Masterplan Güterverkehr und Logistik

Der Bundesverkehrsminister hat im März dieses Jahres den Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik vorgestellt. Der Masterplan ist ein Handlungskonzept für die künftige Verkehrspolitik und die Entwicklung des Logistik- und Wirtschaftsstandortes Deutschland. Der Plan umfasst ein Bündel von 39 konkreten Maßnahmen, die nunmehr der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorgelegt wurden.

Bei der Vorstellung des Entwurfs betonte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee: „Der Güterverkehr wird in den kommenden Jahren stark anwachsen. Wenn die Güter im Stau stecken bleiben, kommen auch die Menschen nicht mehr voran. Deswegen geht die Zukunft des Güterverkehrs uns alle an. Mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik, ... stellen wir die Weichen für die Verkehrspolitik der kommenden Jahre. Wir treffen Vorsorge, dass Verkehr und Mobilität auch in Zukunft zu einer hohen Lebensqualität und wirtschaftlichem Wohlstand beitragen, und nicht zu einer Belastung für Mensch und Umwelt werden.“ Ob diese mit dem Masterplan tatsächlich gelingt, wird von verschiedenen Seiten – nicht zuletzt dem Verkehrsgewerbe – kritisch beurteilt. Doch dazu weiter unten.

Prinzipiell ist zunächst festzuhalten, dass mit der Entscheidung für einen solchen Masterplan der Transportwirtschaft und der Logistik politisch endlich der Stellenwert beigemessen wird, der von den Gewerbeorganisationen lange gefordert war. Deutschland muss sich endlich zu seiner Verantwortung im Hinblick auf Verkehrsinfrastruktur und -organisation bekennen, wenn der Standort für Logistiker attraktiv bleiben oder werden soll.

Zum Inhalt des Masterplans

Für Deutschland als Verkehrsdrehscheibe Europas ist Logistik und Güterverkehr ein entscheidender Wirtschaftsfaktor. Im Jahr 2006 erwirtschaftete der Logistikbereich in Deutschland einen Umsatz von mehr als 170 Milliarden Euro und ist mit mehr als 2,6 Millionen Beschäftigten in diesem Bereich ein großer und wachsender Arbeitsmarkt.

Umwelt- und Klimaschutz, der demografische Wandel und die aktuelle Arbeitsmarktsituation sind Herausforderungen, denen sich das Land stellen muss. Für einen Masterplan Güterverkehr hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) darum eine verkehrspolitische Orientierung und entsprechende Vorschläge zur Umsetzung erarbeitet.

Globalisierung

Durch den weiter zunehmenden weltweiten Handel und die damit verbundenen internationalen Transportnetze muss die Logistikbranche rund um die Uhr immer komplexere Lieferketten koordinieren und steuern. Das stellt auch hohe Anforderungen an die Informations- und Kommunikationsprozesse. Die Bedeutung der Verkehrstelematik für Effizienzsteigerungen im Gesamtverkehrssystem ist dabei unbestritten.

Demografischer Wandel

Die Veränderung der Bevölkerungsstruktur, die sich für Deutschland abzeichnet, hat auch Auswirkungen auf die Mobilitäts- und Konsumbedürfnisse der Bevölkerung. Wird – wie prognostiziert – der Anteil der über 65-Jährigen im Jahre 2050 um 55 Prozent gestiegen sein, die Einwohnerzahl Deutschlands aber um rund 7 Prozent abgenommen haben, kommt es zu einer Verschiebung der Altersstruktur in der Gesamtbevölkerung. So ist beispielsweise mit einem starken Anstieg von Liefer- und Zustell-, Heim- und Pflegediensten zu rechnen.

Umwelt- und Klimaschutz

Nach aktuellen Prognosen wird das Transportaufkommen bis 2025 bzw. 2050 um fast die Hälfte zunehmen. Die Straßeninfrastruktur wird bis an die Grenze belastet werden, eine Ausweitung ist nur noch in geringem Umfang möglich. Darum ist auch die Wirtschaft gefordert, mit der Optimierung von Produktionsprozessen einen Beitrag zur Reduktion von Straßenverkehr beizutragen. Denn Verkehrsvermeidung ist der beste Umwelt- und Klimaschutz. Ziel sind kürzere Wege, Effizienz durch weniger Leerfahrten und die Stärkung emissionsärmerer und umweltfreundlicherer Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße. Der Einsatz energieeffizienterer Antriebe und emissionsloser Kraftstoffe wie Wasserstoff im Zusammenhang mit der Brennstoffzellentechnologie können ebenfalls Beiträge zum Klimaschutz leisten.

Arbeitsmarkt

Die Sicherung der positiven Entwicklung der deutschen Logistik- und Verkehrswirtschaft führt zu mehr Beschäftigung und zusätzlichen Qualifizierungschancen auf allen Beschäftigungsebenen. Chancen für hochqualifizierte Arbeitskräfte werden ebenso erhöht wie für gering Ausgebildete. Der Markt braucht qualifizierte Fachkräfte um den Anforderungen der immer komplexer werdenden Branche gerecht zu werden.

dbpromotion, HH

Ob neu oder gebraucht:
Hauptsache, ein Transporter von Mercedes-Benz.

Alles Plaketti!

Vito mit EURO 4 und grüner Umweltplakette ab **119,– €***

Ab sofort im TGC Berlin-Brandenburg: der Vito mit Euro 4-Abgasnorm samt grüner Umweltplakette. Natürlich zum Umwelt-Preis: *Vito 111 Kastenwagen, EZ 2006, Leasing-Sonderzahlung 3.490,– €, 24 Monate Laufzeit, 40.000 km Gesamtlaufleistung, ab 119,– € pro Monat – ein Angebot der Mercedes-Benz Bank AG. Und Ihren gebrauchten Transporter ab EZ 1995 (exklusive Minivans) nehmen wir zum DAT-Wert plus 2.000,– € in Zahlung. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Mercedes-Benz

TGC Transporter Gebrauchtwagen Center
Berlin-Brandenburg

Mercedes-Benz TGC der Daimler AG
Seeburger Straße 27, Blankenburger Straße 99-105
Hotline 030/39 01-50 00, www.berlin.mercedes-benz.de

Ziel der Bundesregierung soll es mit diesem Masterplan sein, 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. Unter dieser Prämisse erarbeitet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den „Masterplan Güterverkehr und Logistik". Impulse und Anregungen von Verbänden, Wirtschaft, Wissenschaft und Gewerkschaften fließen in den Masterplan mit ein. Güterverkehr und Logistik müssen nachhaltig gestaltet werden, d. h.

- Fortentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Logistiksysteme möglichst ohne große zusätzliche Beeinträchtigungen für Mensch und Natur
- Effizienzsteigerung auch durch intelligente Wege der Verkehrsvermeidung
- weitere Förderung integrierter Verkehrspolitik durch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger
- noch effizientere Prozessorganisation der Transportkette, um die Ressourcen zu schonen
- Förderung der Nutzung innovativer Konzepte und Technologien
- gute Ausbildung von Personal und humane Arbeitsbedingungen und
- die Erschließung von Kapazitätsreserven bei allen Verkehrsträgern.

Bewertung des Entwurfs

Zu begrüßen ist die Absicht, dass sich die Bundesregierung mit dem Masterplan zum Logistikstandort Deutschland bekennt und durchaus eine zutreffende Analyse der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur – mit allen Engpässen und Schwachstellen – damit verknüpft. Einzelne Maßnahmen sind richtig und erhalten mit der Aufnahme in den Plan das politische Gewicht, das für eine zügige Realisierung Voraussetzung ist. Genannt sei beispielsweise die LKW-Parkplatzsituation an Autobahnen, zu deren Abhilfe bereits seit langem Forderungen des Gewerbes vorliegen. Allerdings wird sowohl aus der Politik als auch aus den Gewerbevertretungen erhebliche Kritik geäußert. So heißt es in einer gemeinsamen Stellungnahme mehrerer Verbände: „Um den Logistikstandort Deutschland zu stärken, muss die Bundesregierung aber auch die Rahmenbedingungen im Bereich Steuer- und Umweltrecht sowie Arbeits- und Sozialrecht den internationalen Wettbewerbsbedingungen anpassen.

