



# Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

- A. **Logistikstandort Deutschland stärken**
- B. **Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger erreichen**
- C. **Stärken aller Verkehrsträger durch optimal vernetzte Verkehrswege nutzen**
- D. **Vereinbarkeit von Verkehrswachstum mit Umwelt- und Klimaschutz fördern**
- E. **Gute Arbeitsbedingungen und Ausbildung im Transportgewerbe unterstützen**



# Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

## A. Logistikstandort Deutschland stärken

### Besonders wichtige Maßnahmen

1. Umsetzung des Nationalen Hafenkongzeptes für die See- und Binnenhäfen
2. Umsetzung des Nationalen Flughafenkongzeptes
3. Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland

### Weitere umzusetzende Maßnahmen

1. Netzwerk Güterverkehr und Logistik
2. Ständige Ansprechstelle: Beauftragter der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik



# Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes für die See- und Binnenhäfen

## Wo wollen wir hin?

- Die Häfen als wichtige Import-/Exportdrehscheiben, Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs sowie als Logistikzentren und Industriestandorte sollen gestärkt werden.
- Hafenrelevante Verkehrsinfrastrukturen sollen ausgebaut werden.
- Kapazitätsengpässe in den Häfen sollen beseitigt und die Sicherheit der Lieferketten optimiert werden.
- Zugleich sollen Ausbildung und Beschäftigung gesichert und ausgebaut werden.
- Umwelt- und Klimaschutz sollen gefördert werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Durch die Schwerpunktsetzung bei den Investitionen der Hafenanbindung mit Schiene, Wasserstraße und Straße.
- Durch die Verstärkung der Investitionen der Länder in die Hafeninfrastruktur sowie den verstärkten Ausbau der Suprastrukturen.
- Durch die Schaffung international einheitlicher Wettbewerbsbedingungen und den Ausbau der Häfen zu multifunktionalen Logistik- und Gewerbestandorten.



## Umsetzung des Nationalen Hafenkongzeptes für die See- und Binnenhäfen

- Die Abläufe in den Häfen einschließlich IT, Telematik und Routing sollen optimiert und die Häfen stärker vernetzt werden.
- Zudem soll der zukünftige Raumbedarf der Häfen stärker berücksichtigt werden.
- Langzeitarbeitslose sollen stärker qualifiziert und Aus- und Weiterbildungen an die neuen Anforderungen der Häfen und Logistik angepasst werden.
- International einheitliche Umweltstandards sollen umgesetzt werden.
- Zudem sollen Ver- und Entsorgungseinrichtungen (einschließlich Landstromversorgung) verbessert, Emissionsschutz und Konzepte nachhaltiger Stadtplanung berücksichtigt werden.
- International einheitliche Standards zur Gefahrenabwehr sollen umgesetzt werden.

### Was ist neu?

- Die Umsetzung des gesamten Konzepts (in Zusammenarbeit mit den Bundesländern und Verbänden) erfolgt bis 2020.
- Die konkretisierte Umsetzungsplanung wird kommuniziert bis Herbst 2010.
- Ein Bericht über Stand der Umsetzung erfolgt jährlich.



# Umsetzung des Nationalen Flughafenkonzeptes

## Wo wollen wir hin?

- Das Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2009 zeigt Maßnahmen auf, um den Luftverkehrsstandort Deutschland in Bezug auf seine Flughafenstruktur optimal auf die Einbindung in die Weltmärkte auszurichten und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Seine frachtbezogenen Maßnahmen tragen wesentlich zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland bei.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Das im Mai 2009 verabschiedete Flughafenkonzept greift die verkehrlichen, gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Entwicklungen der letzten Jahre auf und formuliert auf dieser Basis Anforderungen für die Zukunft, die vom Bund und den Ländern entsprechend ihrer Zuständigkeiten umgesetzt werden sollen.
- Aus dem Maßnahmenkatalog des Flughafenkonzeptes wurden nachfolgende Maßnahmen bereits begonnen:
- Einrichtung einer Expertenarbeitsgruppe zu planungs- und genehmigungsrechtlichen Fragen,
- Einrichtung einer Expertengruppe zur Aufarbeitung des (EU-)Beihilfethemas.



# Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland

## Wo wollen wir hin?

- Als Tor nach Europa soll Deutschland als führender Logistikstandort international wahrnehmbar und anerkannt als Markenzeichen insbesondere auf außereuropäischen Märkten platziert werden.
- Wir wollen bei ausländischen Verladern das Interesse an den Dienstleistungen der deutschen Transport- und Logistikwirtschaft wecken sowie Kooperationen und einen Erfahrungsaustausch ermöglichen.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Durch gezielte Aktivitäten werben wir internationale für den Logistikstandort Deutschland.
- Wir intensivieren die Vermarktung mit externer Unterstützung auf internationalen Messen insbesondere in Russland, Brasilien, USA, Indien und China.
- Durch finanzielle Beteiligung von Wirtschaftsakteuren soll die Schlagkraft der Initiative gestärkt werden.
- BMVBS stellt zunächst bis zum Jahr 2013 pro Jahr 600.000 Euro zur Verfügung.
- Die Verkehrswirtschaft wird sich finanziell mit einem mindestens gleich hohen Betrag beteiligen.

(ehem. G 2)



# Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland

## Was ist neu?

- Die Außendarstellung des Logistikstandorts Deutschland soll möglichst durch einen gemeinsamen und weitgehend einheitlichen Auftritt der Akteure aus Wirtschaft und Politik erreicht werden.
- Wir intensivieren die Kooperation zwischen Bund und Ländern sowie regionalen Vermarktungsinitiativen.
- Die Leitungsebene im BMVBS wird die Initiative künftig durch persönliche Präsenz auf Veranstaltungen insbesondere im Ausland politisch stärken.



# Netzwerk Güterverkehr und Logistik

## Wo wollen wir hin?

- Wir optimieren die Kommunikation zwischen Politik und Verkehrsakteuren und verbessern damit die praktische Zusammenarbeit durch wechselseitiges Verständnis.
- Dadurch sollen frühzeitig deutsche Positionierungen gegenüber EU-Vorhaben in Brüssel durchgesetzt und mögliche Innovationsfelder erkannt werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Wir werden einen ständigen Gesprächskreis des BMVBS mit Vertretern aus Wirtschaft und Verbänden des Bereichs Güterverkehr und Logistik einrichten.

## Was ist neu?

- Es erfolgt eine direkte Verzahnung von Politik und Verkehrsakteuren bei der Fortentwicklung des Logistikstandortes Deutschland.
- Das Netzwerk wird auch für Anregungen im Bereich Innovation genutzt.

**(ehem. G 1)**



## **Ständige Ansprechstelle: Beauftragter der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik**

- Die Position eines Koordinators der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik ist etabliert und wird als ständige Einrichtung beibehalten.



# Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

## B. Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger erreichen

### Besonders wichtige Maßnahmen

1. Umsetzung von ÖPP – Lösungen beim Autobahnausbau, -erhaltung und –betrieb
2. Ausbau und Vernetzung der Verkehrsinformations- und –managementsysteme auf BAB
3. Optimierung des Baustellenmanagements auf BAB
4. Entmischung von Güter- und Personenverkehr
5. Überprüfung der Bedarfspläne für Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und der Bedarfe für Binnenwasserstraßen
6. Interoperabilität auf der Schiene durch ERTMS (European Rail Traffic Management System)
7. Durchführung eines Feldversuchs mit Lang-Lkw



# Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

## B. Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger erreichen

Weitere umzusetzende Maßnahmen

1. Langstreckenverkehre optimieren
2. Optimierung der Abläufe an Verloaderampen
3. Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft



# Umsetzung von ÖPP-Lösungen beim Autobahnausbau, -erhaltung und -betrieb

## Wo wollen wir hin?

- Die Erweiterung der Infrastrukturfinanzierung soll durch Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) ermöglicht werden. Die verstärkte Einbeziehung von privaten Investoren im Rahmen von ÖPP-Projekten im Straßenbau führt bei geeigneten Vorhaben zu wirtschaftlichen Vorteilen und zur früheren Umsetzung von Großbauvorhaben. Damit wird zugleich ein Beitrag zur nachhaltigen Gewährleistung einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur geleistet.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Bei geeigneten Vorhaben im Straßenbau sollen ÖPP-Lösungen verstärkt angewendet werden.
  - Bis Ende 2014 wird der 6-streifige Ausbau von rd. 175 prioritären BAB-Km vorgenommen (lfd. 4 A-Modell-Pilotprojekte, 1. Staffel ÖPP).
  - Weitere 8 ÖPP-Projekte (2. Staffel) sollen mit weiterentwickelten Projektstrukturen bis 2013 vergeben werden (abhängig jeweils von Baurechtschaffung durch die Länder und positiver Wirtschaftlichkeitsuntersuchung).
- (ehem. D 3)



# Umsetzung von ÖPP-Lösungen beim Autobahnausbau, -erhaltung und -betrieb

- Der F-Modell-Ansatz soll für geeignete Bundesprojekte weiterverfolgt werden.

## Was ist neu?

- Bereits Ende 2010 wird der Streckenausbau die ersten beiden lfd. A-Modell-Pilotprojekte der 1. Staffel fertiggestellt (A 4 in Thüringen, A 8 in Bayern).
- Der Vergabestart für zwei weitere ÖPP-Projekte der 2. Staffel ist bereits erfolgt (A 8/ 2.Abschn. in BY, A 9 in Thüringen).



# Ausbau und Vernetzung der Verkehrsinformations- und -managementsysteme auf BAB

## Wo wollen wir hin?

- Die Leistungsfähigkeit von hochbelasteten Bundesautobahnabschnitten (BAB) soll durch den Ausbau und die Vernetzung von Verkehrsmanagementsystemen erhöht und damit eine Verbesserung des Verkehrsflusses (Stauvermeidung) erreicht werden.
- Die Nutzung von Mautmehrwertdiensten soll unter Beachtung der Auflagen der EU-Kommission und des Autobahnmautgesetzes ermöglicht werden.
- Hierdurch soll eine Effizienzsteigerung des gesamten Autobahnnetzes erzielt werden.
- Insgesamt sollen die Verkehrssicherheit erhöht und positive Effekte bei Umwelt- und Klimaschutz durch CO2 Reduzierungen erreicht werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Hoch belastete Strecken auf BAB sollen durchgehend mit Verkehrsmanagementsystemen ausgerüstet werden. Dynamische Anzeigen zu Höchstgeschwindigkeiten, Überholverbieten oder Spurbenutzungen ermöglichen eine zeitnahe Reaktion auf aktuelle oder entstehende Verkehrssituationen beispielsweise durch eine veränderte Routenplanung.
- In einem „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ werden konkrete Maßnahmen festgeschrieben.



