

Kriterien des BUND an die Aufstellung des „Masterplans Güterverkehr“

Der in der Koalitionsvereinbarung angekündigte Masterplan muss sich hinsichtlich seines Aufstellungsverfahrens und seiner Inhalte als zukunftsfähig erweisen.

Da es bei Verkehrsinvestitionen um langfristige Zeiträume geht, muss er mindestens auf die nächsten 15 Jahre ausgerichtet sein. Güterverkehr muss wirtschaftlich effizient und umweltverträglich sein. Mit anderen Worten: Der Masterplan muss das zentrale Konzept für nachhaltige Gütermobilität in Deutschland sein.

Zitat Koalitionsvereinbarung:

Wir werden in Zusammenarbeit mit der Verkehrswirtschaft, der verladenden Wirtschaft und mit wissenschaftlicher Unterstützung einen Masterplan Güterverkehr und Logistik erarbeiten, um insbesondere die Effizienz des Gesamtverkehrssystems für den Güterverkehr zu steigern und die bessere Nutzung der Verkehrswege zu ermöglichen.

1. Ehrliche Grundlagen

- In die Aufstellung des Masterplans muss die Zivilgesellschaft insgesamt einbezogen werden. Er darf nicht einseitig nur zusammen mit der Wirtschaft entwickelt werden. Negativbeispiel ist der „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur“ in Deutschland vom Oktober 2004. Geschrieben von den großen Flughäfen, verabschiedet zwischen Politik und Wirtschaft unter Ausschluss der Umweltverbände und dem Parlament, wird er mittlerweile wie ein offizielles Staatsdokument behandelt.
- Der demografische Wandel muss endlich angemessen in die Infrastrukturplanung einbezogen werden. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) fußt auf Aussagen zur Demografie aus dem Jahre 1997. Die seither sehr intensive Diskussion über demografischen Wandel in der Bundesrepublik mit Auswirkungen auf alle Bereiche ist dem BVWP komplett unbekannt. Der BVWP extrapoliert stattdessen einfach die Bevölkerungsentwicklung von den 70er Jahren bis 1997 in die Zukunft und prognostiziert einen Wiederanstieg der Geburtenrate in den neuen Bundesländern!
- Die alten Prognosen des BVWP 2003 dürfen nicht einfach fortgeschrieben werden sondern es werden neue politische Gestaltungsszenarien gebraucht. Die allgemeine Wachstumsprognose für die Verkehrsleistung des Güterverkehrs von 64 % aus dem BVWP ist überholt. Es muss viel deutlicher innerhalb der Wachstumssegmente unterschieden werden (es wächst praktisch nur der internationale Straßengüterverkehr und die Luftfracht). Der innerdeutsche Straßengüterverkehr zeigt dagegen keinen Wachstumstrend. Die Wirkung der Maut ist noch unsicher. Die ersten Statistiken zeigen auch einen Dämpfungseffekt auf das Wachstum des internationalen Transitverkehrs. Auch dafür werden politische Gestaltungsszenarien gebraucht.

