt werden.

Auswirkung

Hoch qualifiziertes Management nach deutschen Standards auch auf internationaler Ebene führt zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Logistik- und Wirtschaftstandorts Deutschlands. Darüber hinaus ermöglicht der Studiengang eine bessere Vernetzung der Hochschullandschaft in Deutschland und kann bereits in der Konzeptionsphase die notwendige Transparenz schaffen, den Erfahrungsaustausch vorantreiben, Kooperationen initiieren und die Ausgestaltung der Ausbildungsangebote an den Hochschulen positiv beeinflussen.

Verantwortung

Für die Maßnahme sind Hochschulen, Wirtschaft, Länder und Bund (BMVBS) als Moderator zuständig.

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme ist haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Für diese Maßnahme wird keine EU-Relevanz gesehen.

Umsetzungszeitraum

Konzepterstellung bis Ende 2008. Start des Studiengangs ab Wintersemester 2009.

F 5 Monitoring der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Rahmen der Marktbeobachtung**Ausgangslage**

Güterverkehr und Logistik zählen heute zu den wichtigsten Wirtschaftsfaktoren für Deutschland. Die Menschen sind hier einer der Schlüsselfaktoren für die weitere erfolgreiche Entwicklung. Derzeit sind ca. 2,6 Millionen Arbeitskräfte in diesem Bereich beschäftigt, die mehr als 180 Mrd. Euro/Jahr erwirtschaften. Es wird für die Unternehmen immer schwieriger, qualifiziertes Personal in ausreichender Zahl zu gewinnen. Dies könnte unter anderem daran liegen, dass die Arbeitsbedingungen allgemein als unattraktiv eingestuft werden (Wochenendarbeit, Schichtarbeit, hohe körperliche Belastung, geringe Verdienstmöglichkeiten usw.).

Beschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme soll im Rahmen der vom BAG durchgeführten Marktbeobachtung eine jährliche Evaluierung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik ermöglichen. Sie soll den Sozialpartnern eine belastbare Informationsgrundlage für die Diskussionen der Arbeitsbedingungen liefern. Zusätzliche Berichtspflichten für die Unternehmen sollen damit nicht verbunden werden.

Auswirkung

Bessere und ständig aktualisierte Kenntnisse über die Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik.

Verantwortung

Die Zuständigkeit liegt beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG).

Haushalts-Relevanz

Die Mittelbereitstellung für die Maßnahme erfolgt aus dem Haushalt des BAG.

EU-Relevanz

Für diese Maßnahme wird keine EU-Relevanz gesehen.

Umsetzungszeitraum

Die Maßnahme soll ab 2008 umgesetzt werden.

F 6 Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute**Ausgangslage**

Das Seearbeitsübereinkommen von 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) enthält Regelungen zu den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute. Das Inkrafttreten des Übereinkommens setzt die Ratifizierung durch 30 ILO-Vertragsstaaten, die über mindestens 33 Prozent der weltweiten Tonnage verfügen, voraus. Durch das Übereinkommen werden also weltweite Standards gesetzt. Die EU-Mitgliedstaaten sind von der EU-Kommission aufgefordert worden, das Übereinkommen bis 2012 zu ratifizieren. Es besteht die Gefahr von zahlreichen Ausflaggingen, wenn Deutschland bei Inkrafttreten des Übereinkommens noch nicht ratifiziert hat.

Beschreibung der Maßnahme

Die Ratifizierung des Übereinkommens ist voranzutreiben. Die Umsetzung in nationales Recht wird außerdem zum Anlass genommen, ein neues Seearbeitsgesetzbuch zu schaffen und das nationale Seearbeitsrecht zu modernisieren. Insgesamt wird ein Beitrag zur weltweiten Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute und zu einem Sicherheitszugewinn in der internationalen Seeschifffahrt geleistet.

Auswirkung

Mit dem Übereinkommen werden die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute verbessert. Außerdem werden einheitliche Wettbewerbsbedingungen hergestellt (level playing field) und damit die Möglichkeiten der langfristigen Gewinnerzielung für deutsche Reeder optimiert.

Verantwortung

Für eine Umsetzung der Maßnahme liegt die Federführung beim BMAS unter enger Begleitung durch das BMVBS.

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme ist haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Für diese Maßnahme ist die Ratifizierung erforderlich.

Umsetzungszeitraum

Ratifizierung und Umsetzung werden bis 2009 angestrebt.

G Weitere Maßnahmen zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland**G 1 Errichtung eines Netzwerkes Güterverkehr und Logistik****Ausgangslage**

Die EU spielt bei der Entwicklung der Rahmenbedingungen für Güterverkehr und Logistik eine immer größer werdende Rolle. Um deutsche Interessen wirksam artikulieren zu können, bedarf es einer frühzeitigeren Information der Akteure über anstehende Vorhaben. Eine engere Abstimmung zwischen Bundesregierung, Wirtschaft und Verbänden können eine schnelle Positionierung ermöglichen, mit der frühzeitig auf europäischen Entscheidungen Einfluss genommen werden kann.

Beschreibung der Maßnahme

Aufbau eines ständigen Netzwerks mit fest definierten Ansprechpartnern in Bundesregierung, Ländern, Verbänden, Gewerkschaften, ggf. Wirtschaft, um die deutschen Interessen frühzeitiger und wirksamer in die Entscheidungsverfahren der EU einzubringen.

Auswirkung

Es soll eine bessere Durchsetzung deutscher Interessen erreicht werden.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahme sind BMVBS, Wirtschaft, Verbände und Länder verantwortlich.

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme wird aus dem Haushalt des BMVBS finanziert.

EU-Relevanz

Die Maßnahme soll eine effektivere Zusammenarbeit mit der EU ermöglichen.

Umsetzungszeitraum

Die Maßnahme soll bis Ende 2008 umgesetzt werden.

G 2 Umsetzung eines Vermarktungskonzeptes für den Logistikstandort Deutschland**Ausgangslage**

Der Hochtechnologiestandort Deutschland ist im Rahmen internationaler Arbeitsteilung zunehmend auf importierte Vorerzeugnisse angewiesen, deren Weiterverarbeitung und Endmontage in Deutschland Arbeitsplätze schafft und die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen sichert. Vor diesem Hintergrund bieten sich Chancen für mehr Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Wichtige Voraussetzung zur Wahrnehmung der Chancen ist ein leistungsfähiges und international wettbewerbsfähiges Transport- und Logistiksystem. Deutschland ist als TOP-Logistikstandort in Europa in diesem Bereich gut aufgestellt, wird aber auf internationalen Märkten nicht ausreichend wahrgenommen. Deshalb wird der Logistikstandort Deutschland abgestimmt mit der Außenwirtschaftsförderung des Bundes wirksam und zielgerichtet vermarktet.

Beschreibung der Maßnahme

Ein Vermarktungskonzept für den Logistikstandort Deutschland soll umgesetzt werden, um die Potenziale und Qualitäten des Logistikstandortes Deutschland international besser sichtbar zu machen. Dadurch werden die Vermarktungsaktivitäten der Länder zur Stärkung der regionalen Logistikstandorte ergänzt. Die Ansatzpunkte des Konzepts sind:

- Messen und Kongresse:
Es sollen Präsentationen und gezielte Kundenansprache durch z. B. Messestände und Begleitveranstaltungen wie German Logistics Day durchgeführt werden.
- Delegations-/Wirtschaftsreisen
Es sollen gezielte Logistikpräsentationen, Wirtschaftsempfänge, Unternehmensgespräche u. a. durchgeführt werden.
- Netzwerkveranstaltungen
Diskussion der Vermarktungsinhalte und -maßnahmen in den jeweiligen Zielmärkten, Qualifizierung und Schulung von „Vertriebspartnern“ im Rahmen geeigneter Aktivitäten. Es sollen Workshops durchgeführt und strategische Partnerschaften mit Staaten und Institutionen angebahnt werden.

Die Umsetzung des Konzeptes wird mit BMWi, AA bzw. seinen Auslandsvertretungen und der Wirtschaft abgestimmt. Dabei werden die Länder einbezogen.

Auswirkung

Die Umsetzung des Vermarktungskonzeptes soll zu Auftragszuwächsen für die deutsche Transport- und Logistikwirtschaft führen. Dadurch wird mit zusätzlicher Wertschöpfung und mehr Arbeitsplätzen gerechnet.

Verantwortung

Die Umsetzung des Vermarktungskonzeptes obliegt dem BMVBS und der Wirtschaft in Abstimmung mit BMWi und AA.

Haushalts-Relevanz

Im Haushalt des BMVBS stehen für das Jahr 2008 600 000 Euro zur Verfügung. Die Wirtschaft hat Komplementärmittel in Aussicht gestellt.

EU-Relevanz

Es handelt sich um eine Maßnahme zur Stärkung des Logistikstandorts Deutschland im internationalen Wettbewerb.

Umsetzungszeitraum

Mit der Umsetzung des Vermarktungskonzeptes soll bis Mitte des Jahres 2008 begonnen werden.

G 3 Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft**Ausgangslage**

Die Anschläge vom 11. September haben gezeigt, dass Globalisierung und die damit einhergehende internationale Verflechtung Güterverkehr und Logistik verwundbar machen. Kriminalitäts- und Terrorismusprävention sind daher wichtige Felder bei der Weiterentwicklung von Güterverkehr und Logistik. Besonders die Transportkettensicherheit und der Schutz kritischer Verkehrsinfrastrukturen gewinnen weltweit einen immer höheren Stellenwert. Verkehr ist jedoch wie kein anderer Lebensbereich auf Leichtigkeit und verzögerungslose Abläufe angewiesen. Wir stehen vor der Herausforderung, Sicherheit und Mobilität in einem ausgewogenen Verhältnis miteinander zu vereinbaren. Regelmäßig sind Sicherheitsgewinn, bürokratischer Aufwand und Wirtschaftlichkeit gegeneinander abzuwägen. Sicherheitsmaßnahmen sollen insbesondere nicht zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber ausländischen Dienstleistern oder bei den Verkehrsträgern untereinander führen.

Beschreibung der Maßnahme

Ziel ist eine Weiterentwicklung der Sicherheitsstrategie unter Berücksichtigung folgender für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft maßgeblicher Gesichtspunkte:

- Um Unternehmen nicht mit unverhältnismäßigen Maßnahmen zu belasten, wird eine Sammlung, Prüfung und Bewertung der bestehenden Sicherheitsregime durchgeführt.
- Der Bestandsaufnahme wird eine Vergleichsstudie der unterschiedlichen Sicherheitsniveaus folgen. Hierdurch sollen die „schwächsten Glieder“ der Lieferketten identifiziert werden, um notwendige und gezielte Sicherheitsmaßnahmen abzuleiten. Wichtig ist eine Folgenabschätzung. Es ist auch festzustellen, welche

Aufgaben in der Eigenverantwortung der Wirtschaft liegen sollen.

- Das Netzwerk Verwaltung, Wirtschaft, Verbände und Wissenschaft wird fortgeführt und ausgebaut.
- Die Bundesregierung wird das 2007 aufgestellte Forschungsprogramm für die zivile Sicherheit weiterführen. Einer der Schwerpunkt soll dabei die Sicherheitsforschung für die Logistikkette sein.
- Zur Schaffung anerkannter Standards im Bereich der zivilen Sicherheit ist eine klar definierte internationale Abstimmung erforderlich.

Auswirkung

Die Maßnahme soll dazu beitragen, die Sicherheit der Lieferketten und damit auch der im Transportgewerbe Beschäftigten zu gewährleisten.

Verantwortung

Für die Maßnahme sind BMVBS, BMBF, BMI, Verbände und Unternehmen zuständig.

Haushalts-Relevanz

Die Maßnahme wird aus dem Haushalt des BMVBS finanziert, soweit nicht das Sicherheitsforschungsprogramm (Haushalt BMB F) betroffen ist.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeitraum

Die Maßnahme soll umgehend begonnen werden.

Abkürzungsverzeichnis

AA	Auswärtiges Amt
ARA-Häfen	Häfen der Nordseeküstenstädte Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen
BA	Bundesagentur für Arbeit
BAB	Bundesautobahn
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BIBB	Bundesinstitut für Berufsbildung
BMAS	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMELV	Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMI	Bundesministerium des Innern
BMJ	Bundesministerium der Justiz
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BVL	Bundesvereinigung Logistik e.V.
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DG TREN	Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission
DI H K	Deutscher Industrie- und Handelskammertag
EG	Europäische Gemeinschaft
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
EnergiesteuerRL	EU-Energiesteuerrichtlinie
ESP	Elektronisches Stabilitätsprogramm für Kraftfahrzeuge
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
EU 27	Die Europäische Union in ihrer aktuellen Zusammensetzung aus 27 Mitgliedstaaten
EU-KOM	Europäische Kommission
EUSt	Einfuhrumsatzsteuer
GVZ	Güterverkehrszentrum
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt Organisation – International Civil Aviation Organization
ICE-G	Zugsystem für Güter-Hochgeschwindigkeitsverkehre auf Basis der Intercity-Express-Personenzüge
I EKP	Integriertes Energie- und Klimaschutzprogramm
ILO	Internationale Arbeitsorganisation
ISO	Internationale Organisation für Normung
ITS	Intelligent Transport System
km	Kilometer
kWh	Kilowattstunde

Lkw	Lastkraftwagen
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PPP	Public Private Partnership
SPC	ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center
t	Tonne
TEN	Transeuropäische Netze
tkm	Tonnenkilometer
VEDA	Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V.
VI FG	Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
ZDS	Zentralverband Deutscher Seehäfen

