

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

„Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“: Auszug aus dem BGL-Jahresbericht 2013/2014

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Verkehrspolitische Ziele in der 18. Legislaturperiode Koalitionsvertrag setzt auf Kontinuität

Frankfurt am Main, 23.10.2014



Der Koalitionsvertrag umreißt das verkehrspolitische Programm für die 18. Legislaturperiode nur in Skizzen und signalisiert gleichzeitig Kontinuität in wichtigen Punkten. Verkehrsinfrastrukturentwicklung, Mautweiterentwicklung und auch die Thematik der Bundesverkehrswegeplanung sowie der Finanzierung des Schienenverkehrs finden darin ihre Fortsetzung. Dennoch bleibt die weitere Konkretisierung der verkehrspolitischen Ziele naturgemäß dem jeweiligen Bundesminister und seiner Führungsspitze vorbehalten.

Für die verkehrspolitische Ausrichtung der neuen Bundesregierung wurde deshalb mit Spannung der Entwurf zur Fortschreibung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik erwartet, der für die 18. Legislaturperiode die wichtigsten Vorhaben auflistet und anhand von Eckpunkten konkretisiert. Gewerbepolitisch bedeutsame Projekte, wie beispielsweise die engere Verzahnung der Verkehrsträger, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs und auch der Ausbau der Straßeninfrastruktur stehen und fallen mit der finanziellen Mittelausstattung des BMVI in der mittelfristigen Finanzplanung (vgl. Abschnitt: „Infrastrukturfinanzierung bleibt problematisch“, S. 12).

Fortschreibung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik

Zur Weiterentwicklung und Konkretisierung der verkehrspolitischen Agenda hat die neue Hausleitung im BMVI einen Entwurf zur Fortschreibung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik vorgelegt. Dabei wurden fünf Handlungsfelder definiert:

1. Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erhalten und erweitern
2. Logistikstandort Deutschland stärken
3. Bessere Vernetzung aller Verkehrsträger erreichen
4. Umweltfreundlichen und energieeffizienten Gütertransport fördern
5. Nachwuchssicherung und gute Arbeitsbedingungen unterstützen

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erhalten

Realistische Ziele vonnöten

Dem Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kommt nicht nur in dieser Legislaturperiode, sondern aus langfristiger Sicht ein zentraler Stellenwert bei fast allen verkehrspolitischen Maßnahmen zu. Ohne eine hinreichend entwickelte Verkehrsinfrastruktur bleiben die meisten verkehrspolitischen Vorhaben Absichtserklärungen. Dies gilt ganz besonders für die Verzahnung der Verkehrsträger, eine bessere Arbeitsteilung, mehr Umwelt- und Klimaschutz, etc.. Ohne eine qualitativ und quantitativ verbesserte Infrastrukturausstattung und die Bereitstellung der dafür notwendigen Mittel bleiben die teils ehrgeizigen Zielvorgaben reine Wunschvorstellung. Optimistische Kommentare führender Verkehrspolitiker der Koalition, in denen kurzfristig große Umlenkungseffekte bei der Arbeitsteilung der Verkehrsträger angekündigt werden, relativieren sich vor diesem Hintergrund. Das beispielsweise vom Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags, Martin Burkert (SPD), genannte Verlagerungsziel bis 2018 ist, gemessen an den verkehrswirtschaftlichen Verhältnissen, die Wiederholung politischen Wunschdenkens in einer seit Jahrzehnten gepflegten verbalen Verlagerungsstrategie. So hält es der Vorsitzende des Verkehrsausschusses für möglich, den Marktanteil der Schiene noch in dieser Legislaturperiode von 18 Prozentpunkten auf 20 Prozentpunkte zu erhöhen. Eine Steigerung auf 35 Prozent sei längerfristig möglich. Der Lkw bleibe wichtig für Transporte bis 200 Kilometer.

Dimension der Aufgabe unterschätzt

Eine zielführende politische Diskussion um Verlagerungsziele tut gut daran, die Dimension der Aufgabe nicht zu unterschätzen. Unter Zugrundelegung der Beförderungsmengen würde eine Verdoppelung oder gar Verdreifachung des Kombinierten Verkehrs – unabhängig von den dafür aufzuwendenden Kosten - die Proportionen zwischen Schiene und Straße kaum verschieben.

(Grafik siehe Seite 37)

Etwas wirkungsvoller stellen sich Verlagerungspotenziale dar, wenn die tonnenkilometrischen Leistungen auf Schiene und Straße die Grundlage bilden. Nur durch die Verlage-

rung von Verkehren über weitere Entfernungen können demnach signifikantere Verlagerungseffekte erzielt werden.

(Grafik siehe Seite 38)

In den genannten Zahlen spiegelt sich die Spannbreite realistischer Proportionen bei Verlagerungsdebatten wider. Nach Erhebungen des Statistischen Bundesamts für das Jahr 2011 zur räumlichen Aufteilung der Verkehrsströme ergeben sich folgende Verhältnisse.

- 65 Prozent aller Fahrten deutscher Lkw haben Beförderungsweiten bis 50 Kilometer
- 13 Prozent aller Fahrten deutscher Lkw haben Beförderungsweiten bis 100 Kilometer
- 21 Prozent aller Fahrten deutscher Lkw führen Beförderungsweiten über 100 Kilometer aus

Die durchschnittliche Transportentfernung betrug 2011 auf der Straße 138 Kilometer und auf der Schiene 302 Kilometer.

Wie diese Zahlen recht anschaulich verdeutlichen, ist die Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße gut entwickelt. Die zweieinhalbmal höhere durchschnittliche Beförderungsweite auf der Schiene ist Beweis dafür, dass vorrangig die Schiene ihre Stärke auf längeren Strecken ausspielt, während die Straße im regionalen Wirtschaftsverkehr ihre dominante Stellung eingenommen hat.

Verlagerungspotenziale begrenzt

Unabhängig von diesen Proportionen, die bei Tonnage, Verkehrsleistungen und räumlicher Verteilung zu beachten sind, bleiben Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene aus ökologischen wie auch logistischen Gründen heraus nur bedingt möglich und sinnvoll. Eine diesbezügliche Studie aus dem Jahr 2007, durchgeführt von einem renommierten Eisenbahnberatungsunternehmen, belegt, dass in Bezug auf die Beförderungsmengen 4,1 Prozent des Straßengüterverkehrsvolumens verlagert werden könnten. Dabei spielt die preisliche Komponente eine eher nachgeordnete Rolle. Fiskalische Maßnahmen zur Verteuerung des Straßengüterverkehrs (ein Euro pro Kilometer Straßenbenutzungs-

gebühr) könnten lediglich dazu beitragen, ca. 1,2 Prozent der Straßengüterverkehrstonnage auf die Schiene zu verlagern. Um das Gesamtpotenzial von 4,1 Prozent auszuschöpfen, ist der massive Ausbau des Schienengüterverkehrs, vor allem für logistisch anspruchsvollere Produktlinien, erforderlich. Im Umkehrschluss ergibt sich aus der Studie jedoch auch, dass gut 96 Prozent der Straßengüterverkehrstonnage nicht auf die Schiene verlagerbar ist.