- Das Wachstum des Straßengüterverkehrs ist regional sehr unterschiedlich. In den Schrumpfungsräumen können durch Straßenbau Entleerungseffekte beschleunigt werden für die wirklichen Wachstumsregionen werden neue Lösungskonzepte gebraucht. Das Wachstum in den Regionen der Bundesrepublik ist sehr unterschiedlich (vgl. das acatech-Gutachten 2005). Drastisch schrumpfenden Regionen stehen Regionen mit wachsenden Wirtschafts- und Verkehrsleistungen gegenüber. Bei den wachsenden Regionen handelt es sich um Ballungsräume, bei denen neue Konzepte greifen müssen, die nicht mehr auf weiteren Straßenbau setzen können, weil dort die regionalen Umweltkapazitäten bereits heute deutlich überschritten sind.
Der Masterplan Güterverkehr muss deshalb die hoch belasteten Korridore gesondert betrachten. Die Ursachen des Güterverkehrswachstums müssen thematisiert werden. Globalisierung und Wachstum des deutschen Außenhandels hat nicht nur positive Auswirkungen. Im Mittelpunkt müssen realistische Betrachtungen der Auswirkungen des wachsenden Güterverkehrs auf die Arbeitsplätze stehen. Thematisiert werden muss auch, dass viele Gütertransporte oder z.B. das Wachstum der Schiffsrößen stark von Subventionen abhängig sind. Hier müssen auch Alternativen geprüft werden.
- Ehrliche Investitionsplanung, die an den realen Finanzierungsmöglichkeiten ausgerichtet ist. Die Bedarfsvolumina für Infrastrukturmaßnahmen sind viel zu hoch und in den nächsten 25 Jahren nicht finanzierbar. Es müssen Prioritäten gesetzt werden: der umweltfreundliche Verkehrsträger Bahn braucht eine massive Erhöhung der Schieneninvestitionen.

2. Wirksame Verkehrsverlagerung auf den Schienengüterverkehr

- Das BVWP-Ziel Verdoppelung des Schienengüterverkehrs muss entschieden verfolgt werden. Im BVWP 2003 wurde im „Integrationsszenario“ das Ziel der Verdoppelung des Schienengüterverkehrs formuliert. Daran ist festzuhalten. Eine nachhaltige Güterverkehrspolitik sollte dieses Wachstum noch konkretisieren im Sinne einer Verdoppelung des Güterverkehrsanteils der Schiene.
- Konkrete Verlagerungskonzepte für die Wachstumsregionen werden gebraucht. Notwendig sind realistische und aufeinander abgestimmte Netzstrategien für die einzelnen Verkehrsträger. Die Lösung für die Ballungsräume muss in einer massiven Verbesserung des Güterverkehrs auf der Schiene gesucht werden, z.B. auch mit Angeboten für Kleingüter (KEP-Dienste). Gerade in Ballungsräumen sollten die Potenziale regionaler Wirtschaftskreisläufe genutzt werden.
- Containerboom, Hafenausbau und mangelnde Hinterlandkapazitäten müssen vereinbart werden.
Der Seeverkehr wächst im selben Maße wie der LKW-Verkehr und mit weitaus weniger Aufmerksamkeit. der Hamburger Hafen verzeichnete in den letzten 10 Jahren einen Zuwachs von 140 % bei den Containern. Ein Hafen ist nur so gut wie seine Hinterlandanbindungen. Ohne massive Verlagerung von der Straße auf die Schiene werden die Häfen landseitig kollabieren. Die Binnenschifffahrt ist – außer auf dem Rhein – keine leistungsfähige Alternative. Ihr Anteil beim Abtransport vom Hamburger Hafen beträgt gerade mal 1 %.

- Verzicht auf Prestigeprojekte
Wirksame Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist nur möglich, wenn definitiv auf Prestigeprojekte zugunsten kosteneffizienter Alternativen verzichtet wird. Dazu gehören der Bau der gesamten Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt und das Bahnprojektt „Stuttgart 21“. Diese Mittel werden für einen kosteneffizienten Ausbau von Strecken und Knoten für den Güterverkehr gebraucht.

