

## Stellungnahme

### Masterplan Güterverkehr

## „Vorschläge zur Verbesserung von Güterverkehr und Logistik in Deutschland“

---

#### Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat mit Schreiben vom 5. November 2007 den BUND um Stellungnahme zu den vorliegenden Vorschlägen aus dem Workshopprozess zum „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ bis zum 28. Dezember 2008 gebeten.

Der BUND begrüßt, dass das BMVBS den beteiligten Verbänden vor Abschluss des Prozesses die Möglichkeit einräumt, zu den bisher vorgelegten Ergebnissen insgesamt Stellung zu nehmen. Der BUND betont, dass der Workshopprozess eine gelungene Form der Einbindung der verschiedenen Interessengruppen war und in Zukunft öfter angewendet werden sollte.

#### I. Zur Rolle des „Masterplan Güterverkehr“ aus Sicht des BUND

Erklärtes Ziel des „Masterplans Güterverkehr und Logistik“ ist eine Steigerung der Effizienz des gesamten Güterverkehrssystems. Dieses Ziel ist zu begrüßen, wenn es als Ansatz einer verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrspolitik im Sinne der Steigerung der Effizienz des Gesamtsystems verstanden wird. Eine Erhöhung der Effizienz des Straßenverkehrs alleine mit dem Effekt einer Kapazitätssteigerung – z.B. durch zusätzlichen Straßenbau – würde dagegen die CO<sub>2</sub>-Belastung erhöhen.

Der Güterverkehrs- und Logistikmarkt in Deutschland wächst in den letzten Jahren sehr stark, vor allem beeinflusst durch eine stärkere europäische und globale Arbeitsteilung. Dies schlägt sich besonders in außerordentlich hohen Wachstumsraten der deutschen Nordseehäfen und den damit zusammenhängenden Engpässen im Seehafenhinterland nieder. Zugleich steht der Güterverkehrs- und Logistiksektor in Deutschland und Europa vor großen Herausforderungen hinsichtlich Effizienz und Klimaschutz. Im dicht besiedelten Transitland Deutschland müssen neben den CO<sub>2</sub>-Emissionen auch andere Umweltbelastungen gesenkt werden. Konsequentes Handeln beim

Klimaschutz ist endlich auch und gerade im Verkehrsbereich gefordert. Statt der in den nächsten 10 Jahren zu erwartenden Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bzw. Klimagase im Straßengüterverkehr ist eine Deckelung und Absenkung dieser Emissionen zwingend erforderlich.

In diesem Zusammenhang begrüßt der BUND ausdrücklich die gemeinsam mit den hier zur Stellungnahme vorliegenden Vorschlägen vom BMVBS vorgelegte verkehrspolitische Orientierung. Sie setzt den Rahmen für die zukünftige Güterverkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland und benennt die zentrale Herausforderung der Verkehrspolitik- die Entkopplung der Mobilität vom Wirtschaftswachstum. Der BUND unterstützt die Feststellung der verkehrspolitischen Orientierung, dass der Verkehrssektor einen Klimaschutzbeitrag leisten muss:

- durch Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger, hauptsächlich die Schiene,
- durch eine höhere Effizienz sowohl des gesamten Güterverkehrssystems, als auch beim Primärenergieeinsatz einzelner Fahrzeuge
- durch Vermeidung von Verkehren.

Aus Sicht des BUND müssen der zukünftige Masterplan Güterverkehr und alle seine Einzelvorschläge daran gemessen werden, ob sie diese Maßgaben der verkehrspolitischen Orientierung rasch genug umsetzen werden. Die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen müssen geeignet sein, die Effizienz des gesamten Güterverkehrssystems ausreichend zu erhöhen und der Vermeidung von Verkehren bzw. der Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger dienen. Alle Maßnahmen zusammen müssen zudem ein CO<sub>2</sub>- bzw. Klimagas-Reduktionsziel im Güterverkehr insgesamt gewährleisten.