Amtliche Verkehrsprognose

Zu ähnlichen Ergebnissen kommt auch die vom BMVI in Auftrag gegebene neue Verflechtungsprognose für den Bundesverkehrswegeplan 2015 – 2030. Erwartungsgemäß nahmen die Gutachter die bisherigen Verkehrsprognosen zurück und lassen damit den „Knick“ aus der Wirtschaftskrise in Zukunftsplanungen von Beförderungsleistungen eingehen. (Grafik siehe Seite 39)

Das moderatere Wachstum der Verkehrsträger gegenüber der früheren Prognose geht im Wesentlichen auf zurückgenommene Wachstumserwartungen für die Bundesrepublik Deutschland zurück. Während die Verkehrsprognose aus dem Jahr 2007 noch ein reales Wirtschaftswachstum von 1,7 Prozent zugrunde legte, ist dieser Wert auf durchschnittlich 1,1 Prozent jährlich abgesenkt worden. In der Folge wurden die für 2030 prognostizierten Verkehrsleistungen deutlich niedriger geschätzt. Begründet werden die niedrigeren Transportleistungen bis 2030 auch mit einem Rückgang der Transportintensität, die das Verhältnis zwischen der Steigerung des BIP und den Beförderungsleistungen darstellt. Bereits nach der Wirtschaftskrise war deutlich geworden, dass sich die Transportintensität verringert hat. Während in einer langjährigen Zeitreihe bis zur Krise die Transportleistung etwa zweieinhalbmal so stark wie das BIP wuchs, wird zukünftig nur noch ein eineinhalbmal so starker Anstieg erwartet.

(Grafik siehe Seite 40)

Trotz aller zurückgenommenen Prognosewerte gibt es für alle drei Verkehrsträger auch nach der neuen „Verflechtungsprognose“ bis 2030 teils bedeutende Aufkommenssteigerungen. So soll der Straßengüterverkehr in Deutschland um 38,9 Prozent von 437,3 Mrd. auf 607,4 Mrd. Tonnenkilometer wachsen. Der Schienengüterverkehr steigt den Vorhersa-

gen zufolge von 107,6 Mrd. Tonnenkilometer um 53,7 Mrd. Tonnenkilometer. Sollte diese Prognose zutreffen, würde der Schienengüterverkehr das Niveau der früheren Wachstumsprognose für das Jahr 2025 erst im Jahr 2030 erreichen. Trotz der geschilderten Entwicklung wird der Schienengüterverkehr seinen Marktanteil gegenüber dem Straßengüterverkehr kaum verändern. Nach der amtlichen Prognose soll der Anteil von derzeit 18 Prozent auf 18,4 Prozent steigen. Von einer bedeutenden Verlagerung von Straßenverkehren auf die Schiene kann angesichts der insgesamt zu bewältigenden zusätzlichen Beförderungsmengen und -leistungen ohnehin nicht gesprochen werden.

(Grafik siehe Seite 40)

Die Prognosen für die Binnenschifffahrt wurden ebenfalls zurückgenommen und bleiben insgesamt unbefriedigend in Bezug auf die verkehrspolitischen Wunschvorstellungen.

Unter Zugrundelegung der amtlichen Verkehrsprognose bis 2030 bleibt bei allen Verkehrsträgern weiterhin dringlicher Instandhaltungs-, Ausbau- und Neubaubedarf für die Verkehrsinfrastruktur. Angesichts der akuten Finanzierungsnot ist der notwendige Mittelbedarf für den Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur nicht annähernd gesichert.

Ambivalente Bahnperspektiven

Einzelne Punkte des vorgelegten Entwurfs zum Aktionsplan Güterverkehr und Logistik lassen Zweifel an dessen Konsistenz aufkommen. So überrascht es keineswegs, dass als neue Maßnahme die Schaffung verlässlicher Finanzierungsgrundlagen – im Wesentlichen die bereits dargestellte Weiterentwicklung der Lkw-Maut – einen besonderen Raum einnimmt. Auffallend ist jedoch die ambivalente Haltung und Zielbeschreibung zu realistischen Verlagerungsmöglichkeiten im Schienenverkehr. Zum einen ist im Entwurf zum Aktionsplan für Güterverkehr die Erwartung nachzulesen, dass bei Beibehaltung des derzeitigen Ausbautempos der Schiene das Güterverkehrswachstum der Schiene gegenüber der Straße zurückbleiben werde. Wörtlich heißt es in der Entwurfsfassung:

„Der Straßengüterfernverkehr wird also nicht nur absolut mit Abstand am stärksten von allen Verkehrsträgern wachsen, er wird auch seinen Anteil steigern. Um mindestens gleich hohe Wachstumsraten oder gar eine höheres Wachstum der Schiene gegenüber der

Straße zu bewirken, müssen die Anstrengungen zum Ausbau der für den Schienengüterverkehr wichtigen Strecken und Knoten intensiviert und verstetigt werden.“

Diese Feststellung wird an zwei weiteren Stellen im Entwurf des Aktionsplans jedoch nicht in Erwägung gezogen. Unter der Zielgruppe „Chancen der neuen europäischen Schienengüterverkehrskorridore nutzen“, findet sich eine völlig konträre Zielperspektive und eine Verkennung der europäischen Ziele. So wird unter anderem erwähnt:

„Die neuen grenzüberschreitenden Güterverkehrskorridore sind von der Europäischen Kommission als Rückgrat der im Weißbuch Verkehr vorgesehenen vollständigen langfristigen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene in einem einheitlichen europäischen Binnenmarkt angelegt. Sie stehen in engerer Koordinierung mit weiteren Maßnahmen des Verkehrs im europäischen Kontext, so dem Transeuropäischen Verkehrsnetz als Element wesentlicher Investitionen in die europäischen Verkehrswege.“

Wenn hieraus Absichten zur Stärkung des internationalen Schienengüterverkehrs abgeleitet werden, ist die darin implizit enthaltene Zielvorgabe weitab jeder Realität. So hat die EU-Kommission selbst in ihrem Weißbuch keine vollständige langfristige Verlagerung des Straßengüterverkehrs vorgesehen. Experten halten bereits die Vorgaben der EU-Kommission, bis 2030 30 Prozent des Straßengüterverkehrs mit einer Versandweite über 300 Kilometern auf die Schiene zu verlagern, als ehrgeiziges Unterfangen. Bis 2050 soll dieser Anteil auf 50 Prozent erhöht werden. Eine vollständige langfristige Verlagerung des Straßengüterfernverkehrs kann aus dieser Zieldefinition keinesfalls abgeleitet werden. Immerhin würde die Realisierung der EU-Ziele unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen bedeuten, dass in der Bundesrepublik Deutschland der Eisenbahngüterverkehr verfünffacht werden müsste. Für den Kombinierten Verkehr ergäbe sich nach der neuen Verflechtungsprognose nahezu eine Verzehnfachung. Dahinter stehen erhebliche Infrastrukturinvestitionen und der massive Ausbau der Hauptverbindungsmagistralen, die nicht ohne großen Mitteleinsatz zu verwirklichen sind.