3. Intelligente Infrastrukturstrategien

- Abgestimmte Netzstrategien statt Parallelausbau.
Statt gleichzeitigem Ausbau aller Verkehrsträger sind Konzepte gefragt, die eine bessere Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern gewährleisten. Notwendig sind Netzstrategien für die Entwicklung der einzelnen Netze die auf Ergänzung und nicht auf Konkurrenz basieren.
- Der Masterplan muss eine Prioritätenliste der notwendigen und finanzierbaren Maßnahmen enthalten.
Bisher ist eine Investitionsstrategie, die dem Schienengüterverkehr bis 2015 ein effizientes und gegenüber dem Straßenverkehr konkurrenzfähiges Netz zur Verfügung stellt nicht erkennbar. Die sog. 66er-Liste im Anschluss an den BVWP ist keine wirkliche Prioritätenliste.
- Die Investitionen in die Schiene müssen massiv erhöht werden.
Der im Bundeshaushalt für 2006 und für die nächsten Jahre bereitgestellte Mittelrahmen für Schieneninvestitionen reicht mit 3,4 Mrd. Euro pro Jahr bei weitem nicht aus, um den dringend notwendigen Ausbau der Seehafenhinterlandverkehre auf der Schiene zu gewährleisten.
Ein leistungsfähiger Ausbau der Schiene muss bis 2012, spätestens 2020, durchgeführt sein für:
 - Antwerpen
 - Rotterdam (Betuwe)
 - Bremerhaven
 - Hamburg
 - Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port)

4. Effektive Instrumente

- Die Maut muss konsequent weiterentwickelt werden.
Die Ende März novellierte LKW-Maut (Eurovignette) gibt der Bundesregierung zusätzliche Handlungsoptionen mit der Möglichkeit, die die Maut auf alle Straßen auszuweiten und alle Nutzfahrzeuge ab 3,5 t einzubeziehen.
Möglich war bereits vorher die Erhöhung der Maut, um die Wegekosten wirklich vollständig den Hauptverursachern anzulasten. Die Mauthöhe ist deshalb in Schritten auf die Höhe des Schweizer Modells zu erhöhen. Außerdem ist die seit der novellierten Mautrichtlinie mögliche Einbeziehung der externen Kosten vorzubereiten.

5. Ehrgeizige Umwelt- und Sozialstandards sind zu setzen für

- Emissionen insbesondere bei der Schifffahrt
National und international müssen Maßnahmen ergriffen werden, endlich anspruchsvolle Emissionsstandards für die Schifffahrt durchzusetzen, bislang gelten insbesondere Seeschiffe als fahrende Sondermüllverbrennungsanlagen.
- Binnenschifffahrt auf lebendigen Flüssen
Das Märchen der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt muss in Frage gestellt werden zugunsten einer realistischen Kosten-Nutzen-Bilanz, die die permanenten Eingriffe in die Flusslandschaften und die Emissionen der Binnenschifffahrt einbezieht.
- Lärmschutz im Schienengüterverkehr
Der Masterplan muss ein realistisches und verbindlich terminiertes Lärminderungsprogramm für die Schiene enthalten, das insbesondere am rollenden Material ansetzt (Ersatz der Grauguss-Klotzbremsen der Güterwaggons).
- Lenk- und Ruhezeiten
Durch ausreichende Kontrollen und spürbare Sanktionen muss die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten der Lkw sicher gestellt sein.

6. Echte Innovationen im Bereich der Logistik

- Die Potenziale der Logistik für mehr Effizienz müssen genutzt werden.
Durch innovative Logistikkonzepte, die an der Quelle der Verkehrserzeugung ansetzen, können Entlastungspotenziale für den Straßengüterverkehr ausgeschöpft werden. Ebenso: Bessere Ausschöpfung der Potenziale regionaler Wirtschaftskreisläufe.
Für die Kleingütertransporte (KEP-Dienste: Kurier-, Express-, Paketdienste) sollte eine Perspektive im Bereich der Schiene aufgebaut werden.
Für die Feinverteilung in der Region werden Railports für den Umschlag von der Schiene auf die Straße gebraucht.
Für die Bündelung der Gütertransporte in der Stadt müssen neue Lösungen gefunden werden.
- Für umweltfreundliche Logistik müssen Anreize geschaffen werden.
Um tatsächlich und nicht nur verbal Innovationen zu fördern, sollten zeitlich begrenzt Anreize für umweltfreundliche Logistikunternehmen zur Verfügung gestellt werden.

Berlin, 1. August 2006

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin