



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Verkehrspolitische Orientierung für einen Masterplan Güterverkehr und Logistik

05. September 2007

- I. Güterverkehr und Logistik – Ökonomische Ausgangslage
- II. Veränderte Rahmenbedingungen – Herausforderungen und Chancen
- III. Verkehrspolitische Orientierung:
Güterverkehr und Logistik wirtschaftlich, sozial und ökologisch für heute und die kommenden Generationen gestalten
- IV. Güterverkehr und Logistik im Dialog und durch aktive Zusammenarbeit gestalten

Die Sicherung der Mobilität von Personen und Gütern auf einer ökologisch und ökonomisch tragfähigen Basis ist eine der wichtigsten gesellschaftspolitischen Aufgaben. Ihre Bewältigung erfordert eine genaue Analyse, die Identifizierung von Handlungsfeldern und die engagierte gemeinsame Arbeit an strategischen und unmittelbaren anstehenden Projekten.

I. Güterverkehr und Logistik – Ökonomische Ausgangslage

Güterverkehr und Logistik sind entscheidende Faktoren für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Weltmarkt orientierten deutschen Wirtschaft. Handel und Gewerbe sind auf zuverlässige und pünktliche Transporte angewiesen; damit hängt auch nahezu jeder Arbeitsplatz in diesen Bereichen direkt oder indirekt von einem funktionierenden Güterverkehrssystem ab. Gleichzeitig wird die Attraktivität des Investitionsstandorts Deutschland im globalen Wettbewerb maßgeblich durch die Leistungsfähigkeit von Güterverkehr und Logistik bestimmt. Seit Jahren stehen die Qualität von Transport und Logistik an erster Stelle bei den wichtigen Faktoren für gute wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Sie sind mehr denn je unverzichtbare Bestandteile aller modernen und wettbewerbsfähigen Produktions- und Dienstleistungsprozesse und damit für wirtschaftliche Wertschöpfung, materiellen Wohlstand und soziale Basis unserer Gesellschaft.

Bis zum Jahr 2050 wird in Deutschland voraussichtlich

- das Güterverkehrsaufkommen gegenüber heute um etwa die Hälfte zunehmen (von 3,7 Mrd. t auf ca. 5,5 Mrd. t) und
- die Güterverkehrsleistung sich mehr als verdoppeln (von 600 Mrd. tkm auf 1.200 Mrd. tkm).

Die prognostizierte Entwicklung des Güterverkehrs spiegelt die Dynamik der deutschen Wirtschaft, deren Exportwachstum von Waren und Dienstleistungen bis 2050 mit 3 % p.a. prognostiziert ist. Diese allgemein positive wirtschaftliche Entwicklung verbunden mit einer zunehmenden internationalen Arbeitsteilung wird auch zukünftig eine hohe Verkehrsnachfrage zur Folge haben. Dort, wo Rohstoffe, Halbfertig- und Fertigprodukte hergestellt, verarbeitet, weiter verarbeitet, umgeschlagen, exportiert und importiert werden, entsteht Verkehr. Güterverkehr ist in einer arbeitsteiligen globalen Wirtschaft unentbehrliche Voraussetzung des Wirtschaftswachstums. Zukünftig werden sich weiterhin

sowohl der wachsende Welthandel als auch die strukturellen Veränderungen in Europa auf die Güterverkehrsentwicklung in Deutschland auswirken. Die deutsche Volkswirtschaft hat in der Vergangenheit von der Globalisierung profitiert, da es bislang gelang, trotz importierter Vorleistungen einen erheblichen Teil der Wertschöpfung in Deutschland zu erbringen. Zwischen 1995 und 2006 sind die Importe um 11 % jährlich gewachsen, die Exporte um 8 %. In der gleichen Zeit ist der Beitrag des Exports zum deutschen Bruttoinlandsprodukt von 16 % auf über 23 % kräftig angestiegen. Das heißt: Eine Zunahme der globalen Arbeitsteilung stärkt auch das Wachstum in Deutschland.