## Ausbau und Vernetzung der Verkehrsinformations- und -managementsysteme auf BAB

- Die Erarbeitung und Abstimmung mit den Ländern erfolgt kurzfristig.
- BMVBS unterstützt beratend im Rahmen seiner Möglichkeiten die Gründung einer Telematics-Gateway-Gesellschaft zur Nutzung der Mautmehrwertdienste.
- Die Vernetzung bestehender Verkehrsmanagementsysteme wird durch die Schaffung einer Online-Datenplattform erreicht, mit der alle verfügbaren Metadaten im Zusammenhang mit Verkehrserfassung und Verkehrsabwicklung übermittelt werden können.
- Der Start des Pilotbetriebs des Online-Portals soll im Sommer 2011 erfolgen.

### Was ist neu?

- Es wird ein Pilotprojekt des Mobilitätsdatenmarktplatzes vorbereitet. Grundlage ist eine abgeschlossene Machbarkeitsstudie.



# Optimierung des Baustellenmanagements auf BAB

## Wo wollen wir hin?

- Durch ein verbessertes Baustellenmanagement können Staus vermieden und die Effizienz des Autobahnnetzes gesteigert werden.
- Zugleich soll die Sicherheit erhöht und schädliche Umweltemissionen verringert werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Im Rahmen eines Baustellenmanagements werden
  - Bautätigkeiten so organisiert, dass sie den Verkehrsfluss möglichst wenig behindern,
  - Bauzeiten durch die Optimierung der Arbeitsabläufe verkürzt,
  - Informationen über Baustellen verbreitet.
- Durch vertragliche Regelungen (Bonus-Malus-Systeme) können straffe Bauzeiten umgesetzt werden.
- Auf hochbelasteten Autobahnen sollen grundsätzlich alle Baumaßnahmen unter Ausnutzung des Tageslichts und Einbeziehung des Samstags durchgeführt werden, bei Baustellen auf besonders kritischen Streckenabschnitten auch unter Einsetzung von Sonntags- und Nachtarbeit.  
(ehem. A 4)



# Optimierung des Baustellenmanagements auf BAB

## Was ist neu?

- Kurzfristige Einführung eines Leitfadens „Arbeitsstellenmanagement“ mit Empfehlungen zu optimierten Abläufen bei der Planung und Durchführung von Arbeitsstellen und zur stärkeren Orientierung von Baumaßnahmen an der jeweiligen Verkehrssituation.
- Anwendung eines „Bauzeitenkatalogs“ mit Vorgaben für Standardbaumaßnahmen im Autobahnbau pilothaft durch die Länder. Dieser wird in Zusammenarbeit mit den Ländern evaluiert und fortgeschrieben. Erweiterungsmöglichkeiten für Neubaumaßnahmen werden untersucht (ab Mitte 2010).
- Weiterentwicklung der Verfahren zur Durchsetzung von bauzeitverkürzenden Maßnahmen. Zusätzlich Prüfung eines verstärkten Einsatzes von Elementen des Projektmanagements zur Bauzeitreduzierung von Baumaßnahmen in Zusammenarbeit mit den Ländern.
- Evaluierung der Projekte im Hinblick auf die erzielten Stauvermeidungseffekte bis 2015.



# Entmischung von Güter- und Personenverkehr

## Wo wollen wir hin?

- Durch eine Reduzierung der Trassenkonflikte zwischen regionalem Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr sowie durch die gezielte Engpassbeseitigung bei der Schiene und auf der Straße soll eine stärkere Trennung der Verkehre auf hoch belasteten Strecken erreicht werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Derzeit läuft die Bedarfsplanüberprüfung (für Schiene und Straße) auf Basis der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025. Die Ergebnisse werden im Sommer 2010 vorliegen.
- Der sechs- und achtspurige Ausbau einer Reihe von BAB - Abschnitten ist im Gange und soll fortgesetzt werden.
- Die Belange des Schienengüterverkehrs werden bei der Ausbauplanung des Schienennetzes besonders berücksichtigt.

(ehem. D 1)



# Entmischung von Güter- und Personenverkehr

## Was ist neu?

- Die Verstärkung der Investitionslinie auf möglichst hohem Niveau.
- Die Konzentration der Investitionsmittel auf die Engpassbeseitigung.
- Bei der Erarbeitung einer neuen Grundkonzeption für einen künftigen BVWP wird den Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs im besonderen Maße Rechnung getragen.



## Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und der Bedarfe für Binnenwasserstraßen

### Wo wollen wir hin?

- Investitionen müssen zukünftig verstärkt priorisiert werden mit dem Ziel, das Gesamtsystem effizienter zu machen. Vorbereitend für den nächsten Bundesverkehrswegeplan werden deshalb im Rahmen der Erarbeitung einer neuen Grundkonzeption Kriterien zur Priorisierung erarbeitet.
- Ausgangsbasis hierfür ist die Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege
- Zudem werden die Bundeswasserstraßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 auf ihre gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit hin überprüft.

### Wie wollen wir das erreichen?

- Auf der Basis der Verkehrsprognose 2025 werden derzeit die Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege überprüft. Die Ergebnisse sollen im Sommer 2010 vorliegen und bilden die Grundlage für die Erarbeitung von Kriterien zur Priorisierung der Investitionen.
- Der neue Bundesverkehrswegeplan soll erstellt werden unter Verwendung der Elemente der neuen Grundkonzeption und der Kriterien zur Priorisierung.

(ehem. D 2)



## Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und der Bedarfe für Binnenwasserstraßen

### Was ist neu?

- Erarbeitung einer neuen Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans
- Erarbeitung von Kriterien zur Priorisierung von Investitionen. Z.B.:
  - Schwerpunktsetzung bei den Autobahnen,
  - vorrangiger Finanzierung von Lückenschlüssen und Erweiterungsmaßnahmen zur dringenden Engpassbeseitigung,
  - Priorisierung nach volkswirtschaftlichem Nutzen.
- Betrachtung von sinnvollen Korridoren in Ergänzung zur Analyse des volkswirtschaftlichen Nutzens von Einzelprojekten.



# Interoperabilität auf der Schiene in Europa durch ERTMS (European Rail Traffic Management System)

## Wo wollen wir hin?

- ERTMS ermöglicht die optimierte Nutzung des Schienennetzes durch Herstellung von Interoperabilität in Europa. Dadurch wollen wir die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene steigern und vermehrt langlaufende Verkehre auf die Schiene bringen.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Deutschland strebt an, infrastrukturseitig zunächst den Rheinkorridor A (Rotterdam-Emmerich-Basel-Genua) mit der zertifizierten Signaltechnik ETCS (Level 2) auszurüsten. Die Kosten belaufen sich auf ca. 870 Mio. €. 126 Mio. € stehen aus dem KP II hierfür zur Verfügung. Weitere Mittel sind für den Bundeshaushalt 2011/Finanzplan 2014 beantragt.
- Angestrebt ist die Ausrüstung des gesamten Korridors A bis 2015 in mit der gesamten Netzentwicklung sorgfältig ausbalancierten Schritten. Die Umsetzung erfolgt durch die DB Netz AG vorbehaltlich Mittelbereitstellung.

(ehem. A 6)



## Interoperabilität auf der Schiene in Europa durch ERTMS (European Rail Traffic Management System)

- Die Herstellung der Interoperabilität für weitere Korridore (B, E, F\*) durch Fahrzeugausrüstungen mit STM (Specific Transmission Module) ist bis 2015/2020 angestrebt. STM erlaubt ETCS-Fahrzeugen das Befahren aller Strecken in D. Gesamtkosten: ca. 200 Mio. €.

### Was ist neu?

- Keine Erstellung eines nationalen Konzepts, Basis ist die EU-KOM-Entscheidung 2009/561/EG vom 22.7.2009.
- Fokussierung auf die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene
- Konzentration auf die Realisierung des Korridors A (Rotterdam – Emmerich – Basel - Genua) als Pilotprojekt in Europa (hohes Verkehrsaufkommen, hoher Wettbewerb, intensive internationale Zusammenarbeit). Ziel ist die Ausrüstung des deutschen Abschnitts (Emmerich – Basel) bis 2015. Mittel sind für den Bundeshaushalt 2011/Finanzplan 2014 beantragt.

\*Korridor B: Stockholm-Hamburg-München-Neapel

Korridor E: Dresden-Prag-Konstanza

Korridor F: Aachen-Hannover-Magdeburg-Frankfurt (O.)-Horka-Legnica



## Durchführung eines Feldversuchs mit Lang-Lkw

### Wo wollen wir hin?

- Aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens muss die Straße als Hauptverkehrsträger effizienter werden. Größere Transporteinheiten können dies unterstützen.
- Dabei sind die Interessen anderer Verkehrsträger und die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

### Wie wollen wir das erreichen?

- 2011 wird ein bundesweiter Feldversuch durchgeführt, der die Chancen und Risiken des Einsatzes von Lang-Lkw insbesondere im Hinblick auf Einspar- und Effizienzpotentiale im Umwelt- und Transportbereich, Verkehrssicherheit, infrastrukturelle und verkehrswirtschaftliche Auswirkungen (Verkehrsverlagerung / Auswirkungen auf den Kombinierten und den Schienengüterverkehr) untersucht.
- Die Konzeption des Feldversuchs erfolgt gemeinsam mit den Ländern. Das Gewerbe wird eingebunden.
- Die Erkenntnisse werden wir – soweit rechtlich möglich – innerstaatlich umsetzen und auf EU-Ebene in den entsprechenden Gremien einbringen.

### Was ist neu?

- Mit der insgesamt neuen Maßnahme sollen mehr Effizienz und weniger CO<sub>2</sub> – Emissionen ermöglicht werden. **(Neue Maßnahme)**



# Langstreckenverkehre optimieren

## Wo wollen wir hin?

- Es sollen Vorschläge erarbeitet werden, wie lang laufende Verkehre insgesamt effizienter abgewickelt werden können.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Wir wollen eine objektive Übersicht über die lang laufenden Verkehre, einschließlich des tatsächlichen Anteils des Transitverkehrs, auf deutschen Hauptverkehrskorridoren erhalten.
- Auf dieser Grundlage werden Maßnahmenvorschläge zur Optimierung des lang laufenden Verkehrs entwickelt und auf ihre ökologischen, ökonomischen und verkehrlichen Auswirkungen hin überprüft.
- Es werden nur Maßnahmen ausgewählt mit insgesamt positiver Wirkung für Wirtschaft, Umwelt und Verkehr.

(ehem. B 3)



# Langstreckenverkehre optimieren

## Was ist neu?

- Ausrichtung nicht allein auf Transitverkehr, sondern auf Langstreckenverkehre insgesamt.
- Verzicht auf Maßnahmen, die auf Vermeidung und Verteuerung des Verkehrs hinauslaufen.
- Quantitative Analyse der Verkehrsströme als Grundlage für die Maßnahmenkonzeption.



# Optimierung der Abläufe an Verloaderampen

## Wo wollen wir hin?

- Durch die Verbesserung der Be- und Entladeabläufe an Verloaderampen sollen eine Effizienzsteigerung der logistischen Abläufe erzielt und gute Arbeitsbedingungen gefördert werden.
- Zugleich soll die vorhandene Infrastruktur besser genutzt sowie ein Beitrag zum Umweltschutz und zur Verkehrssicherheit erreicht werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Es wird eine gesicherte Datenlage erarbeitet zu den Wartezeiten, den Ursachen und zu Lösungsmöglichkeiten. Erste Ergebnisse werden bis Ende 2010 vorliegen.
- Diese Ergebnisse werden mit den Verbänden gemeinsam analysiert, um weitere Verbesserungspotenziale auszuloten. Dabei werden bestehende Regelungen wie z.B. das Sonn- und Feiertagsfahrverbot beachtet.
- Ergänzend werden 2011 im Rahmen einer Studie Optimierungsmöglichkeiten ausführlich erschlossen und in einer Broschüre aufbereitet, die mit Beteiligung der Verbände erstellt wird.

(ehem. A 9)



# Optimierung der Abläufe an Verloaderampen

## Was ist neu?

- Die Maßnahme geht über die Erweiterung der Rampenzeiten hinaus, indem die gesamte Lieferkette betrachtet wird.
- Eine Studie wird erstellt unter Einbeziehung von Lösungsmöglichkeiten, die sich bereits in der Praxis bewähren.
- Auf der Basis der Studie wird in Zusammenarbeit mit den Verbänden eine Broschüre erstellt und veröffentlicht.



# Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft

## Wo wollen wir hin?

- Zur Sicherung funktionierender Lieferketten und verlässlicher Verkehrsinfrastrukturdienste soll ein strategisches verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept für die Sicherheit der Güterversorgung erarbeitet werden.
- Dabei sollen die Sicherheit bei möglichst geringer Belastung des Verkehrs- und Warenflusses gewährleistet und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen erhalten werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Eine BMVBS-Studie zu den Risiko- und Gefährdungspotenzialen des Transportsektors wird erstellt.
- Die Aktivitäten werden mit der Sicherheitsforschung eng verzahnt.
- Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr werden mit den Betroffenen abgestimmt und bis 2013 abgeschlossen.
- Es geht bei der Maßnahme um flexible Lösungen; nicht um Regulierung.

(ehem. G 3)



# Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft

## Was ist neu?

- Ein branchenübergreifender Arbeitskreis der Transport- und Logistikverbände und der betroffenen Bundesressorts ist eingerichtet.
- Eine Bestandsaufnahme zum bereits bestehenden Sicherheitsniveau wurde erarbeitet.
- Das Forschungsprogramm ist fortgesetzt worden.



# Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

## C. Stärken aller Verkehrsträger durch optimal vernetzte Verkehrswege nutzen

### Besonders wichtige Maßnahmen

1. Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr
2. Förderung von Innovationen und Kapazitätssteigerungen im intermodalen Verkehr

### Weitere umzusetzende Maßnahmen

1. Konzept für Kurzstreckenseeverkehr
2. Potenzialanalyse für multimodale Verkehre



# Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr

## Wo wollen wir hin?

- Durch die Stärkung des Kombinierten Verkehrs (KV) soll die Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems erreicht werden sowie die Entlastung der Straße und eine umweltfreundlichere Verkehrsabwicklung. Die KV-Förderung soll unter neuen Rahmenbedingungen effizient auf diese Ziele ausgerichtet werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Das Fördersystem für den KV wird mittels einer novellierten Förderrichtlinie zum 1.1.2012 neu konzeptioniert.
- Basis für die Erarbeitung ist die Evaluierung der bisherigen RL zur Förderung von Umschlaganlagen des KV bis Oktober 2010 (Februar 2011).
- Die Fördermittel für den KV sollen erhöht werden.

## ➤ Was ist neu?

- Erarbeitung einer neuen ressortabgestimmten Förderrichtlinie bis Ende 2010.
- Bei der Erarbeitung einer neuen RL sollen Qualitätsziele stärker berücksichtigt werden.
- Die Erfahrungen anderer europäischer Mitgliedsstaaten sollen berücksichtigt werden.
- Inkrafttreten der RL am 1.1.2012 (bisherige RL tritt am 31.12.2011 außer Kraft).



# Förderung von Innovationen und Kapazitätssteigerungen im intermodalen Verkehr

## Wo wollen wir hin?

- Durch leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrsträger sollen die Voraussetzungen für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden.
- Die Entwicklung und der Einsatz innovativer Technologien sollen zu einer besseren Ausnutzung der gesamten Infrastruktur führen.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Programme zur Förderung von innovativen Technologien sollen weiterentwickelt, gestärkt und ausgebaut werden.
- Es soll eine Bestandsaufnahme laufender Programme zu innovativen und kapazitätssteigernden Technologien erstellt werden.
- Auf dieser Basis erfolgt eine Prüfung, ob eine neue Förderrichtlinie geschaffen werden sollte.

(ehem. B 2)



# Förderung von Innovationen und Kapazitätssteigerungen im intermodalen Verkehr

- Falls erforderlich, können im Rahmen der Finanzplanung des BMVBS Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.

## Was ist neu?

- Wir wollen eine gemeinsame innerhalb der Bundesregierung abgestimmte und sich ergänzende Förderstrategie entwickeln.



## Konzept für Kurzstreckenseeverkehr

### Wo wollen wir hin?

- Zur Entlastung von Straße und Schiene soll der Kurzstreckenseeverkehr unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt einen Beitrag leisten.

### Wie wollen wir das erreichen?

- Durch die Erstellung eines Konzeptes in folgenden Schritten:
  - Bestandsaufnahme der systemischen Vor- und Nachteile des Kurzstreckenseeverkehrs.
  - Benennung von Faktoren, die die Wahl bestimmter Transportmittel aus Sicht der Verlagerer bedingen.
  - Entwicklung von Maßnahmen, die eine Verlagerung insbesondere von Güterströmen auf den Seeweg fördern, um das Straßen- und Schienennetz zu entlasten und die Umweltbilanz des Güterverkehrs zu verbessern.

(ehem. B 4)



## Konzept für Kurzstreckenseeverkehr

- Durch den Ausbau von Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr in den Seehäfen sollen leistungsfähige Zentren des europäischen Kurzstreckenseeverkehrs geschaffen werden.
- Gemeinsam mit der Europäischen Union sollen optimale und faire Rahmenbedingungen für die Entfaltung des Kurzstreckenseeverkehrs geschaffen werden. Dabei sollen die Systemvorteile des Kurzstreckenseeverkehrs zur Geltung gebracht werden.
- Nach einer Bestands- und Bedarfsanalyse des Gewerbes zu einem anforderungsgerechten Angebot von Liegestellen für Binnenschiffe wird eine Aufnahme in das Konzept für den Kurzstreckenseeverkehr geprüft.
- Zur Vermarktung erfolgt die Förderung des nationalen Büros zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt (SPC) zunächst bis einschließlich 2012 mit bis zu 190.000,- €/Jahr.

### Was ist neu?

- Keine Fokussierung auf Nord-Süd Verkehre.



# Potenzialanalyse für multimodale Verkehre

## Wo wollen wir hin?

- Nicht ausgeschöpfte Potenziale für ko- und multimodale Verkehre sollen aufgezeigt werden, um Transportketten zu optimieren.

## Wie wollen wir das erreichen?

- In einer umfassenden Studie sollen Potenziale von ko- und multimodalen Verkehren untersucht werden.
- Ergänzend soll eine quantitative Analyse des Anteils an Verkehrsleistungen vorgenommen werden, der grundsätzlich für multimodale Verkehre geeignet ist.
- Die Auswertung erfolgt gemeinsam mit dem Gewerbe.

## Was ist neu?

- Dies ist eine neue Maßnahme.



# Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

## D. Vereinbarkeit von Verkehrswachstum mit Umwelt- und Klimaschutz fördern

### Besonders wichtige Maßnahmen

1. Lärminderung bei der Schiene
2. Förderprogramm zum Einsatz moderner Technologien zur Lärminderung bei Schienenfahrzeugen
3. Reduzierung der Emissionen im Güterverkehr

### Weitere umzusetzende Maßnahmen

1. Initiative für Logistik im städtischen Raum
2. Optimierung von Transportketten durch standardisierte CO<sub>2</sub> Emissionsberechnung



## Lärminderung bei der Schiene

### Wo wollen wir hin?

- Zur Vermeidung von Lärmbelästigungen durch den überregionalen Schienengüterverkehr insbesondere in dicht besiedelten Gebieten soll eine lärmorientierte Ausgestaltung der Trassenpreise erreicht werden. Dies soll zu einer Umrüstung des rollenden Materials auf lärmarme Bremssysteme führen.

### Wie wollen wir das erreichen?

- Die Differenzierung der Trassenpreise nach Lärmemissionen kann Anreize schaffen für die Umrüstung des rollenden Materials.
- Bei der EU-KOM wird darauf hingearbeitet, dass die Richtlinie 2001/14/EG überarbeitet wird. Die Erfahrungen aus dem Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ sollen EU-KOM bei der Ausgestaltung von europaweiten lärmabhängigen Trassenpreisen unterstützen.

(ehem. E 2)



## Lärminderung bei der Schiene

### Was ist neu?

- Eine Studie zur lärmabhängigen Trassenpreisgestaltung soll bis September 2010 abgeschlossen sein.
- In der Studie werden auch die Transaktionskosten für den Bahnsektor betrachtet.



# Förderprogramm zum Einsatz moderner Technologien zur Lärminderung bei Schienenfahrzeugen

## Wo wollen wir hin?

- Durch den Einsatz von lärmarmen Güterwaggons sollen Lärmbelästigungen, die durch den überregionalen Schienengüterverkehr entstehen, reduziert werden. In einem Pilotprojekt auf dem hoch belasteten Rheintal-Korridor sollen die Wirkungsmöglichkeiten leiser Bremstechniken untersucht werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ beinhaltet die Unterstützung der Entwicklung neuer Verbundstoff-Bremssohlen.
- Über das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ wird zudem die Anschaffung lärmarmen Güterwaggons und eine lärmindernde Umrüstung von Güterwaggons auf leise Bremssohlen bis 2012 gefördert.
- Im Rahmen der Direktförderung der Umrüstung auf lärmarme Verbundstoff-Bremssohlen erhalten auch nicht bundeseigene Wagenhalter eine Förderung sofern diese innerhalb eines Zeitraums von 5 Jahren schwerpunktmäßig auf den Rheinstrecken eingesetzt werden.



# Förderprogramm zum Einsatz moderner Technologien zur Lärminderung bei Schienenfahrzeugen

## Was ist neu?

- Das BMVBS hat die Förderrichtlinie für die Pilot-Umrüstung am 16.11.2009 in Kraft gesetzt.
- Mittlerweile liegen Anträge für über 1200 Waggons vor.



## Reduzierung der Emissionen im Güterverkehr

### Wo wollen wir hin?

- Durch die Umsetzung des geplanten Energie- und Klimaschutzkonzeptes BMVBS in Verbindung mit dem verstärkten Einsatz von umweltfreundlichen Lkw und Binnenschiffen soll ein Beitrag zur Reduzierung von Emissionen erzielt werden.