Klima- und Standortpolitik

Wie sehr die EU-Kommission mittlerweile selbst ihre früher postulierte Verlagerungsstrategie relativiert, ergibt sich aus dem jüngst erschienenen „Impact Assessment“ zur CO₂-Strategie der EU-Kommission für schwere Nutzfahrzeuge. Wörtlich heißt es darin:

„Obwohl die EU-Politik weniger CO₂-intensive Verkehrsträger wie die Schiene fördert, wird erwartet, dass in der EU der Straßenverkehr weiterhin im Personen- und im Güterverkehr dominiert und der Güterverkehr nur im bescheidenen Umfang von der Straße auf die Schiene wechselt. Nachdem im Sektor schwere Nutzfahrzeuge 20 Jahre lang daran gearbeitet wurde die Schadstoffemission zu senken, um das EU-Recht einzuhalten, wird nun von den Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge erwartet, dass sich diese vorrangig bemühen, den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emission zu mindern. Dies dürfte bewirken, dass die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge im Zeitraum 2010 bis 2050 ziemlich konstant bleiben.“

Der Erfolg der Klimapolitik stellt sich vor dem Hintergrund des hohen Mitteleinsatzes und der relativ geringen Effekte auf das Weltklima mittlerweile nicht nur aus Brüsseler Sicht selbst in Frage. So musste der Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) einräumen, dass der unterstellte, zentrale Mechanismus für die Erderwärmung nicht so funktioniert, wie es die Klimaforscher erwartet hatten. Trotz beständig wachsender CO₂-Emissionen treffen die Vorhersagen der Klimaforscher nicht ein. Mit den beschlossenen Maßnahmen, so errechnete ein niederländischer Wissenschaftler, würde mit einem Aufwand von 15 Billionen Euro bis zum Jahre 2100 die Erderwärmung lediglich um 0,05 Grad gesenkt. Es rächt sich nunmehr, dass die bisherigen Klimaschutzpläne, die auf EU-Ebene geschmiedet wurden, niemals auf ihre ökonomische Nachhaltigkeit überprüft wurden.

Ein ähnliches Ergebnis zeigt eine ernüchternde Zwischenbilanz zur nationalen Energiepolitik. Obwohl in die Energiewende im Stromsektor jährlich 25 Mrd. Euro fließen, sind die Klimaschutzeffekte nicht eingetreten. Durch den Ausstieg aus der Kernenergie und die „Wiederbefeuerung“ älterer Kraftwerke haben sich die CO₂-Emissionen selbst in der Bundesrepublik Deutschland wieder erhöht, obwohl sich die nationale Energiepolitik in einer „Vorreiterrolle“ sieht. Im Übrigen machen sich die in Deutschland erzielten Ergebnisse bei

CO₂-Einsparungen im weltwirtschaftlichen Gesamtemissionsverhalten kaum bemerkbar. Während die CO₂-Emissionen in Deutschland (ca. 840 Mio. Tonnen) stagnieren und zeitweise zurückgingen, sind sie im weltweiten Maßstab zuletzt um über 600 Mio. Tonnen auf erstmals über 3,5 Mrd. Tonnen angewachsen.

(Grafiken siehe Seite 43)

Angesichts der hohen volkswirtschaftlichen Kosten und der Entwicklung der Energiepreise zwischen Nordamerika und der Europäischen Union muss diese Entwicklung gestoppt werden, wenn der Standort Europa seine Stellung als Industriestandort nicht gänzlich aufs Spiel setzen will (vgl. Abschnitt: „Politik des billigen Geldes“, S. 5ff). Die Forderung des französischen Staatspräsidenten nach der dramatischen Wählerklatsche, in der Europäischen Union wieder mehr auf Wachstum zu setzen, ist auch vor diesem Hintergrund zu erklären. Technologien, die ökonomisch gesehen auf Dauer mehr kosten als sie an messbarem Nutzen bringen, schmälern die Kapitalrentabilität der Volkswirtschaften in der EU und damit deren Wachstumsperspektiven. Die Rolle, Vorreiter zu sein, ohne handfeste ökonomische und ökologische Ergebnisse mittel- und langfristig vorweisen zu können, dürfte auch für noch so gut im Standortwettbewerb platzierte Länder wie die Bundesrepublik Deutschland auf Dauer unbezahlbar werden.

Verlagerungskosten

Bei allgemeiner Mittelknappheit sind neben logistischen und ökologischen Verlagerungsoptionen auch die Verlagerungskosten von größter Bedeutung. Anlässlich der Präsentation der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 wurde durch das BMVI mit Bezug auf den Schienenwegeausbau folgende Feststellung getroffen:

„Ein Beispiel für ein durch Infrastrukturmaßnahmen schwer beeinflussbares Ziel ist die Senkung der CO₂-Emissionen. Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung für die Bundesschienenwege im Jahr 2010 wurde ermittelt, dass mit einem Investitionsvolumen von 26 Mrd. Euro in Schieneninfrastruktur etwa 1,3 Mrd. Lkw-Kilometer und 1,5 Mrd. Pkw-Kilometer jährlich vermieden werden können. Das entspricht lediglich zwei Prozent der Lkw- und 0,2 Prozent der Pkw-Kilometer im Jahr 2025 und dadurch einer Einsparung von 0,7 Mio. Tonnen CO₂. In Anbetracht der Investitions-

summen sind diese Wirkungen gering. Zum Vergleich: Die gesamten deutschen CO₂-Emissionen für Pkw- und Lkw-Verkehr im Jahr 2004 (Basisjahr der Verkehrsprognose 2025) betragen rund 182 Mio. Tonnen und sinken trotz ansteigendem Verkehrsaufkommen bis 2025 auf 165 Mio. Tonnen ab. Die Reduktion der Emission folgt in erster Linie aus der verbesserten Kraftstoffeffizienz...“

Die Berichterstatter zur Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan haben daraus bereits den Schluss gezogen, dass in Anbetracht der hohen Investitionssummen auf ein ambitioniertes Modal-Split-Ziel für die Infrastrukturplanung zu verzichten ist. Dieses Erkenntnis ist zur Fortschreibung des Aktionsplans für Güterverkehr und Logistik noch nicht in zukünftige Überlegungen eingeflossen. Daraus folgt, dass seitens der Verkehrspolitik erneut Erwartungen in der Öffentlichkeit begründet werden, die durch den real existierenden Investitionsrahmen und die logistischen Gegebenheiten nicht annähernd zu erfüllen sind.

Ertüchtigung von Brücken, Tunneln und Schleusen

Der Entwurf zum Aktionsplan Güterverkehr und Logistik widmet aufgrund der bereits dargestellten Instandhaltungsdefizite einen besonderen Schwerpunkt der Ertüchtigung von Brücken, Tunneln und Schleusen. Im Zeitraum 2015 bis 2017 stehen rund 400 Mio. Euro zusätzlich zur Verfügung. Im Jahr 2017 wird der Bund nach seinen Planungen mehr als eine Mrd. Euro allein in die Brückenertüchtigung investieren. Dies ist angesichts der knappen Mittel eine wichtige Festlegung, wenngleich der Sanierungsbedarf allein für diese Zwecke mit geschätzten 30 Mrd. Euro in zehn Jahren immer noch weit unterfinanziert bleibt.

Zusätzliche Parkflächen an Bundesautobahnen

Die bemerkenswerte Initiative aus der letzten Legislaturperiode, nicht nur den Ausbau von Lkw-Autobahnparkplätzen anzukündigen, sondern dieses Vorhaben auch tatsächlich umzusetzen, wird fortgeführt. Nach wie vor fehlen nach Schätzungen des BGL mittel- und langfristig 10 000 bis 15 000 Lkw-Parkplätze an Bundesautobahnen. In der 18. Legislaturperiode sollen 6 000 zusätzliche Lkw-Parkstände geschaffen werden, was den Parknot-

stand mildert, aber nicht beseitigt. Die Einbeziehung privater Investoren und die Anmietung von Flächen neben den Bundesautobahnen sind durch den BGL mit Vorbehalt bewertet worden. Es muss Sorge dafür getragen werden, dass soziale Mindeststandards auch an diesen Parkständen eingehalten werden. Da Ruhezeiten und nicht nur Pausen auf Lkw-Parkplätzen zu verbringen sind, müssen sanitäre Einrichtungen und auch eine Grundversorgung des Fahrpersonals mit infrastrukturellen Freizeiteinrichtungen gewährleistet werden. Es geht nicht allein um „das Parken“. Fahrer müssen auf Rast- und Autohofflächen einen Großteil ihrer Freizeit verbringen, was soziale Mindeststandards voraussetzt.

ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau

In der Koalitionsvereinbarung konnten sich die Regierungsparteien nur auf die Formel verständigen, ÖPP-Projekte auf ihre wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit hin zu überprüfen. Nur bei entsprechend positiver Prüfung sollen zusätzliche ÖPP-Maßnahmen in Auftrag gegeben werden. Eine diesbezügliche Maßnahme im Entwurf des Aktionsplans Güterverkehr wählt hierzu eine neue Betrachtungsweise. Die Vergabe von Infrastrukturprojekten an Private soll zukünftig eine Lebenszyklusbetrachtung einschließen. Leistungserbringung aus einer Hand und auch die Instandhaltung der entsprechenden Infrastrukturabschnitte stehen im Fokus einer Gesamtkostenbetrachtung. Ob sich dadurch Effizienzverbesserungen ergeben, wird davon abhängig sein, wie Leistungen weiter entwickelt und standardisiert werden können. Ein diesbezüglicher Leitfaden für die Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wird entwickelt. Mit Ergebnissen ist nicht vor Ende 2015 zu rechnen.

Akzeptanz in der Bevölkerung und Baustellenmanagement

Der Widerstand in der Bevölkerung zum Ausbau und auch zur Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur sowie das Baustellenmanagement fordern die Politik, gegenüber der breiten Öffentlichkeit und den Straßennutzern mehr Transparenz zu schaffen. Zwei spezifische Maßnahmen im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sollen Vorbehalten und Informationsdefiziten entgegenwirken. Der BGL unterstützt das damit verbundene Anliegen. Dennoch bleiben Zweifel bestehen, ob eine frühzeitige Information und die Einbindung der Betroffenen Projektwiderstände vor Ort mindern kann. Die Bewerbung der Stadt München

um die olympischen Winterspiele zeigt auf, dass Gesamtinteressen meist nicht mit den Interessen vor Ort in Einklang gebracht werden können. Eine frühzeitige Information ändert daran im Grundsatz nichts.

Netzwerk Güterverkehr und Logistik weiter festigen

Unter der Überschrift „Netzwerk Güterverkehr und Logistik weiter festigen“ plant die Bundesregierung ein zweites Maßnahmenbündel im Rahmen des Aktionsplans. Dazu gehören die bessere Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland, ein nationales Hafenkonzept, ein Luftverkehrskonzept sowie die bereits erwähnte Nutzung von Chancen im europäischen Schienengüterverkehr. Alle darin definierten Maßnahmen sind in hohem Maße abhängig von den Finanzmitteln, die für infrastrukturelle Zwecke mobilisiert werden können. Ohne eine entsprechende Mittelausstattung ist den damit verbundenen Erwartungen nicht nachzukommen.

Für den Straßengüterverkehr sind folgende Maßnahmen von besonderer Bedeutung:

- Die Weiterentwicklung der Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft
- Erkenntnisse aus dem Feldversuch mit Lang-Lkw auswerten sowie das Konzept zur Verzahnung der Verkehrsträger
- Informationsstruktur im Güterverkehr optimieren

Sicherheit der Lieferkette

Die Bundesregierung hat sich weiterhin zum Ziel gesetzt, bestehende Schutzkonzeptionen sektoral und punktuell miteinander zu vernetzen und auf die Bewältigung eines möglichen Krisenfalls einzustellen. Der BGL hat bei diesbezüglichen Expertenanhörungen dargestellt, dass Sicherheitskonzepte in einem tragfähigen Kosten-/Nutzenverhältnis stehen müssen. Aufgrund der Anfälligkeit von öffentlich zugänglichen Verkehrssystemen und Verkehrsinfrastrukturen sei ein umfassendes Sicherheitskonzept für alle Transporte nicht zu verwirklichen. Die Fülle möglicher Angriffspunkte ist dafür zu groß. Nach Meinung des BGL könnte stattdessen bei sicherheitsrelevanten Transporten über erhöhte Anforderungen an Betrie-

be und das eingesetzte Personal sowie durch Sicherheitskonzepte bei Unterwegaufenthalten für höhere Standards gesorgt werden. Unabdingbar ist außerdem eine höhere Präsenz vor Ort durch die Sicherheitsorgane. Die Erfahrung mit bewachten Parkplätzen belegt, dass dies nicht allein ausreicht, das Sicherheitsniveau insgesamt zu erhöhen. Soweit es Waren- und Fahrzeugdiebstähle sowie Überfälle auf Fahrer betrifft, ändert sich durch bewachte Parkplätze nur vordergründig die Sicherheitslage. In der Regel verlagert sich das Sicherheitsproblem auf nicht bewachte Parkzonen, ohne dass die Kriminalität insgesamt eingedämmt und das Sicherheitsniveau erhöht werden kann. Insoweit plädiert der BGL im Zusammenhang mit Sicherheit in der Logistikwirtschaft zuallererst für eine strengere Sicherung der Infrastruktur durch mehr Präsenz staatlicher Sicherheitsorgane.

Erkenntnisse aus Feldversuch mit Lang-Lkw ausweiten

In der Auswertung der Ergebnisse des Feldversuchs mit Lang-Lkw als Teil des Aktionsplans Güterverkehr manifestiert sich der kleinste gemeinsame Nenner der Koalitionäre. In der Koalitionsvereinbarung hatten sich die Verkehrspolitiker nicht einmal auf eine gemeinsame Formulierung verständigen können und das Thema ganz ausgeblendet. Vereinbarungen über die Art und den Umfang einer Fortsetzung des Feldversuchs wurden nicht getroffen. Der Aktionsplan für Güterverkehr und Logistik greift das Thema nunmehr konkret auf, stellt aber lediglich das Ziel der Maßnahme in den Vordergrund, ohne erkannte Defizite des Feldversuchs aufzugreifen. Angesichts des prognostizierten Wachstums im Güterverkehr müssten alle Verkehrsträger ihre Effizienz erhöhen. Gerade der Verkehrsträger Straße darf dabei nicht in eine politische Außenseiterrolle gedrängt werden. Größere Transporteinheiten, so das Argument des BMVI, könnten einen Beitrag zu mehr Effizienz leisten. Tatsächlich belegen die bisherigen Erfahrungen im Großversuch, dass sowohl ökologische als auch ökonomische Effekte in bedeutendem Ausmaß zu erwarten sind. Bisher gab es auch keinerlei Auffälligkeiten in Bezug auf die Verkehrssicherheit längerer Fahrzeuge. Eine Erkenntnis, die sich auch aus den Erfahrungen in Nachbarländern, in denen Langfahrzeuge sogar mit höherem Gewichtslimits zugelassen sind, bestätigt. Dennoch fehlt es im Entwurf des Aktionsplans Güterverkehr an einem pragmatischen Ansatz, wie nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts die politische Selbstblockade aufgehoben werden könnte.