Deutschland als Verkehrsdrehscheibe Europas ist mit seiner hervorragenden Verkehrsinfrastruktur, seinem großen Absatzmarkt, seinem überragenden logistischen Know-how und auch seiner Rechtssicherheit der Logistikstandort in Europa. An dem auf 585 Mrd. € geschätzten Logistik-Markt Europa hat Deutschland mit rund 28 % europaweit einen führenden Anteil. Im Jahr 2006 erwirtschaftete der Logistikbereich in Deutschland einen Umsatz von mehr als 170 Mrd. € und ist mit mehr als 2,6 Mio. unmittelbar in diesem Bereich Beschäftigten einer der größten und am stärksten wachsenden Arbeitsmärkte in Deutschland. Dies verdankt sich einer enormen Leistung der Wirtschaft. Die Bundesregierung trägt im Rahmen ihrer integrierten Verkehrspolitik mit investitions- und ordnungspolitischen Maßnahmen wesentlich dazu bei, dass Deutschland im Bereich Transport und Logistik in Europa und weltweit hervorragend positioniert ist.

II. Veränderte Rahmenbedingungen – Herausforderungen und Chancen

Der Transport- und Logistiksektor ist wie kaum ein anderer Wirtschaftsbereich von den stetigen Veränderungen der Rahmenbedingungen betroffen. Diese Rahmenbedingungen werden geprägt von einer zunehmenden Globalisierung, dem Zusammenwachsen Europas, dem demographischen Wandel, den Klima- und Umweltbelangen, einem fortschreitenden Einsatz moderner Technologie sowie der verstärkten Notwendigkeit von Flexibilität, Aus- und Weiterbildung der benötigten Arbeitskräfte. Hierin liegen gleichermaßen die Chancen und Herausforderungen für Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik.

II.1 Globalisierung

Die Globalisierung ändert die Produktionsprozesse: Beschaffung und Vermarktung und in zunehmendem Maße auch Produktionsverbände spielen sich nicht mehr national,

sondern global ab. Als Güter- und Logistikkreuzung in Europa und bedeutende Exportnation profitiert Deutschland besonders von den weltweiten Logistiksystemen und Transportnetzen. In diesem weltumspannenden Logistiknetzwerk werden Transportleistungen zunehmend rund um die Uhr erbracht, um die Frachtströme in Bewegung zu halten.

Weltweite Spezialisierung und Arbeitsteilung werden weiterhin überproportional zunehmen und zu einem Anstieg des internationalen Handels führen, heute stammen bereits ca. 40% der Exportgüter aus importierten Vorleistungen. In der Folge werden immer mehr Waren und Güter über immer größere Distanzen transportiert. Damit ist eine Vervielfachung des Bedarfs an Logistik- und Transportdienstleistungen zu erwarten. Die Euro-Zone hat die USA als Wachstumslokomotive der Weltwirtschaft abgelöst: Nach Berechnungen der OECD wird in 2007 das Durchschnittswachstum der 13 Euro-Länder 2,7% betragen, das der USA 2,1%. Diese positive Entwicklung ist v.a. auch auf das robuste Wachstum in Deutschland zurückzuführen.

Der Bedarf an Informationen steigt stetig. Immer kürzere Belieferungszyklen und Zeitanforderungen bei immer kleiner werdenden Sendungsgrößen führen dazu, dass eine unternehmensspezifische Optimierung der Lieferkette nur bei ausreichenden Datenmengen die gewünschten Ergebnisse erzielt. Durch den elektronischen Datenaustausch ist es möglich, alle Partner via Internet in den Informationsprozess einzubinden. Damit können komplexe Lieferketten integriert und effizient koordiniert und gesteuert werden. Die Bedeutung der Verkehrstelematik für Effizienzsteigerungen im Gesamtverkehrssystem ist unstrittig. In der Verzahnung von Logistik und Telematik liegen noch erhebliche Potenziale. Die Logistikwirtschaft hat einen stetig wachsenden Bedarf an intelligenten Transportsystemen.

Der internationale Stellenwert der Logistik wird auch durch die Position der übergeordneten Logistikkreuzungen deutlich. Mit den Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven sind in Deutschland die Nummern Zwei und Vier der europäischen Containerhäfen beheimatet, Duisburg ist der größte Binnenhafen Europas. Mit dem Bau eines neuen Container-Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven wird die seeseitige Erreichbarkeit für Containerschiffe der neuesten Generation sichergestellt. Durch die Flughäfen Frankfurt und München verfügt Deutschland über einen

hervorragenden Zugang zum weltweiten Passagierluftverkehr, der durch seine Fracht- (Belly-) Kapazitäten auch für Güterverkehr und Logistik sehr wichtig ist. In Europa ist der Flughafen Frankfurt der größte Flughafen für internationale Luftfracht, der Flughafen Köln/ Bonn die Nummer 2 in Deutschland, Leipzig wird derzeit ebenfalls zum Frachtdrehkreuz erweitert.