Dieses Reduktionsziel muss quantifiziert und durch entsprechende Instrumente sichergestellt werden; der BUND schlägt dem BMBVS vor, dafür das Instrument einer Einbeziehung der Hauptemittenten internationaler Straßengüterverkehr und Seeschifffahrt in den EU-Emissionshandel für CO<sub>2</sub> ab 2010 zu prüfen. Nur diese Verkehre wuchsen in den letzten Jahren und Jahrzehnten in klimabedrohlichem Ausmaß an. Für die Seeschifffahrt liegen bereits Vorschläge für einen Emissionshandel auf dem Tisch. Die Einbeziehung der Seeschifffahrt in den Emissionshandel wird auch von der Bali-Road Map verlangt. Auch beim Straßengüterverkehr ist ein Instrument zur Begrenzung der absoluten Emissionen sinnvoll. Hier sind die Transitverkehre das Marktsegment mit den weitaus stärksten Anstiegsraten. Deshalb sollte geprüft werden, ob ein Emissionshandel für die internationalen oder die weiträumigen Straßengütertransporte möglich und sinnvoll ist.

## **II. Zu den einzelnen Vorschlägen zur Verbesserung von Güterverkehr und Logistik in Deutschland**

Das BMVBS hat am 5. September 2007 zusammen mit der verkehrspolitischen Orientierung 27 Vorschläge zur Verbesserung des Güterverkehrs in Deutschland vorgelegt und am 5. November 2007 in einer um Maßnahmen erweiterten Version den Verbänden zur Stellungnahme zugestellt. Die Vorschläge sind laut BMVBS die wesentlichen Maßnahmen, die in den Masterplan-Workshops diskutiert wurden.

Die weitaus meisten Vorschläge betreffen die Infrastruktur und die Technik. Die Bereiche Umwelt, Kooperation und Vernetzung, Beschäftigung Internationaler Wettbewerb und Prozessoptimierung sind dagegen deutlich weniger vertreten. Die Mehrzahl der Vorschläge ist verkehrsträgerübergreifend angelegt, mit Ausnahme der Vorschläge für den Bereich Infrastruktur, wo sie zum größten Teil sektoral gegliedert sind. Bei den Vorschlägen zu einzelnen Verkehrsträgern ist

die Straße quer durch die Themenbereiche am stärksten vertreten. Aus Sicht des BUND sind die Vorschläge leider in ihrer Wertigkeit sehr unterschiedlich und schlecht vergleichbar.

Der BUND wird nur die aus seiner Sicht relevanten Vorschläge kommentieren. Für die Bereiche Infrastruktur, Beschäftigung und Ausbildung, sowie Umwelt findet sich zunächst eine zusammenfassende Übersicht, dann eine Behandlung der einzelnen Vorschläge.

### a) Infrastruktur

Die Vorschläge im Bereich Infrastruktur sind zum größten Teil paritätisch für alle Verkehrsträger, bzw. mindestens jeweils für Straße und Schiene zusammengestellt, sind aber nicht verkehrsträgerübergreifend angelegt. Nach Meinung des BUND muss jedoch die Parallelförderung von Straßen, Schienen und Wasserstraßen der letzten 50 Jahre zugunsten einer Verbesserung des Gesamtverkehrssystems aufgegeben werden. Vorrangig muss die umweltverträgliche und sichere Schiene gefördert werden. Statt weiterer neuer Straßen- und Wasserstraßeninfrastruktur braucht Deutschland in erster Linie eine Prioritätensetzung zugunsten gezielter Investitionen in Schnittstellen, wie z. B. den Seehäfen an denen kurzfristig große Kapazitätsreserven mobilisiert werden können.

Infrastrukturvorhaben müssen zukünftig einer Erfolgskontrolle unterliegen. Dazu ist eine starke Neugewichtung der Kosten-Nutzen-Berechnung zugunsten von Nachhaltigkeits- und CO<sub>2</sub>-Minderungszielen sowie der Verzicht auf die Monetarisierung von Zeitgewinnen privater Pkw-Nutzer nötig.

Zur Steigerung der verkehrsträgerübergreifenden Effizienz von Infrastrukturinvestitionen wird die konsequente Anwendung der Strategischen Umweltprüfung (SUP) in allen relevanten Planungskorridoren zwingend erforderlich. Sonst wird der Anspruch einer verkehrsträgerübergreifenden Planung und einer Steigerung der Gesamteffizienz des Systems faktisch aufgegeben. Selbstverständlich muss die SUP bei der künftigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (Bundesfernstraßenbedarfsplan, Bundesschienenwegebauausbauprogramm) angewendet werden.

Nach Einschätzung des BUND werden die vorgelegten Vorschläge im Bereich Infrastruktur auch bei kompletter Umsetzung nur zu einer temporären Entlastung der Engpässe und des Güterverkehrssystems insgesamt führen, da die grundlegenden Strukturfehler der Verkehrswegeplanung (sektorale Bedarfsplanung statt zielorientierter Prioritäten, falsch gewichtete KNA, Parallelinvestitionen in alle Verkehrsträger) auch im Masterplan fortgeschrieben werden.

**Vorschlag 1:** Entmischung/Trennung von Güter- und Personenverkehr im Schienen- und Straßennetz auf hoch belasteten Strecken und Knoten

BUND: Eine stärkere Entmischung bzw. Trennung von Güter- und Personenverkehr ist grundsätzlich sinnvoll. Bei der Schiene kommen organisatorische, kombinierte baulich-organisatorische oder rein bauliche Maßnahmen in Frage. Um die baulichen Maßnahmen auch tatsächlich umsetzen zu können, müssen allerdings kurzfristig entsprechende Investitionsmittel durch den Bund bereitgestellt werden. Bei der Straße kann eine räumliche und zeitliche Ausdehnung von Lkw-Überholverböten zu einer besseren Entmischung von Güter- und Personenverkehr beitragen.

**Vorschlag 3:** Mehrlagige Containertransporte außerhalb des Rheins

BUND: Mehrlagige Containertransporte sind bereits heute auf den meisten Flüssen in Deutschland möglich bei entsprechendem Wasserstand. Auf den meisten Kanälen in Deutschland ist ein

wirtschaftlicher zweilagiger Containertransport möglich. Nach Ansicht des BUND sollte die Prüfung der Möglichkeiten für solche Transporte außerhalb des Rheins auf Basis einer eingehenden Netzanalyse erfolgen, die vor allem organisatorische und kostengünstige investive Lösungen an den Engpässen und Knoten im Kanalnetz untersucht, zum Beispiel den Ausbau des Schiffshebewerks Scharnebeck zur Nutzung des Elbe-Seiten-Kanals durch größere Containertransporte. Aufgrund des sehr geringen Containeraufkommens der Binnenschifffahrt und des Modal Split Anteils von ca. 1 % beim Seehafenhinterlandaufkommen außerhalb des Rheins hält der BUND Investitionsvorhaben an Flüssen für nicht zielführend um das steigende Güterverkehrsaufkommen zu bewältigen und lehnt sie daher ab.

**Vorschlag 4:** Verkehrsträgerspezifische Strategien für die Bestandserhaltung unter Berücksichtigung der erwarteten Güterverkehrsbelastung

BUND: Eine Optimierung des Mitteleinsatzes unter Berücksichtigung der erwarteten Güterverkehrsbelastung ist sinnvoll. Deshalb ist die Konzentration auf den Bestand erforderlich. Bei der Schiene würde auch die Einführung der derzeit diskutierten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zu mehr Effizienz bei der Bestandserhaltung führen. Notwendig ist ebenfalls eine deutliche Aufstockung der Mittelhöhe für das Schienennetz, um die seit Jahren bestehende Unterfinanzierung der Schieneinfrastruktur abzubauen. Dies erfordert auch eine verkehrsträgerübergreifende Priorisierung.

**Vorschlag 5:** Berücksichtigung der aktuellen und prognostizierten Güterverkehrsentwicklung bei der Überprüfung der Bedarfspläne