Der BGL spricht sich für eine flächendeckende Fortsetzung des Versuchs mit Lang-Lkw aus, da ohne einen echten bundesweiten Großversuch keine repräsentativen Erkenntnisse zu gewinnen sind. Dabei gilt es hervorzuheben, dass Langfahrzeuge lediglich nach den eng umschriebenen Kriterien des Feldversuchs zur Verknüpfung von Verkehrsknoten, Umschlaganlagen und auch Umschlagterminals genutzt werden dürfen. Das Langfahrzeug ist keineswegs dafür geeignet oder gedacht, in Verteilerverkehre der Fläche eingebunden zu werden. Immerhin zeigen die zu erwartenden Potenziale bei Kraftstoff- und CO₂-Einsparungen, dass Umwelt- und Ressourcenschonung für den Lang-Lkw starke Argumente liefern. Ohne Mitwirkung aller Bundesländer bleibt der Großversuch auch weiterhin ein „Torso“. Schließlich müssen die Länder Vor- und Nachlaufstrecken zu Autobahnen vorschlagen, um diese in die Verordnungsänderung aufnehmen zu können.

Modal-Split-Veränderungen ersetzen keine Effizienzverbesserung

Wie abwegig und irrational die bisherige Diskussion um den Lang-Lkw geführt wurde, zeigt eine detaillierte Maßnahmenanalyse, die im Rahmen des vom BMU geförderten Projekts „Elektromobilität bei schweren Nutzfahrzeugen zur Umweltentlastung von Ballungsräumen“ kurz „ENUBA“ (vgl. Jahresbericht 2012/2013 Seite 35) erfolgt.

(Grafik siehe Seite 47)

Wie die dargestellten Einzelmaßnahmen erkennbar werden lassen, kann das ehrgeizige Klimaziel aus dem Weißbuch der Europäischen Union nur dann verwirklicht werden, wenn ein Bündel von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung des Straßengüterverkehrs genutzt wird. Das einseitige Setzen auf Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene führt in diesem Zusammenhang nicht zum gewünschten Ergebnis. Wie der Darstellung zu entnehmen ist, wird sich nach den Berechnungen im Forschungsprojekt „ENUBA“ unter Status-Quo-Bedingungen die Gesamtemission des Straßengüterverkehrs auf 99 Mio. Tonnen CO₂ im Jahr 2050 erhöhen. Vermeidbar durch Verkehrsverlagerungen sind davon lediglich 12 Mio. Tonnen. Der eigentliche Zielwert 8 Mio. Tonnen CO₂, ist nur durch eine Fülle innersektoraler Effizienzverbesserungen umsetzbar. Das Langfahrzeug spielt neben der Veränderung von Maßen und Gewichten für Straßenfahrzeuge eine nicht unwesentliche Rolle.

Einen eingängigen Beweis dieser Zusammenhänge liefert die Schweizer Verkehrspolitik. Erhebliche Effizienzverbesserungen im Straßengüterverkehr wurden dort durch eine Anhebung der Gesamtgewichte auf europäische Standards ermöglicht. Vor der Einführung der Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz waren zum Schutz der Schiene Gewichtslimits im Straßengüterverkehr auf 28 Tonnen Gesamtmasse angesetzt. Diese wurden schrittweise auf 36 bzw. 40 Tonnen erhöht, um den EU-Standard zu erreichen. Die Ergebnisse sprechen für sich. Die Beförderungsmenge pro Fahrzeugeinsatz hat sich hierdurch nahezu verdoppelt, was unter Berücksichtigung des geringfügigen Kraftstoffmeherverbrauchs bei höheren Ladungsgewichten zu einer bedeutenden Verbesserung der Energie- und Umwelteffizienz geführt hat. Die Verbesserung der Energieeffizienz dürfte bei 60 bis 70 Prozent liegen.

(Grafik siehe Seite 47)

Der BGL plädiert dafür, bei ökologischen und ökonomischen Effizienzbetrachtungen Maße und Gewichte nicht länger als ein Tabuthema zu behandeln. Zwar ist die Erhöhung von Gesamtgewichten in Deutschland durch infrastrukturelle Gegebenheiten auch mittel- und längerfristig nicht umsetzbar. Umso mehr gilt es, durch intelligente Fahrzeugkonzepte das ausschöpfbare Potenzial zu nutzen. Dazu gehören Abmessungen von Straßenverkehrsfahrzeugen, die Behälter im see- und landgestützten Verkehr aufnehmen können. Dies ist eine Grundvoraussetzung, den Modal-Split-Anteil der Massenverkehrsträger zu erhöhen und Behälter zwischen den Verkehrsträgern einfacher „umsteigen“ zu lassen. Solange jedoch gängige Behälter nicht auf allen Trägersystemen effizient befördert werden können, leidet auch die Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs.

Bessere Vernetzung aller Verkehrsträger

Mit einem dritten Maßnahmenbündel aus dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik beabsichtigt das BMVI die Vernetzung der Verkehrsträger zu verbessern. Dazu gehören folgende Einzelmaßnahmen und Projekte

- Konzepte zur besseren Verzahnung der Verkehrsträger
- Informationsstruktur im Güterverkehr optimieren
- Hohes Förderniveau für Anlagen des Kombinierten Verkehrs sichern

- Interoperabilität auf der Schiene verbessern

Konzepte zur besseren Verzahnung der Verkehrsträger

Intermodalität und die bessere Verzahnung der Verkehrsträger sind ein besonderes Anliegen der gesamten Verkehrswirtschaft. Deshalb wurde im Rahmen der Diskussion um Maße und Gewichte in der Europäischen Union durch den BGL die Abstimmung der Fahrzeuglängen auf gängige Behälterkonzepte im Land- und Seeverkehr favorisiert. Multimodalität kann am besten erreicht werden, wenn es gelingt, Umschlagsvorgänge zu vereinfachen und kostengünstiger zu gestalten. Der Umstieg ganzer Ladeeinheiten kommt beiden Anforderungen am nächsten. Ökonomisch und ökologisch entsteht der größte Nutzen, wenn nicht ganze Fahrzeugeinheiten, sondern jeweils nur Ladungsträger effizient und kostengünstig die Verkehrsträger wechseln können.

Zur besseren Ko- und Multimodalität gehört auch die Ermittlung von Verlagerungspotenzialen, die sich zwischen der Schiene und der Wasserstraße ergeben. Häufig scheitern immer noch Trassenwünsche im langströmigen grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr Schiene/Straße daran, dass keine marktgerechten Trassen für zusätzliche Zugangebote zur Verfügung stehen. Zur besseren Verzahnung der Verkehrsträger könnten vorhandene Netzbetrachtungen ausgedehnt werden, um die Zusammenarbeit der drei Landverkehrsträger volkswirtschaftlich sinnvoll zu optimieren. Die Binnenschifffahrt, die vom bisherigen Verkehrswachstum nicht profitieren konnte und als „vergessener Verkehrsträger“ gilt, scheint noch nicht hinreichend in verkehrswirtschaftlichen Überlegungen integriert zu sein. Kombinierte Binnenschiffsverkehre mit der Schiene könnten ggf. im Rheingraben sowie im Nachlauf über bestimmte Teile des Kanalnetzes aussichtsreiche Verlagerungspotenziale erschließen. Die vom BMVI ebenfalls in diesem Maßnahmenbündel angestrebte möglichst gleichmäßige Auslastung der Verkehrsträger erscheint dagegen unter Effizienzgesichtspunkten marktfremd. Saison- und Wirtschaftszyklen in Deutschland lassen derartige Überlegungen „idealtypisch“, aber nicht praxisnah erscheinen.

Informationsstruktur im Güterverkehr optimieren

Die Verbesserung der Informationen über Verkehrsnetze und den Verkehrsfluss ist eine notwendige Voraussetzung für intelligentes Verkehrsmanagement mit dem Ziel einer optimalen Infrastrukturnutzung. Zusammen mit neuen Möglichkeiten der Car-to-Car-Kommunikation lassen sich Sicherheitsgewinne und Entzerrungseffekte auf einer nicht beliebig vermehrbaren und ausbaubaren Infrastruktur erreichen. Der BGL steht hinter diesbezüglichen Projekten und erhofft sich daraus bedeutende Effizienzgewinne im nächsten Jahrzehnt. Die Marktdurchdringung mit neuen Informationstechnologien braucht mittel- und langfristige Horizonte.

Hohes Förderniveau für Anlagen des Kombinierten Verkehrs sichern

Die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs steht und fällt mit Bündelungseffekten und Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsträgern. Daher darf das Ziel, Qualität vor Quantität, nicht aus den Augen verloren werden. Um wirtschaftlich und ökologisch vorteilhafte Konzepte zur Arbeitsteilung der Verkehrsträger zu entwickeln, sind Umstiegspunkte dort auszubauen und auch neu zu bauen, in denen das Verkehrsaufkommen hinreichende Bündelungseffekte verspricht. Binnenschifffahrt und Schienenverkehr haben systemische Vorteile nur bei der Beförderung großer Mengen über längere Strecken. Die Stärken des Lkw liegen dagegen im Verteilerverkehr und bei der „getakteten“ Anlieferung und Abfuhr von Sendungen zu den Umschlagsknoten. Insoweit ist es unverzichtbar, das Umschlagsnetz in der notwendigen Dichte auszubauen und zu ergänzen. Bündelungseffekte dürfen sich durch konkurrierende Umschlagsanlagen und verfehlte Förderkonzepte nicht länger kannibalisieren. Mit der Umstiegsmöglichkeit auf die Schiene oder das Binnenschiff verbinden sich nur dann die verkehrspolitisch gewünschten Effekte, wenn über leistungsfähige Netze Punkt-Punkt-Verkehre im Hauptlauf organisiert werden können. Die Förderungen von Anlagen im Kombinierten Verkehr muss auf diese Besonderheiten verstärkt Rücksicht nehmen. Jedes Terminal ist auf seine Netzwirkung hin zu überprüfen. Die schwache Auslastung von Terminalkapazitäten einzelner Standorte ist in der Vergangenheit häufig darauf zurückzuführen, dass einzelne Standorte sich in ihrem Streben nach Mengenauslastung Potenziale und Erträge streitig machen.

Interoperabilität auf der Schiene verbessern

Dieser Punkt des Aktionsplans betrifft den Straßengüterverkehr nur indirekt. Dennoch entscheidet die maßnahmenbezogene Ausgestaltung über langfristig verfügbare Schienenkapazitäten und den Erfolg transeuropäischer Netze. Mit der Einführung des neuen Zugsteuerungssystems ERTMS sollen nicht nur Triebfahrzeuge und ihre Steuerung vereinheitlicht, sondern auch eine vereinfachte Zugbildung und Zulassung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr ermöglicht werden. Damit einhergehend dürfte sich die Zahl der Anbieter im Schienenverkehr und die angebotenen Trassen, gemessen in Zügen pro Stunde, erhöhen. Aufgrund bestehender Trassenengpässe für Kombinierte Verkehre im grenzüberschreitenden Transport ist der BGL für eine rasche Umsetzung des europäischen Konzepts. Mit Sorge ist allerdings festzustellen, dass die Mittelbereitstellung in Deutschland die geplante Umsetzung verzögert. Kritik üben vor allem internationale Bahnbetreiber an der Ausrüstung deutscher ERTMS-Streckenabschnitte mit der „Level 1 Version“. Zwar werden hierdurch die Kosten für die Ausstattung der vier deutschen Korridorabschnitte gesenkt. Dafür, so die Kritiker, entstehen erhebliche Nachteile für die Interoperabilität im Einsatz grenzüberschreitender Zugverbindungen.

Umweltfreundlichen und energieeffizienten Transport fördern

Neue Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan 2015

Der Entwurf des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik umreißt lediglich drei Einzelmaßnahmen, die den Umweltschutz und die Nachhaltigkeit des Güterverkehrs verbessern sollen. Weitaus detaillierter wird diese Thematik im neuen Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgegriffen. Das darin enthaltene Bewertungskonzept für die Verkehrswegeplanung ab 2015 sieht weitreichende Ergänzungen der bisher angewandten Kosten-/Nutzenanalyse einzelner Projekte vor. Diese bildet zwar immer noch das Kernstück der Projektbewertung. Allerdings wird das Ranking der auszuwählenden Verkehrsprojekte zukünftig durch drei weitere Bewertungsmodule ergänzt, die gesondert durchzuführen sind. Angeschlossen werden zukünftig eine

- umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung,

- raumordnerische Beurteilung,
- städtebauliche Beurteilung.

Jedes der genannten Module ist mit hohem planerischen Aufwand verbunden und dürfte die Auswahl und Priorisierung von Projekten im neuen Bundesverkehrswegeplan wesentlich komplexer gestalten.