Über Logistik erfolgt nicht nur der Zugang zu neuen internationalen Märkten, vielmehr bieten sich durch die fortschreitende Globalisierung für den Standort Deutschland auch neue Ansiedlungspotenziale, die durch eine verstärkte und zielgerichtete Akquisition von ausländischen Direktinvestitionen für Deutschland erschlossen werden können. Die Befragung ausländischer Unternehmen belegt, dass Deutschland heute der attraktivste Investitionsstandort in Europa ist und auch weltweit nach China, den USA und Indien einen sehr guten vierten Platz belegt.

Zur Abdeckung des europäischen Marktes suchen internationale Investoren zunehmend Standorte, die die Anbindung an die kaufkraftstarken Wirtschaftszentren in Westeuropa bieten, eine leistungsfähige Logistikbrücke in die sich entwickelnden Märkte in Osteuropa aufweisen und qualifiziertes Personal bereithalten. Deutschland zählt hierbei zu den attraktivsten Investitionsstandorten für die Entwicklung und Etablierung von europäischen Distributionszentren.

II.2 Demographischer Wandel

Der demographische Wandel stellt eine der großen Herausforderungen für den Standort Deutschland dar. Eine niedrige Geburtenrate (statistisch 1,4 Kinder/Frau) und der Anstieg der durchschnittlichen Lebenserwartung in Deutschland führen zu einer sinkenden Bevölkerungszahl und zu einer langfristigen Änderung der Bevölkerungsstruktur. Der sich daraus ableitende Fachkräftemangel stellt heute schon einen begrenzenden Faktor der positiven Wirtschaftsentwicklung dar. Die sinkende Geburtenrate wird langfristig zu einer Umkehrung der Bevölkerungspyramide führen. Die derzeitige Einwohnerzahl Deutschlands von ca. 82,5 Mio. könnte bis zum Jahr 2050 nach den jüngsten Bevölkerungsprognosen auf 77 Mio. sinken. Gleichzeitig wird der Anteil der Bevölkerungsgruppe von über 65-Jährigen von 14,4 Mio. auf 22,3 Mio.

zunehmen¹. Deutschland steht damit vor der Herausforderung, Wachstumseinbußen infolge eines zukünftig geringeren Erwerbspersonenpotenzials zu verhindern. Wie in Deutschland wird es auch im übrigen Europa zu einem Rückgang der Bevölkerung bis 2050 kommen. Dagegen sind starke Anstiege der Bevölkerungszahlen für Asien sowie die USA zu erwarten. Insgesamt ist mit einem Anstieg der Weltbevölkerung von 6,6 Mrd. Menschen im Jahr 2007 auf insgesamt 9 bis 11 Mrd. Menschen im Jahr 2050 zu rechnen².

Der demografische Wandel setzt mittel- bis langfristig neue Rahmenbedingungen für den Güterverkehr und die Logistik in Deutschland durch Veränderungen in den Mobilitäts- und Konsumbedürfnissen der Gesamtbevölkerung. Veränderungen in der Infrastrukturnutzung bewirken neue logistische Anforderungen an die mit der Versorgung der Bevölkerung zusammenhängenden Dienstleistungen. Die Kaufkraft der älteren Bevölkerung stellt eine Chance für Unternehmen dar, neue Produkte und Märkte zu entwickeln. Dabei erfordert der steigende Anteil älterer Konsumenten und Dienstleistungsempfänger Anpassungen und Umdenken nicht nur bei der Produktentwicklung und im Marketing, sondern insbesondere auch bei den logistischen Dienstleistungen, z.B. durch Einrichtung spezieller Lieferdienste und Fahrservices. Dies führt zu einer Erweiterung der logistischen Dienstleistungspalette, aber auch zu entsprechend höherer verkehrlicher Belastung. So ist im gesamten Wirtschaftsverkehr mit einem starken Anstieg von Liefer- und Zustell-, Heim- und Pflegediensten, verbunden mit der notwendigen logistischen Unterstützung, zu rechnen. Hinzu kommt, dass einerseits mit einer Abnahme der wirtschaftlichen Aktivitäten in ländlich geprägten, schrumpfenden Regionen auszugehen ist, andererseits in den wachstumsstarken Ballungsräumen mit steigenden Verkehrsleistungen zu rechnen ist.

In der Folge wird in Deutschland der erwartete Bevölkerungsrückgang ab etwa 2020 zwar zu einer Veränderung des Verkehrs, aber weder für den Personenverkehr, noch für den Güterverkehr zu einer Abnahme der verkehrlichen Belastungen führen.

¹ Prognose des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung 2006.

² Deutsche Stiftung Weltbevölkerung, 2006; CIA: The World Factbook 2007.

II.3 Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrsinfrastruktur bedeutet Flächeninanspruchnahme und Flächenzerschneidung, Verkehr bedeutet CO₂- Ausstoß, Schadstoffemissionen und Lärm. In Deutschland wird das Transportaufkommen nach aktuellen Prognosen bis 2025 um fast die Hälfte und die Transportleistung um ca. 75 % zunehmen. Der Hauptleistungsträger, die Straßeninfrastruktur, wird bis an die Grenze belastet werden, eine Ausweitung ist nur noch in geringen Umfang möglich. Heute ist der Verkehr für 70% des Mineralölverbrauchs verantwortlich, er verursacht 20% des Gesamt-CO₂-Aufkommens.

Der Verkehrssektor muss vor diesem Hintergrund seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten, die Belastungen von Mensch und Natur müssen reduziert, neue Belastungen müssen vermieden werden. Verkehrsvermeidung ist der beste Umwelt- und Klimaschutz. Die Wirtschaft ist gefordert, mit der Optimierung von Produktionsprozessen den entscheidenden Beitrag zu leisten. Stadtentwicklung mit dem Ziel kürzerer Wege, der umweltverträglichen Nähe von Wohnen, Arbeiten und Freizeit und der Nutzung emissionsloser bzw. energieeffizienter Mobilität (Zufußgehen, Radfahren, ÖPNV) ist ein weiteres Handlungsfeld. Die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße müssen gestärkt werden, um die zusätzlichen Lasten vermehrt aufzunehmen.

Mit der Strategie „Weg vom Öl“, den alternativen Möglichkeiten, die die Entwicklung und Verwendung der Biokraftstoffe bieten, die Entwicklung energieeffizienter Antriebe und der Einsatz emissionsloser Kraftstoffe wie Wasserstoff im Zusammenhang mit der Brennstoffzellentechnologie können Beiträge zur Erreichung der ambitionierten Klimaschutzziele geleistet werden.

Das prognostizierte Verkehrswachstum in der Zukunft wird von den Menschen nur dann akzeptiert werden, wenn damit auch eine deutliche Reduzierung des Lärms auf der Straße, der Schiene und der Wasserstraße einhergeht. Lärmschutz ist Gesundheitsschutz. Das nationale Lärmschutzpaket zeigt Lösungswege auf. Nur wenn der Umwelt-, Natur- und Klimaschutz ernst genommen wird, wird Globalisierung zur Chance, Wirtschaftswachstum, mehr Beschäftigung und Lebensqualität gleichermaßen zu ermöglichen.

II.4 Beschäftigungschancen, Arbeitsbedingungen und Qualifizierungsnotwendigkeiten

Globalisierung generiert Wirtschaftswachstum auch unter Wahrung der Umwelt- und Klimaschutzziele und damit nachhaltige Beschäftigung in Deutschland und Europa.

Die Sicherung der positiven Entwicklung der deutschen Logistik- und Verkehrswirtschaft führt zu mehr Beschäftigung und auch zu zusätzlichen Qualifizierungschancen auf allen Ebenen der Beschäftigung, d.h. Chancen für hochqualifizierte Arbeitskräfte ebenso wie für bisher gering Ausgebildete.