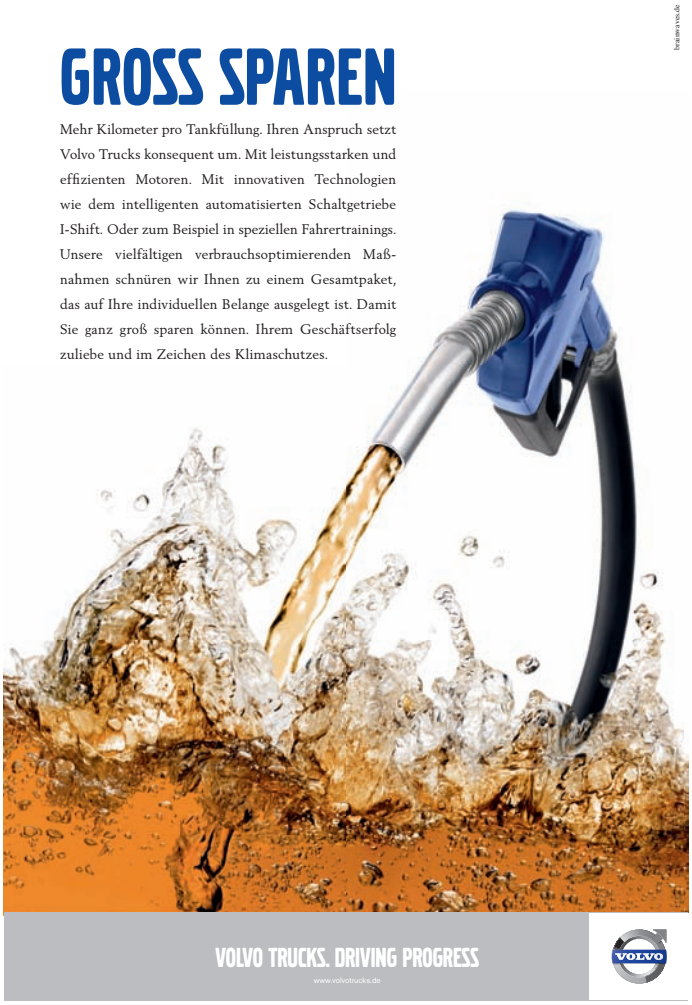
In der Frage der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen konnten in den letzten Jahren keine nennenswerten Fortschritte erzielt werden. Die vorhandenen Verzerrungen erschweren den Wettbewerb mit ausländischen Transport- und Logistikanbietern.

Auch die zunehmenden Beschränkungen aus Gründen des Umweltschutzes sollten auf den Prüfstand genommen werden. Meist handelt es sich um Maßnahmen, die keine messbaren Wirkungen auf die Luftqualität oder die Lärmimmissionen haben, den Transportaufwand aber wesentlich erhöhen. Ziel muss es sein, die Umweltbelastungen weiter zu verringern und gleichzeitig die verkehrliche Erreichbarkeit zu erhalten oder zu verbessern.

Dies kann durch eine Verbesserung des Verkehrsflusses und den Einsatz moderner Fahrzeuge erreicht werden. Die Transportbranche leistet durch die kontinuierliche Erneuerung ihrer Flotten hierzu bereits einen wichtigen Beitrag. Hemmend wirken auch die arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen, die eine Disposition von international eingesetzten Lkw-Flotten vom Standort Deutschland praktisch unmöglich machen."

Fortsetzung Seite 8

Anzeige



Ergebnisse der ProgTrans AG zur Abschätzung der Güterverkehrsentwicklung in Deutschland bis 2050

(Güterverkehr Deutschland 2050 - Schlussbericht - 2007 veröffentlicht)

- Sowohl das Güterverkehrsaufkommen wie auch die Güterverkehrsleistung werden bis 2050 nicht abnehmen, im Gegenteil: > Das Aufkommen wird gegenüber heute von gut 3.7 Mrd. Tonnen um knapp die Hälfte auf dann fast 5.5 Mrd. Tonnen zunehmen, > Die Leistung wird sich mehr als verdoppeln, von heute etwas weniger als 600 Mrd. Tonnenkilometer auf dann mehr als 1‘200 Mrd. tkm.

- Determiniert werden die Entwicklungen des Güterverkehrs einerseits von einer auch langfristig dynamisch zunehmenden Außenhandelsverflechtung und andererseits von einer ab 2030 stagnierenden Binnennachfrage.

- Die Transportweiten (auf deutschem Territorium) werden aufgrund der räumlichen Transportverflechtungen weiterhin steigen, wenn auch in etwas gedämpfter Form. Daher liegen die Zunahmen der Güterverkehrsleistungen allgemein über denen des Aufkommens.

- Die (leistungsbezogene) Transportintensität aller Verkehrsträger insgesamt und bezogen auf das BIP wird ab ca. 2035 stagnieren und dann ab 2040 sogar leicht zurückgehen. Differenzierter nach Hauptverkehrsrelationen betrachtet, findet die Entkopplung der Güterverkehrsleistung und der entsprechenden wirtschaftlichen Größen in den grenzüberschreitenden Relationen bereits statt und wird sich zukünftig weiter fortsetzen. Im Binnenverkehr setzt dieser Effekt ab ca. 2030 ein.

- Das Aufkommen im Binnenverkehr wird ab 2030 stagnieren. Aufgrund der noch leicht zunehmenden Transportweiten schlägt sich dies in der Binnenverkehrsleistung nicht nieder; diese wird - wenn auch abgeschwächt - zwischen 2030 und 2050 weiter zunehmen.

- Die grenzüberschreitenden Verkehre wachsen demgegenüber stärker und ohne erkennbare Einschnitte. Da die Transportweiten (auf den inländischen Streckenabschnitten) hier nur noch geringfügig zunehmen, liegen die Wachstumsraten von Aufkommen und Leistung nah beieinander. Der Empfang wird auch weiterhin den Versand übersteigen.

- Am dynamischsten wird der Durchgangsverkehr zulegen: Trotz leicht sinkender Transportweiten wächst hier die Leistung bis 2050 so stark, dass sie dann ca. ein Fünftel der gesamten Güterverkehrsleistung auf deutschen Verkehrswegen ausmachen wird. Gestützt wird dieses Wachstum von einer markanten Aufkommenszunahme in diesem Segment.

- Grundsätzlich halten sich die Veränderungen beim Modal split sowohl beim Aufkommen wie auch in der Leistung mit Verschiebungen in Höhe von ca. drei Prozentpunkten in Grenzen.

- Profitieren wird von der Güterverkehrsentwicklung die Eisenbahn. Sowohl beim Aufkommen wie auch bei der Leistung wird sie die höchsten Wachstumsraten verzeichnen. Dieses Bild verstärkt sich noch leicht ab 2030. Bis 2050 wird die Bahn sowohl im aufkommens- wie auch im leistungsbezogenen Modal split um ca. zwei Prozentpunkte zulegen.

- Im Straßengüterverkehr macht sich ab 2030 der Rückgang der Binnenverkehrstonnage bemerkbar. Hier muss der Lkw ca. anderthalb Prozentpunkte am Modal split abgeben, während er aufgrund der Bedeutungszunahme der (inländischen wie auch grenzüberschreitenden) Fernverkehre bei der Güterverkehrsleistung bis 2030 seinen Vorsprung im Modal split so weit ausbaut, dass er gesamthaft bis 2050 immer noch um ca. zwei Prozentpunkte zulegen kann.

- Absolut betrachtet wird auch die Binnenschifffahrt bei Aufkommen und Leistung wachsen. Relativ gesehen bleibt der Anteil der auf deutschen Wasserstraßen beförderten Transportmenge am Gesamtaufkommen bis 2050 stabil. Die nur geringfügigen Zunahmen der Transportweiten können jedoch den Leistungszuwachs nicht über den der anderen Landverkehrsträger heben; somit gibt das Binnenschiff bis 2050 knapp drei Prozentpunkte am leistungsbezogenen Modal split ab.

- Der stark wachsende kombinierte Verkehr profitiert einerseits selbst vom Güterstruktureffekt (weg vom Massengut, hin zu den Stückgütern) und beeinflusst andererseits massiv die dynamischen Entwicklungen in der Güterabteilung der „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren”.

Fortsetzung von Seite 7

Kritisiert werden zudem die angestrebte Vermeidung und die erneut postulierte Verlagerung von Verkehren auf die Schiene. Bei ersterem bleibt der Zusammenhang zwischen Verkehr und Logistik ebenso unberücksichtigt wie die Tatsache, dass der Ausbau von Seehäfen – in Deutschland ebenso wie in europäischen Nachbarstaaten – zwangsläufig mit verstärkten Hinterland- und Transitverkehren einhergeht. Zudem wird bereits aus den Prognosen der Verkehrsentwicklung deutlich, dass in erster Linie der grenzüberschreitende Verkehr wachsen wird. Dies ist angesichts der Tatsache, dass Deutschland „Exportweltmeister“ ist, nicht überraschend, darf aber nicht in verkehrspolitischen Vermeidungsforderungen münden, weil dies genau auf den Export zielen würde.

Als besonders kritikwürdig ist die Absicht einzuschätzen, allein den Straßengüterverkehr die sogenannten externen Kosten aufzubürden. Dies geht zwar ausdrücklich nicht aus dem Entwurf des Plans hervor, allerdings wird Bezug genommen auf die entsprechenden EU-Vorgaben. Dort zeichnet sich allerdings eine einseitige Belastung des Straßengüterverkehrs ab. Dieser Umstand und die im Plan vorgesehene Maßnahme, dem Schienengüterverkehr künftig die mit der Ökosteuer auferlegte Stromsteuer zu erlassen, machen einmal mehr deutlich, dass statt innovativer Ansätze eher überholte Instrumente zu neuem Leben erweckt werden sollen. Hierzu lassen sich eine Reihe weiterer Beispiele finden:

So sollen mit einer „Initiative für Logistik im städtischen Raum“ Leitlinien Berücksichtigung finden, die die Innung bereits vor 20 Jahren eingefordert hatte und die heute als Selbstverständnisse gelten sollten (und beispielsweise im aktuellen Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr zu den Grundsätzen gehören).

Auch die ambitionierten Vorhaben zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind nicht ohne Kehrseite: so seien die Mittel aus der LKW-Maut für den angestrebten Infrastrukturausbau nicht ausreichend, erklärte der Verkehrsminister anlässlich eines Parlamentarischen Abends Ende April in Berlin. Aus diesem Grunde müsse – neben drei anderen Maßnahmen – die Maut entsprechend erhöht werden. Zudem solle die Maut – so heißt es wiederum im Masterplan – nach Strecken und Zeitklassen differenziert werden. Das aber läuft letztendlich auf eine weitere Verschlechterung der Wettbewerbsbedingungen der deutschen Transportunternehmen gegenüber ihren europäischen Wettbewerbern hinaus. Insbesondere der am Tage stattfindende regionale Wirtschaftsverkehr müsste dann mit deutlich höheren Mautsätzen rechnen als der in den Nachtstunden fahrende internationale Transitverkehr – eine absurde Vorstellung angesichts der Zielsetzung der Maut, auch nicht in Deutschland ansässige und tankende Transporteure an den Infrastrukturkosten zu beteiligen.

Und dass die Bahnideologen nach wie vor meinungsbildend sind, wird (neben den bereits genannten Aspekten) auch an folgendem deutlich: während die Entwicklung eines Förderprogramms zur Erhöhung der Umwelt- und Sicherheitsstandards von der Höhe der Mauteinnahmen abhängig gemacht wird, werden für die Einrichtung eines Förderprogramms zum *Einsatz* (nicht etwa zur Entwicklung!) moderner Lärmminderungstechnologien bei Schienenfahrzeugen über vier Jahre verteilt 20 Mio. EUR veranschlagt. Das heißt nichts anderes als: das Straßengüterverkehrsgewerbe zahlt seine Förderprogramme selbst, die Bahn bekommt das Geld – auch hier – vom Bund!

Schließlich wird noch ein Vermarktungskonzept für den Logistikstandort Deutschland gepriesen, denn schließlich schafft die Weiterverarbeitung und Endmontage importierter Vorerzeugnisse in Deutschland Arbeitsplätze. „Vor diesem Hintergrund bieten sich Chancen für mehr Wirtschaftswachstum und Beschäftigung“, heißt es im Masterplan. Den Widerspruch, für den Logistikstandort Deutschland zu werben und gleichzeitig Verkehr vermeiden zu wollen, vermag der Masterplan nicht aufzulösen. Es bleibt also lediglich, bedauernd feststellen zu müssen, dass im Bundes*verkehrs*ministerium die enge Verbindung von Verkehr und Logistik noch nicht überall erkannt wurde.

Fazit

Dass der Masterplan Güterverkehr und Logistik überraschend Neues zu Tage fördert, war ebenso wenig zu erwarten wie der bedauerlicherweise zu konstatierende Griff in die „verkehrspolitische Mottenkiste“, der sich in den beschriebenen Maßnahmen ausdrückt. Angesichts der vielfältigen Kritik aus verschiedensten Lagern ist die Bundesregierung gefordert, den Entwurf des Plans einer grundlegenden Überarbeitung zu unterziehen, um für eine echte Entwicklung des Logistikstandortes Deutschland tatsächlich geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen und nicht nur wieder eine neu Begründung für die weitere Verteuerung des Straßengüterverkehrs und die Vertiefung der Wettbewerbsverzerrungen zu entwickeln.

Impressum

Herausgeber:
Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.
Hedemannstraße 13, 10969 Berlin

Redaktion:
Gerd Bretschneider
Sandra Elsanowski
Tel.: 030.251 06 91 - Fax: 030.251 06 93
www.fuhrgewerbe-innung.de - info@fuhrgewerbe-innung.de

Versand:
Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

Satz, Layout, Druck, Anzeigenverwaltung:
FGIBB Service GmbH
Hedemannstraße 13, 10969 Berlin
Tel.: 030.25 29 50 10 - Fax: 030.25 29 50 11
www.fgibb.de - post@fgibb.de

Titelbild/Quelle: MAN, Scania, Volvo, Deutsche Bahn