Grundlegende Änderungen finden durch die Einbeziehung externer Kosten in die Kosten-/Nutzenbetrachtungen Eingang. Für die Priorisierung von Projekten, die in die Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf+“ (VB+) aufgenommen werden, gelten folgende Bedingungen:

- Auflösung, starke Minderung von Engpässen
- keine hohe Umweltbetroffenheit
- hohes Kosten-/Nutzenverhältnis

Da die Beseitigung von Engpässen praktisch nicht ohne Umweltbetroffenheit zu schaffen sein wird, könnte sich anhand dieser konkreten Vorgaben ein neues „K.O.-Kriterium“ für die Aufnahme von wichtigen Projekten in die Bedarfsstufe VB+ ergeben. Dies gilt nicht zuletzt für die Wirkungen des Lärmbonus, der für den Schienenverkehr eigentlich durch politische Vorgaben abgeschafft werden sollte. Dies hinderte die Gutachter jedoch nicht daran, einen „Quasi-Lärmbonus“ der Schiene durch die Hintertür in externe Kostenberechnungen einzuführen. Die neue Systematik zur Bestimmung von Kosten-/Nutzen-Verhältnissen geplanter Verkehrsinfrastrukturprojekte wählt statt des Lärmbonus nunmehr „individuelle Interessen der betroffenen Individuen“. Diese werden durch direkte Befragung ermittelt.

Nach den Recherchen der Gutachter empfinden Menschen in diesem Land eine höhere Präferenz und Zahlungsbereitschaft für die Vermeidung von Straßenlärm im Vergleich zu Schienenlärm. Im Ergebnis resultieren daraus höhere externe Kosten für Straßenlärm gegenüber den Schienenemissionen. Für den verkehrspolitisch erwünschten Ausbau des Schienenverkehrs und Verkehrsverlagerungen erweisen sich allerdings die von den Gutachtern vorgenommene Grenzkostenbetrachtungen in Bezug auf Lärmemissionen als

kontraproduktiv. Schließlich rechnen sich Umgehungsstraßen mit verminderten (vermiedenen) externen Lärmkosten in Siedlungsgebieten „leichter“ als ohne. Gleichzeitig werden Neubauprojekte durch deutlich höhere Lärmgrenzkosten erschwert.

(Grafiken siehe Seiten 50+51)

Besonders auffallend ist, dass Grenzkosten von Güterzügen bei niedriger Siedlungs- und niedriger Verkehrsdichte nahezu den Grenzkosten entsprechen, die für städtische Bereiche mit hoher Verkehrsdichte ausgewiesen werden. Da auch die EU-Kommission für die Anlastung externer Kosten auf der Basis sozialer Grenzkosten plädiert, könnte eine derartige Anwendung des Grenzkostenprinzips für den Neu- und Ausbau von Güterverkehrsstrecken ein schwer überwindbares Hindernis werden.

Geschützte Räume/Luftverschmutzungskosten

Besonders kritisch sind Lärmkostenschwellenwerte für besonders geschützte Räume zu sehen, die der landschaftsgebundenen Erholung und dem Schutz der Biodiversität dienen. Dort sollen Lärmschwellenwerte zwischen 45 und 55 Dezibel (dB(A)) kostenrelevant in Projektkosten eingehen. Die genannten Lärmgrenzwerte entsprechen den Geräuschemissionen einer normalen Unterhaltung. Die gewählte Bewertungssystematik könnte so durch hohe externe Lärmkosten Verkehrsinvestitionen bereits in einem frühen Planungsstadium mit nicht mehr tragfähigen Kosten-/Nutzenverhältnissen belasten.

Von besonderem Interesse sind auch die in den Bewertungsansätzen für Luftverschmutzungskosten gewählten Ansätze (vgl. Abschnitt: „Externe Kosten als fragwürdige Einnahmenquelle“, S. 18ff).

Die neuen Bewertungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturprojekte, die ab 2015 gelten sollen, werden die Planungen für alle Verkehrsträger noch kostenintensiver und bürokratischer machen. Der hohe akademische Abstraktionsgrad trägt dazu bei, dass sich die Transparenz des Bewertungsverfahrens nicht verbessert. Die Erfassung aller Komponenten, in einem mehr als 1 000 Seiten starken Gesamtgutachten zusammengefasst, schafft eine Planungshydra, die die bisherigen Planungskostenanteile von ca. 20 Prozent der Infrastrukturkosten noch weiter steigen lassen wird. Ob über diesen Weg der Infrastruktur-

nutzen und die Umweltauswirkungen objektiver bewertet werden können, bleibt offen. Tatsächlich ist das Scoring für einzelne Projektvorschläge zukünftig in starkem Maße von Rechnungsannahmen abhängig, die objektive Entscheidungen mit größtmöglicher Komplexität versehen. Besonders augenfällig wird dies bei der Berücksichtigung externer Kosten und ihre Differenzierung nach Emittenten. Im Grundsatz bleibt festzuhalten, dass bei immer höheren externen Kosten und Sonderfaktoren die tatsächlichen Baukosten für das Erstellen der Infrastruktur in der eigentlichen Bedeutung zurückgedrängt werden.

Die Folgen der Neubewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan 2015 werden erstmals in voller Tragweite erkennbar, wenn die von den Ländern konkret eingereichten Projekte für den neuen Verkehrswegeplan einem Scoring unterzogen werden. Sollte zukünftig überwiegend die Höhe externer Kosten bzw. diesbezügliche Rechnungsannahmen über eine Projektrealisierung bzw. Nichtrealisierung bestimmen, wird es für Kritik am Bewertungsverfahren zu spät sein. Es bleibt abzuwarten, welche politischen Optionen zur Umsetzung vordringlicher Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Praxis verbleiben.

Aufgrund der im neuen Bundesverkehrswegeplan konkretisierten Bewertungsverfahren sind die im Aktionsplan unter dem vierten Maßnahmenbündel vermerkten Einzelmaßnahmen „überschaubar“ geblieben. Es handelt sich dabei um

- Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm verbessern
- Alternative Antriebstechnologien fördern
- Maßnahmen zur Stärkung der städtischen Logistik entwickeln

Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm verbessern

Das Ziel dieser Maßnahme orientiert sich am Bewertungsverfahren im Bundesverkehrswegeplan, um die Bevölkerung in Ballungszentren mit einem höheren Gesundheitsschutz zu versehen. Geplant sind die Senkung von Auslösewerten für die Lärmsanierung von Bundesfernstraßen sowie die Senkung der Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge um drei dB(A). Die erwähnte Abschaffung des sogenannten Schienenbonus ist durch das neue Bewertungsverfahren im Bundesverkehrswegeplan jedoch durch die Hintertür praktisch wieder eingeführt worden. Positiv in Bezug auf Lärmemissionen der Schiene dürfte

sich eine lärmabhängige Trassenpreisfestsetzung für Güterzüge auswirken. Auch die Bereitstellung von Bundesmitteln für die Umrüstung von Güterwagen mit Flüsterbremsen ist in diesem Zusammenhang zu nennen. Allerdings stehen diese Maßnahmen im Kontrast zur mittel- und langfristigen Perspektive, dem Straßengüterverkehr über Wegekosten externe Lärmkosten zusätzlich anzulasten. Aus Sicht des Straßengüterverkehrsgewerbes entsteht hierdurch eine starke Ungleichbehandlung der Verkehrsträger. In einem Falle würde durch Subventionen aus der Bundeskasse ein Verkehrsträger gestärkt, während der Verkehrsträger Straße für externe Lärmkosten in beachtlicher Höhe aufzukommen hat. Ob diese Position verfassungsrechtlich durchzuhalten ist, unterliegt einer gesonderten Fragestellung. Ökonomisch gesehen trägt diese Position nichts zur Kostenwahrheit im Verkehr bei.