Die Menschen sind der Schlüsselfaktor für die weitere erfolgreiche Entwicklung der deutschen Logistik- und Verkehrswirtschaft. Die Verfügbarkeit von Logistik ist abhängig von der Verfügbarkeit qualifizierter Fachkräfte. Im Jahr 2004 waren 44% der Beschäftigten im Güterverkehrs- und Logistikbereich ohne Berufsausbildung. Mit einer konsequenten Aus- und Weiterbildung muss man sich einerseits den Marktanforderungen anpassen, andererseits Möglichkeiten der Qualifizierung bestehender gering qualifizierter Arbeitsplätze schaffen. Das trägt zur Attraktivität der Berufsbilder in der Verkehrs- und Logistikbranche bei, gezielte Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt das positive Erscheinungsbild in der Öffentlichkeit.

Logistik findet weltweit rund um die Uhr statt, die Globalisierung schreitet fort. Die Unternehmen und deren Beschäftigte werden einem immer größer werdenden Liefer- und Zeitdruck ausgesetzt. Um Überlastungen zu vermeiden und die Attraktivität des Arbeitsfeldes auszubauen, bedarf es wirksamer Sozialvorschriften, verbunden mit den nötigen Kontrollen, um den fairen Wettbewerb zu gewährleisten.

II.5 Sicherheit der Transportkette (Security)

Verkehr benötigt Sicherheit vor Terror und Gewalt. Die terroristischen Anschläge der vergangenen Jahre haben bewusst gemacht, wie verletzlich das System des globalisierten Transports sein kann. Sicherheit und Mobilität sind nicht leicht zu vereinbaren. Regelmäßig sind Sicherheitsgewinn, bürokratischer Aufwand und Wirtschaftlichkeit gegeneinander abzuwägen. Dazu kommt: Je teurer und je bürokratischer Sicherheitsmaßnahmen werden, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass Versuche unternommen werden, Standards auf lange Sicht aufzuweichen und zu

unterlaufen. Die Schaffung hoher rechtlicher Standards ist zudem nur dann sinnvoll, wenn ihre Umsetzung gelingt, d.h. eine Koordinierung der Kontrollen erfolgt. Dauerhafte Sicherheit im internationalen Verkehr ist nur in internationaler Kooperation zu finden. Unilaterale Sicherheit wird leicht zur Schein-Sicherheit. Benötigt wird eine permanente internationale Verständigung darüber, wie Sicherheit des Verkehrs und der Handelsströme sichergestellt werden kann.

III. Verkehrspolitische Orientierung:

Güterverkehr und Logistik wirtschaftlich, sozial und ökologisch für heute und die kommenden Generationen gestalten

Ziel der Bundesregierung ist es, die Spitzenstellung Deutschlands bei Güterverkehr und Logistik angesichts der Herausforderungen eines globalisierten Wettbewerbs, des demografischen Wandels, des Klimaschutzes und sich beschleunigender technischer Entwicklungen dauerhaft zu sichern und auszubauen. Das ist der Anspruch bei der Erarbeitung eines Masterplans Güterverkehr und Logistik. Es gilt, Güterverkehr und Logistik als Motor für Wirtschaft und Beschäftigung weiter zu entwickeln ohne ökologische Aspekte zu vernachlässigen. Die Verkehrspolitik trägt damit in entscheidendem Maße zur künftigen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft und der Lebensqualität des Standorts Deutschland bei.

Angesichts des schon heute belegbaren Klimawandels muss nachhaltige Verkehrspolitik dafür Sorge tragen, dass Mobilität vom Wirtschaftswachstum entkoppelt wird und nicht auf Kosten der Lebensqualität und der Lebensgrundlagen der heutigen und kommender Generationen geht. Deshalb werden bei der Fortentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Logistiksysteme die Beeinträchtigungen für Mensch und Natur reduziert und wo immer möglich vermieden werden. Die Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung sind konsequent zu nutzen.

Güterverkehr und Logistik nachhaltig zu gestalten, heißt insbesondere auch ihre Produktivität durch Steigerung ihrer Effizienz und durch intelligente Wege der Verkehrsvermeidung zu erhöhen. Verfolgt wird deshalb mit investitions-, ordnungs- und innovationspolitischen Instrumenten eine integrierte Verkehrspolitik, bei der alle

Verkehrsträger so miteinander verknüpft werden sollen, dass sie ihre jeweiligen Stärken optimal ausspielen können. Hierzu gehören

- die Optimierung der Verkehrswege und bessere Vernetzung der Verkehrsträger,
- gut ausgebildetes Personal und humane Arbeitsbedingungen,
- die Nutzung innovativer Logistikkonzepte und neuer Technologien,
- die effizientere und Ressourcen schonendere Prozessorganisation der Transportkette
- sowie die Erschließung von Kapazitätsreserven bei Schifffahrt und Bahn.

Effizientere und wirtschaftlichere Transportabläufe führen auch zu Kostensenkungen und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und zur Sicherung des Standorts Deutschland.

Investitionspolitische Schwerpunkte

Deutschland verfügt über eine der modernsten Verkehrsinfrastrukturen weltweit mit einem dichten und leistungsfähigen Netz von Straßen, Schienen, Wasserstraßen, Häfen und Flughäfen. Ihr Ausbau und Erhalt liegen deshalb in vordringlichem Interesse. Ziel der Verkehrspolitik ist es, die investiven Schwerpunkte dort zu setzen, wo der Bedarf am höchsten ist; gleichzeitig muss aber auch die Anbindung von Räumen sichergestellt werden, wo sie aus strukturpolitischen Gründen sinnvoll ist. Mit einer Stärkung der logistischen Knoten, insbesondere der See-, Binnen- und Flughäfen oder Umschlagterminals muss die Effizienz der Verkehrsinfrastruktur noch weiter verbessert werden. Für Deutschland als Haupttransitland in Europa gilt es außerdem, die transeuropäischen Netze und Verkehrskorridore zügig auszubauen und damit die Verkehrs- und insbesondere Güterverkehrsströme zu bündeln. Mit wachsendem Güterverkehr wird es notwendig, die Entmischung langsamer und schneller Verkehre sowie von Schwerlastverkehr und Individualverkehr weiter voran zu treiben im Sinne einer Verbesserung von Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan und insbesondere dem Investitionsrahmenplan (IRP) bis 2010 liegt eine abgestimmte Priorisierung für den Einsatz der Investitionsmittel vor. Die Prioritäten liegen auf Vorhaben mit hoher verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Effizienz. Damit kann die Verkehrsinfrastruktur noch wirkungsvoller auf ihre Funktion zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland ausgerichtet werden.

Um jedoch den nicht immer vorhersehbaren Entwicklungen der Verkehrsnachfrage, den Auswirkungen neuer Technologien, Innovationen, neuen Logistikprozessen sowie den Änderungen von Rahmenbedingungen Rechnung tragen zu können, ist eine regelmäßige Überprüfung der Bedarfspläne vorgesehen. Hierdurch wird die Bedarfsgerechtigkeit der Investitionen nachhaltig gewährleistet.

Insgesamt ist es erforderlich, die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur weiter zu steigern. Dabei gilt es, auch neue Finanzierungsinstrumente zu erproben.

Ordnungs- und innovationspolitische Ziele

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung verfolgt auch mit ihren ordnungs- und innovationspolitischen Maßnahmen das Ziel, die Rahmenbedingungen für Güterverkehr und Logistik nachhaltig zu verbessern. Ein wichtiges Ziel ist es dabei, die vom Verkehr ausgehenden Beeinträchtigungen der Natur und der Lebensqualität der Menschen zu vermindern und wo immer möglich zu vermeiden. Dies kann dazu beitragen, die Akzeptanz für den Güterverkehr zu sichern.

- **Verkehrsvermeidung**

Ziel ist: gleiche Mobilität bei weniger Verkehr. Eine Entkoppelung der Mobilität von der Verkehrsnachfrage bedeutet eine bessere Organisation und Effizienz des Gesamtverkehrssystems. Dazu gehören insbesondere die Vermeidung von Leerfahrten sowie verbesserte Logistik- und Transportketten. Es gilt, im Verkehrs-, aber auch im Umwelt- und Sozialbereich (Konsum- und Freizeitverhalten), das Bewusstsein hierfür zu schärfen, z.B. durch Änderung der Rahmenbedingungen sowie technische, planerische und organisatorische Maßnahmen.

- **Klima- und Energiesicherheitsstrategie**

Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums und des belegbaren Klimawandels bedeutet nachhaltige Verkehrspolitik: heutige Mobilität darf nicht auf Kosten der Lebensqualität und der Lebensgrundlagen der heutigen und kommender Generationen gehen. Der Ausstoß an Klimagasen durch den Güterverkehr ist weiter zu reduzieren, unnötige Verkehrsbewegungen sind zu vermeiden und Verkehrszuwächse sind überwiegend auf Schiene und Wasserstraße abzuwickeln. Über eine konsistente und progressive Klima- und Energiesicherheitsstrategie wird der Verkehr seinen

Beitrag leisten, um die ehrgeizigen Ziele zu erreichen, die sich die EU bis 2020 gesetzt hat.

- **Schutz vor Verkehrslärm**

Der zunehmende Verkehrslärm ist ein Problem. Ziel der Bundesregierung ist es daher, die Bevölkerung künftig noch besser vor Verkehrslärm zu schützen. Das „Nationale Verkehrslärmschutzpaket“ der Bundesregierung vom Februar 2007 bündelt bereits laufende und neue Maßnahmen zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm. Ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms ist die Umrüstung des Güterwagenbestandes auf lärmarme Komposit-Bremssohlen (Stichwort „Flüsterbremse“). Fördermaßnahmen werden die zügige Umsetzung unterstützen. In Bezug auf den Straßenverkehrslärm gilt es, über innovative Ansätze z.B. den Straßenbelag oder neue Reifenmischungen Minderungserfolge zu erzielen.

- **Sicherung der sozialen Rahmenbedingungen für die Arbeit im Transportgewerbe**

Verkehrswirtschaft und Politik haben eine besondere Verantwortung für die im Güterverkehr und in der Logistik Beschäftigten, für humane Arbeitsbedingungen, sowie Aus- und Weiterbildungschancen. Eine „Qualifizierungsoffensive für Logistik“ soll ein Bewusstsein dafür schaffen, dass Investitionen in die Qualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen ebenso bedeutend sind wie Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Ziel der Bundesregierung ist es deshalb, in Kooperation mit der Verkehrswirtschaft Ausbildungs- und Fortbildungssysteme zu stärken und an die sich wandelnden Rahmenbedingungen anzupassen sowie die Teilnehmerquoten zu erhöhen. Darüber hinaus gilt es, angesichts des international zunehmenden Zeit- und Lieferdrucks die Einhaltung der entsprechenden Gefahrgut-, Arbeitsschutz- und Sozialvorschriften sowie der Mitbestimmungsrechte und Einhaltung der Tarifverträge sicherzustellen und dies auch wirkungsvoll zu kontrollieren.

- **Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen**

Ein wesentlicher Bestandteil eines Güterverkehrssystems, in dem jeder Verkehrsträger seine Vorteile optimal einbringen kann, sind faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen. Dies gilt sowohl für den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern als auch für den Wettbewerb innerhalb eines

Verkehrsträgers. Es ist deshalb weiterhin konsequent an der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Europa zu arbeiten und dazu die Öffnung des Marktzugangs für alle Verkehrsdienstleister unter Beachtung der Prinzipien von Diskriminierungsfreiheit und Gegenseitigkeit weiter zu verfolgen. Hierzu gehört auch eine gerechte Anlastung der von den Verkehrsträgern ausgehenden Kosten. Mit der Einführung der Lkw-Maut ist der Bund bereits einen wichtigen Schritt bei der verursachergerechteren Anlastung der Wegekosten im Güterverkehr gegangen. Nun muss die Einbeziehung der externen Kosten folgen. Die Bundesregierung begleitet den derzeit in Brüssel laufenden Reflektions- und Konsultationsprozess zu einer intelligenten Entgelterhebung aktiv. Die Kommission sollte zur Bewertung externer Kosten ein EU-weit einheitliches Modell vorlegen, das EU-weit Transparenz garantiert. Die Diskussion um die Berücksichtigung der Umweltwirkungen sollte jedoch nicht auf bestimmte Instrumente beschränkt, sondern offen geführt werden. Die entscheidende Frage ist, mit welchen Instrumenten die Umweltwirkungen des Verkehrs am besten gesteuert bzw. beeinflusst werden können. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb frei sein, über die Berücksichtigung externer Kosten des Verkehrs bei der Erhebung von Nutzungsentgelten zu entscheiden.

- **Stärkung der Wettbewerbsposition der Schiene**

Die Bundesregierung setzt sich national und im europäischen Rahmen für eine Stärkung der Bahn ein. Aufgrund der positiven Eigenschaften des Verkehrsträgers Schiene insbesondere unter Umwelt- und Verkehrssicherheitsaspekten ist es Ziel, größere Anteile des zusätzlichen Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene abzuwickeln. Dafür gilt es, das umfassende Schienennetz in Deutschland (ca. 34.000 km) im wesentlichen zu erhalten und wo nötig auszubauen (z.B. Seehafen-Hinterlandverbindungen), technische Barrieren im europäischen Netz abzubauen und eine wettbewerbsgerechte Trassenpreisgestaltung dauerhaft sicherzustellen. Zudem ist es wichtig, die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene nachhaltig zu sichern.

- **Stärkung der Wettbewerbssituation der Binnenschifffahrt**

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt ein. Im Rahmen von NAIADES wird europaweit die Verlagerung der Güterverkehre von der Straße auf

die Wasserstraße unterstützt, weil dieser umweltverträgliche Verkehrsträger noch erhebliches Verlagerungspotential aufweist.

- **Stärkung der Export- und Importdrehscheiben**

See-, Binnen- und Flughäfen sind in einer modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft wichtige Drehkreuze eines integrierten Verkehrssystems. Sie sind eine wesentliche Grundlage für die deutsche Exportwirtschaft. Die Bundesregierung will künftig auf der Grundlage eines Flughafen- und eines Hafenkonzpts weitere Beiträge zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland und der deutschen Häfen leisten. Hafen- und Flughafenpolitik ist eine nationale Aufgabe. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit unserer wichtigen Export- und Importdrehscheiben weiter zu stärken. Dabei geht es zum einen um den nachfragegerechten Ausbau ihrer Kapazitäten und die Entwicklung der Zufahrten und Hinterlandanbindungen, zum anderen um die Gestaltung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen.

- **Sicherheit der Transportkette (Security)**

Das Thema der Sicherheit der Transportkette gewinnt weltweit einen immer höheren Stellenwert. Ziel der Bundesregierung ist es, einen möglichst hohen Sicherheitsstandard zu schaffen, ohne dabei die Effizienz der Transportkette zu stark zu beeinträchtigen. Erforderlich sind einheitliche Standards, die weltweit anerkannt sind, akzeptiert werden und einer Folgenabschätzung unterzogen wurden. Es sollte ein koordiniertes Vorgehen im Rahmen internationaler Gremien wie z.B. der G8 – Roma/Lyon-Gruppe, der International Working Group on Land Transport Security und der multidisziplinären Expertengruppe des Binnenverkehrsausschusses der UNECE angestrebt werden. Dabei ist großer Wert auf die Folgenabschätzung neuer Maßnahmen und den Abgleich mit bereits bestehenden Sicherheitsvorkehrungen zu legen.

IV. Güterverkehr und Logistik im Dialog und durch aktive Zusammenarbeit gestalten

Nachhaltige Effizienzgewinne des gesamten Güterverkehrssystems lassen sich nicht durch singuläre Maßnahmen erzielen, sondern nur durch ein breit gefächertes Maßnahmenpaket. Daher müssen alle an der Transportkette Beteiligten ihre Verantwortung wahrnehmen, um hierfür die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.

Für die Bundesregierung und den Bundestag ist daher wichtig, im ständigen Dialog mit Wirtschaft und Industrie, Transportgewerbe und Verladern, mit Ländern und Kommunen die Rahmenbedingungen am Standort Deutschland weiter zu verbessern. Mit einem Masterplan Güterverkehr und Logistik sollen gemeinsam Handlungsempfehlungen erarbeitet werden. Auch die Umsetzung des Masterplans soll im Dialog und in Kooperation erfolgen. Die Bundesregierung zählt dabei weiterhin auf die Mitarbeit der Verkehrs- und Logistikwirtschaft ebenso wie anderer gesellschaftlicher Akteure. Mit dem Start der Erarbeitung eines Masterplans Güterverkehr und Logistik ist es erstmalig gelungen, die übergreifenden Fragen von Güterverkehr und Logistik in einem umfassenden Sinne gemeinsam mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft aufzugreifen. Die Verstetigung einer gemeinsamen Arbeitsplattform für Güterverkehr und Logistik wird auch künftig hilfreich sein und sollte im Interesse der Stärkung des Produktions- und Logistikstandorts auch nach Vorlage des Masterplans weiterentwickelt werden.