BUND: Eine Überprüfung und Neubewertung der Bedarfspläne unter Berücksichtigung der aktuellen und prognostizierten Güterverkehrsentwicklung ist sinnvoll. Sollen tatsächlich größere Anteile des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene abgewickelt werden, wie es in der „Verkehrspolitischen Orientierung“ als Ziel formuliert ist, muss die Überprüfung der Infrastruktur-Bedarfspläne allerdings verkehrsträgerübergreifend erfolgen. Eine lediglich verkehrsträgerspezifische Überprüfung und Neubewertung würde bei der Schiene nur zu einer Neuverteilung des Mangels an Investitionsmitteln führen. (Siehe auch Stellungnahme zu Vorschlag 8). Aus Sicht des BUND ist es unbedingt erforderlich, die Struktur der Fortschreibung der Bedarfspläne zu reformieren und eine verkehrsträgerübergreifende Priorisierung anhand von Erfolgskriterien einzuführen. Nur so kann eine Zielerfüllung im Sinne der verkehrspolitischen Orientierung erfolgen. Der BUND ist der Auffassung, dass das derzeitige Vorgehen mit verkehrsträgerspezifischen Bedarfsplänen die Engpassprobleme nur temporär lösen kann und selbst bei sorgfältigem Mitteleinsatz im Sinne eines überarbeiteten Bedarfsplans, werden sich dieselben Probleme bereits in wenigen Jahren wieder stellen.

**Vorschlag 6:** Bedarfsgerechte Neukonzeption der KV-Terminalförderung und Weiterentwicklung von Umschlagstechniken

BUND: Eine Fortsetzung und Aufstockung der KV-Terminalförderung ist vor dem Hintergrund des massiven Ausbaubedarfs dringend erforderlich. Die Förderung innovativer Umschlagstechniken ist ebenfalls sinnvoll. Darüber hinaus sollten weiterhin Startbeihilfen für neue Kombinierte Verkehre (nationale „PACT“-Förderung) gewährleistet sein. Ein Schwerpunkt sollte nach Meinung des BUND hier allerdings auf der Umsetzung von Pilotprojekten liegen.

**Vorschlag 7:** Neubewertung des Bundesfernstraßen- und Bundeswasserstraßennetzes

BUND: Der Vorschlag ist sinnvoll, um eine bedarfsgerechtere Fern- und Wasserstraßenplanung zu realisieren. Nach Ansicht des BUND sollen Bundesfern- und Bundeswasserstraßen dem übergeordneten Verkehr dienen. Die Projekte werden in der Bundesrepublik jedoch dezentral beantragt und ausgehandelt. Ein großer Teil der Investitionsmittel wird für kleinräumige Projekte mit nur kommunaler Wirkung wie z.B. Ortsumfahrungen und Wasserstraßen mit Freizeitrelevanz ausgegeben. Bei Planungen für Güterverkehrsschnittstellen mit bundesweiter Relevanz, wie Seehäfen und Flughäfen ist eine Kompetenzverlagerung der Planung von den Ländern auf den Bund und eine Bedarfsanalyse unter Gemeinwohlgesichtspunkten erforderlich um Doppelinvestitionen zu vermeiden. Der Bund soll sich auf den weiträumigen Verkehr konzentrieren und den Teil der Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen einschließlich Finanzausgleich an die Länder abgeben, von dem keine erheblichen Netzwirkungen ausgehen. Die Länder sollen diese Mittel mit der Zweckbindung „Verkehr“ ausgeben. Mit der Umsetzung dieser Strukturreform würde eine langjährige Forderung des BUND erfüllt.

**Vorschlag 8:** Zusätzliche Investitionsmittel zur Sicherstellung der Finanzierungslinie des Bundesverkehrswegeplans 2003

BUND: Zusätzliche Investitionsmittel für die Schiene sind sowohl vor dem Hintergrund des stark wachsenden Schienengüterverkehrs als auch angesichts der seit Jahren bestehenden Lücke zwischen dem aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 resultierenden Finanzbedarf und den tatsächlich bereitgestellten Mitteln dringend erforderlich. Insofern ist der Vorschlag, auch für die Schiene zusätzliche Investitionsmittel in erheblicher Höhe bereitzustellen, grundsätzlich sehr zu begrüßen. Die vorgesehene Umsetzung ist allerdings offenkundig kontraproduktiv, denn im Gegensatz zur Straße und Wasserstraße, wo es der Finanzrahmen erlaubt, die Bedarfspläne bis 2020 abzuarbeiten, soll bei der Schiene bis 2020 nur der Abschluss der wichtigsten Vorhaben möglich sein. Dieses Missverhältnis zu Lasten der Schiene steht im Widerspruch zum angestrebten Ziel, größere Anteile des Güterverkehrsaufkommens auf die Schiene zu bringen. Soll der umweltfreundlichere Verkehrsträger Schiene tatsächlich gestärkt werden, muss auch eine entsprechende Priorisierung der Investitionsmittel erfolgen. Der BVWP 2003 setzt für die Schiene einen Investitionsbedarf von durchschnittlich 4,3 Milliarden Euro pro Jahr an, einschließlich der so genannten Bestandsnetzmittel. Anders als bei der Straße wurde der BVWP-Bedarfs-Wert bei der Schiene bislang in keinem Jahr erreicht. Hinzu kommen – insbesondere vor dem Hintergrund des wachsenden Schienengüterverkehrs – Investitionen in weitere Projekte, die nicht Bestandteil des BVWP sind. Der Bedarf liegt somit mindestens bei 5 Milliarden Euro pro Jahr.