### Wie wollen wir das erreichen?

- Im Rahmen des Energie- und Klimaschutzkonzept des BMVBS sollen Emissionswerte ermittelt und Einsparpotenziale auch hinsichtlich der Kostenrelevanz untersucht werden.
- Das Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer Lkw unter Berücksichtigung der europäischen Vorgaben wird fortgeführt.
- Das Programm zur Förderung von emissionsärmeren Dieselmotoren, Partikelfiltern und Katalysatoren in der Binnenschifffahrt wird weiterentwickelt und fortgeführt.
- Das Förderprogramm für Binnenschiffe soll zudem verlängert und ergänzt werden. Künftig sollen auch solare und dieselektrische Antriebe gefördert werden.

(ehem. E 5)



# Reduzierung der Emissionen im Güterverkehr

## Was ist neu?

- Die Maßnahme wird auf die Reduzierung der Emissionen im Güterverkehr fokussiert.



# Initiative für Logistik im städtischen Raum

## Wo wollen wir hin?

- Die Entwicklung neuer Logistikkonzepte soll gefördert werden, um den Wirtschaftsverkehr und insbesondere den Güterverkehr in Städten und Ballungsräumen flüssiger zu gestalten.
- Die breite Anwendung von innovativen Konzepten im städtischen Raum dient der optimalen Organisation des Verkehrs.
- Die Maßnahme leistet zudem einen Beitrag zum Umwelt- und Gesundheitsschutz.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Güterverkehrszentren (GVZ) als logistische Schnittstellen tragen dazu bei, dass Versorgungsverkehre im städtischen Raum neu organisiert werden. In einer Studie werden daher die GVZ hinsichtlich ihrer verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Wirkungen untersucht. Die Ergebnisse werden Ende 2010 vorliegen.
- Die Ergebnisse werden mit den Betroffenen einschließlich der Länder und Kommunen erörtert.



## Initiative für Logistik im städtischen Raum

- Zusätzlich sollen die Belange des Wirtschaftsverkehrs bei der Raumordnung und Regionalplanung verstärkt berücksichtigt werden.
- BMVBS setzt sich für eine bundesweite Harmonisierung der Umweltzonen ein.
- Die Erprobung alternativer Nutzfahrzeugkonzepte in Städten und Ballungsräumen soll den Einsatz von neuen Antrieben voranbringen.

### Was ist neu?

- Fokussierung der Maßnahme auf Wirtschaftsverkehr.
- Erprobung alternativer Nutzfahrzeugkonzepte.



# Optimierung von Transportketten durch standardisierte CO<sub>2</sub>-Emissionsberechnung

## Wo wollen wir hin?

- Die Umweltverträglichkeit von Logistikaktivitäten soll verbessert werden. Dazu sollen einheitliche Standards entwickelt werden, die es ermöglichen, CO<sub>2</sub>-Emissionen logistischer Dienstleistungen zu berechnen. Damit wird ein Beitrag zur Grünen Logistik geleistet.

## Wie wollen wir das erreichen?

- BMVBS erstellt eine Bestandsaufnahme bestehender Systeme und strebt eine Vereinheitlichung an.
- Die Standards sollen auch kleinen und mittleren Unternehmen die Möglichkeit geben, ihre Emissionen zu erfassen.

## Was ist neu?

- Die Maßnahme wird auf das Ziel einer Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch eine standardisierte CO<sub>2</sub>-Berechnung konzentriert.

(ehem. E 4)



# Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

## E. Gute Arbeitsbedingungen und Ausbildung im Transportgewerbe unterstützen

Besonders wichtige Maßnahmen

1. Mehr Parkflächen für Lkw an BAB

Weitere umzusetzende Maßnahmen

1. Erhöhung der Sicherheit im Straßengüterverkehr durch Einhaltung der Sozialvorschriften
2. Förderung der Aus- und Weiterbildung im Bereich Logistik
3. Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik
4. Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute



## Mehr Parkflächen für Lkw an Bundesautobahnen (BAB)

### Wo wollen wir hin?

- Durch ausreichende Lkw-Parkstände soll eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten) und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden.
- Insgesamt soll eine optimale Nutzung der Verkehrswege erzielt werden.

### Wie wollen wir das erreichen?

- Es sollen zusätzliche Lkw-Parkplätze errichtet werden. Die bedarfsorientierte Umsetzung erfolgt auf den Rastanlagen im gesamten BAB-Netz. Ergänzend sollen Flächen neben den BAB genutzt werden. Die Abstimmung mit den Ländern läuft.
- Neben den 2008/09 realisierten 3.000 Parkplätzen werden bis 2012 zusätzlich weitere 8.000 errichtet. Hierzu wurden 2008/09 bereits rd. 100 Mio. Euro investiert; in 2010 stehen mindestens 130 Mio. Euro zur Verfügung.
- Private Investoren sollen eingebunden werden.

(ehem. A 3)



## Mehr Parkflächen für Lkw an Bundesautobahnen (BAB)

- Wir führen neue Planungsrichtlinien für Rastanlagen ein. Die Richtlinien enthalten:
  1. Lärmschutzmaßnahmen für Lkw-Fahrer während der Ruhezeiten,
  2. eine autobahnabgewandte Aufstellung von Lkw,
  3. die Realisierung ausreichender Sanitäreinrichtungen,
  4. die Beleuchtung der Verkehrsflächen auch auf unbewirtschafteten Rastanlagen mit mehr als 30 Lkw-Parkständen.
- Zur Nutzung von Telematikanwendungen zur Parkraumbewirtschaftung sollen bis 06/2011 gemeinsam mit den Ländern 15 Pilotvorhaben umgesetzt werden. Ein parallel laufendes Forschungsvorhaben zur Evaluierung wird bis 12/2011 abgeschlossen sein.

### Was ist neu?

- Kein Fokus auf Grenzübergänge nach Osteuropa.
- Einführung neuer Planungsrichtlinien in 2010.
- Ab 2012 systematische und bedarfsgerechte Ausrüstung mit Telematik angestrebt.



# Erhöhung der Sicherheit im Straßengüterverkehr durch Einhaltung der Sozialvorschriften

## Wo wollen wir hin?

- Eine verstärkte Überwachung der Einhaltung von Sozialvorschriften trägt maßgeblich zur allgemeinen Verkehrssicherheit, zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und zum Schutz des Fahrpersonals am Arbeitsplatz bei.
- Gemeinsam mit den Betroffenen sollen Vorschläge zur Verbesserung des Kontrollkonzepts und ggf. zur Durchführung von Sonderkontrollen erarbeitet werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Durch die regelmäßige Auswertung der Kontrollergebnisse des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) und der Länder soll die Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr und die Aus- und Weiterbildung der Logistikbeschäftigten verbessert werden.
- Weitere Ansatzpunkte lassen sich aus einer Auswertung der Kontrolldaten nach Zulassungsland des Fahrzeugs gewinnen.
- Mögliche Initiativen zur Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens werden in diesem Zusammenhang ebenfalls geprüft.



## Erhöhung der Sicherheit im Straßengüterverkehr durch Einhaltung der Sozialvorschriften

- Die Auswertung und Umsetzung des Konzeptes erfolgt in Abstimmung mit den Kontrollbehörden (insbes. BAG), den Verbänden des Transportgewerbes sowie mit Ausbildungsträgern. Ein erstes Gespräch hat Anfang Juni 2010 stattgefunden.

### Was ist neu?

- Zur Entwicklung von Maßnahmen und deren Evaluierung werden die Kontrollstatistiken von BAG und – soweit möglich – der Länder herangezogen.
- Defizite werden mit den beteiligten Verbänden und Ausbildungsträgern erörtert und können zu gezielten Maßnahmen zur Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr führen.



# Förderung der Aus- und Weiterbildung im Bereich Logistik

## Wo wollen wir hin?

- Die gesellschaftliche Anerkennung von Logistikberufen soll verbessert werden, um den Fachkräftebedarf zu decken.
- Das Interesse von Jugendlichen an einer Ausbildung oder ein Studium im Bereich Logistik soll geweckt werden.
- Beschäftigungschancen sollen durch berufliche Qualifizierung erhöht werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Es werden gemeinsam Aktionen von Wirtschaft und Politik zur Steigerung der Attraktivität von Berufen und zu Karrierechancen in der Logistik durchgeführt.
- Die Aus- und Fortbildungsordnungen sowie der Weiterbildungsangebote werden weiter entwickelt und an aktuelle Notwendigkeiten angepasst.
- Hochschuleinrichtungen im Bereich Logistik mit Vorbildcharakter werden ausgezeichnet.

## Was ist neu?

- Schwerpunktsetzung auf nationale und internationale Profilierung des vielfältigen Studienangebots durch regelmäßige Auszeichnung von Bildungseinrichtungen
- Regelmäßige Treffen zwischen Politik und Wirtschaft finden im Rahmen des Netzwerkes statt.



# Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik

## Wo wollen wir hin?

- Durch eine regelmäßige Auswertung der Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Berufsfeldern des Güterverkehrs und der Logistik soll für die Sozialpartner die Möglichkeit geschaffen werden, die Rahmenbedingungen zu verbessern.
- Damit soll eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen herbeigeführt und zu einer Erhöhung der Attraktivität der Berufsbilder in Güterverkehr und Logistik und zur Gewinnung von Fachkräften beigetragen werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Das Bundesamt für Güterverkehr beobachtet fortlaufend den betreffenden Verkehrsmarkt und berichtet jährlich dem BMVBS zu den Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik.
- Durch die Dokumentation entsteht ein differenziertes Bild der Anforderungen, der Rahmenbedingungen und des Bedarfs an Fachkräften, so dass bei erkannten Defiziten Verbesserungsmaßnahmen eingeleitet werden können.
- Auch die Sozialpartner erhalten eine ständig aktualisierte Grundlage, um bezüglich der Arbeitsbedingungen erforderliche Anpassungen sowie Veränderungen vornehmen zu können.

(ehem. F 5)



# Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik

## Was ist neu?

- Eine Ausweitung der Marktbeobachtung über die Berufsbilder Binnenschiffer, Kraftfahrzeugführer, Speditionskaufmann und Schienenfahrzeugführer hinaus kann 2011 erfolgen.



# Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute

## Wo wollen wir hin?

- Das Seearbeitsübereinkommen von 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) enthält Regelungen zu den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute und setzt mit der Ratifizierung weltweite Standards. Das Übereinkommen soll zügig ratifiziert werden.

## Wie wollen wir das erreichen?

- Das Seearbeitsübereinkommen wird durch ein neues Seearbeitsgesetz in deutsches Recht umgesetzt. Der Gesetzentwurf soll dem Deutschen Bundestag bis Ende des Jahres 2010 vorgelegt werden. Nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens wird die Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens 2006 eingeleitet.

## Was ist neu?

- Die Maßnahme wird wie beschlossen umgesetzt.