Alternative Antriebstechnologien fördern

Zur Ressourcenschonung und zur Minderung der CO₂-Problematik nimmt der Aktionsplan Güterverkehr alternative Antriebstechnologien in den Fokus der Verkehrspolitik. Konkret wird für den Straßengüterverkehr jedoch nur die weitere Hybridisierung leichter Nutzfahrzeuge im Entwurf des Aktionsplans erwähnt. Bei schweren Nutzfahrzeugen wird für neue Antriebstechnologien keine kurzfristige Umsetzungsmöglichkeit aufgezeigt. Diese Position enttäuscht, da es das vom Umweltministerium betriebene Forschungsprojekt „ENUBA“ – die Elektrotraktion von schweren Nutzfahrzeugen auf Autobahnen – offenbar nicht in den „Kreis erwähnungswürdigen Maßnahmen“ geschafft hat. Kurz- und mittelfristig werden dem Transportlogistikgewerbe lediglich die Erweiterung der Kraftstoffbasis über den Gasantrieb, Dual-Fuel-Fahrzeuge und die Beimischung von Biomethan angeboten. Das bisher vom Bundesministerium für Verkehr betriebene Forschungsprojekt Carbazol, das den druckfreien Einsatz von Wasserstoff zum Antrieb von Fahrzeugen beinhaltet, fand ebenfalls keine besondere Erwähnung mehr im Maßnahmenkatalog.

Maßnahmen zur Stärkung der städtischen Logistik entwickeln

Nach den Vorgaben des Aktionsplans führt der überproportionale Anstieg der Kurier-, Express- und Paketdienste zu einer „großen Belastung“ der Städte. Deshalb stoße der wachsende Güterverkehr, der im Wesentlichen aus der rasanten Zunahme des E-

Commerce resultiert, auf immer größer werdende Akzeptanzprobleme. Diese Feststellung wird im Aktionsplan allerdings nicht näher belegt oder unter Beweis gestellt. Schließlich ist gerade der Paket- und Expressverkehr von den Verbrauchern hoch geschätzt. Die für Modellregionen entwickelten Konzepte zur Förderung der Elektromobilität sowie der Einsatz von Nutzfahrzeugen mit elektrischem Hybridantrieb für den Transportlogistiksektor sollen helfen, Akzeptanzprobleme zu überwinden. Der Feststellung im Aktionsplan, Elektrofahrzeuge mit Hybridantrieb seien inzwischen weitestgehend alltagstauglich, ist dennoch zu widersprechen. Letztendlich entscheidet über die Alltagstauglichkeit die Wirtschaftlichkeit. Aufgrund der hohen Anschaffung- und Betriebskosten ist diese auf immer noch nicht absehbare Zeit nur bei staatlicher Förderung herzustellen.

Nachwuchssicherung und gute Arbeitsbedingungen unterstützen

Als fünftes und letztes Maßnahmenpaket hat der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik ein inzwischen reduziertes Themenfeld parat, das der Förderung guter Arbeitsbedingungen im Transportlogistiksektor gewidmet ist. Durch die Verbesserung der Arbeitsbedingungen soll die Nachwuchssicherung und -gewinnung erleichtert werden. Drei Einzelmaßnahmen sind dafür im Aktionsplan konkretisiert

- Aufwertung der Güterverkehrs- und Logistikberufe
- Soziale Bedingungen für Berufskraftfahrer verbessern
- Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik regelmäßig erheben

Aufwertung der Güterverkehrs- und Logistikberufe unterstützen

Das BMVI erkennt, genau wie die Unternehmen im Transportlogistiksektor, in der mangelhaften gesellschaftlichen Anerkennung von Berufen im Güterverkehrs- und Logistiksektor ein durchschlagendes Defizit für die Nachwuchsgewinnung. Dies zu ändern, ist ein Grundanliegen Aller, um den Fachkräftebedarf der Zukunft zu decken. Wie das BMVI feststellt, ist das schlechte Image von vielen Logistikberufen „unverdient“. Durch gezielte Aktionen zur Verbesserung des Ansehens der Logistikberufe soll hierzu ein Kontrapunkt in der Öffentlichkeit gesetzt werden.

Soziale Bedingungen für Berufskraftfahrer verbessern

Das BMVI will mit dieser Maßnahme die Arbeitsbedingungen und das soziale Umfeld der Berufskraftfahrer verbessern. Zugleich soll damit die Verkehrssicherheit und der Arbeitsschutz verstärkt werden. Leider sind die dafür vorgesehenen Maßnahmen völlig unzureichend. Nur durch regelmäßige Befragung der Fahrer bei ohnehin durchgeführten Unterwegskontrollen kann das Fahrpersonal in seiner beruflichen Situation nicht gestärkt werden. Die Auswertung der Befragungsergebnisse wird das BMVI Interessenten zur Verfügung stellen. Die gewonnenen Erkenntnisse könnten auch dazu dienen, den Bedarf an zusätzlichen Erhebungen zu ermitteln und gegebenenfalls politische Entscheidungen vorzubereiten.

Insgesamt kritisiert der BGL diese Maßnahme als nicht sachgerecht und auch wenig zielbezogen, um das soziale Umfeld der Berufskraftfahrer und anderer Berufe zu verbessern. Die ebenfalls angekündigte Ausweitung von Lkw-Stellflächen ist in diesem Zusammenhang nur ein „schwacher Trost“, die sozialen Bedingungen bei Unterwegaufenthalten zu verbessern. Die Bundesregierung fällt mit ihrem äußerst mageren Maßnahmenpaket auf diesem Gebiet hinter die bisher bei der Umsetzung des Aktionsplans gewonnenen Erkenntnisse zurück. Die Situation an den Rampen, so das jüngst vorgestellte Gutachten im Zusammenhang mit dem ausgelaufenen Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, zeigt dringenden Handlungsbedarf auf. Die dazu vorliegenden Studien haben bislang nicht zu den gewünschten Konsequenzen geführt. Das BMVI ist weiterhin gefragt, in einer Moderatorenrolle oder auch in der Rolle des Gesetz- und Verordnungsgebers einzuschreiten und Missstände zu beseitigen. Insofern sieht der BGL in den vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung des sozialen Umfelds für Berufskraftfahrer keinen hinreichenden Schwerpunkt für die Zukunft gesetzt.

Arbeitsbedingungen im Güterverkehr und Logistik regelmäßig „erheben“

Ebenso wenig zufriedenstellend ist die letztgenannte Maßnahme zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Danach soll das BAG einmal jährlich im Herbst im Rahmen der Marktbeobachtung Fahrzeugführer der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenwasserstraße einbeziehen. Der Schwerpunkt der Berichterstattung soll sich auf soziale

Aspekte wie die Zweckentfremdung von Wochenendruhezeiten, Ruhezeiten im Ausland usw. beziehen. Daneben wird das BAG alle zwei Jahre im Wechsel einen Sonderbericht zu den kaufmännischen Berufen und Berufen der Lagerwirtschaft verfassen. Alles in allem, so meint der BGL, ist die Maßnahmenkategorie fünf in der Fortschreibung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik zu kurz gekommen und muss nachgebessert werden.