Nach Auffassung des BUND sind zusätzliche Investitionsmittel zwar dringend erforderlich, dazu muss aber eine neue umfassende Priorisierung der Investitionsvorhaben erfolgen. Für den Güterverkehr auf der Schiene ist es essentiell, dass Investitionen im Bestandsnetz erfolgen, dass kurzfristig Nebenstrecken (auch NE) ertüchtigt werden und dass in die Knoten investiert wird. Diese Summen sind vergleichsweise gering im Vergleich mit den von der Bundesregierung weiter verfolgten Prestigevorhaben im Personenverkehr wie VDE 8 und Stuttgart 21. Auch von der geplanten Y-Trasse wird der Güterverkehr nur begrenzt profitieren. Wesentlich günstigere Lösungen im Bestandsnetz haben flexiblere Trassenkapazitäten und sind kurzfristiger umsetzbar.

**Vorschlag 9:** Nationale Flughafenpolitik

BUND: Der BMVBS sollte ein neues Flughafenkonzept vorlegen, das einerseits die Klimaverträglichkeit aber auch die regionalen Umweltkapazitäten der betroffenen Regionen nicht überschreitet. Voraussetzung dafür ist, dass Kurzstreckenflüge konsequent auf die Schiene verlagert und

dadurch freie Kapazitäten insbesondere am Drehkreuz Frankfurt/M. geschaffen werden. Dazu wird ein mindestens bundesweites Zug-Flug-Konzept gebraucht.

Zugleich muss sichergestellt werden, dass die Anwohner insbesondere nachts vor Fluglärm gesichert werden. Unannehmbar ist es z.B. wenn den AnwohnerInnen des Frankfurter Flughafens vor dem Ausbau ein Nachtflugverbot versprochen, dieses aber in Zusammenhang mit dem Ausbaubeschluss für die vierte Startbahn gebrochen wird.

### **Vorschlag 10: Nationale Hafenpolitik**

BUND: Der Ansatz, koordinierte Konzepte für Häfen, Hafenanbindung und Abfertungsverfahren zu entwickeln, wird begrüßt. Für die Themenkomplexe Standortvernetzung, Hafenanbindung und Abfertungsverfahren ist die Einbeziehung des Verkehrsträgers Schiene von zentraler Bedeutung. Die deutschen Seehäfen haben hierzu in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG bereits konkrete Handlungsvorschläge und Umsetzungsstrategien im Rahmen eines „Masterplans Seehafen-Hinterlandverkehr“ gemacht, die vom Masterplan Güterverkehr und Logistik aufgegriffen werden sollten. Zu diesem außerordentlich wichtigen Masterplan „Seehafen-Hinterlandverkehr“ sollte eine eigene Verbändebeteiligung durchgeführt werden.

Eine bessere Koordinierung und Kooperation der Hafenstandorte und eine nationale Steuerung der Hafenpolitik sind zwingend erforderlich. Ausgangspunkt für die Konzeptualisierung einer nationalen Hafenpolitik sollte der Ausbau nur eines „Tiefwasserhafens“ sein und darauf aufbauend eine Aufgabenteilung zwischen den deutschen Seehäfen mit dem Ziel diese dauerhaft zu sichern.

### **b) Beschäftigung und Ausbildung**

Aus Sicht des BUND ist es sinnvoll, schon bei der Ausbildung im Logistiksektor anzusetzen. Der BUND ist der Meinung, dass die Möglichkeiten der Logistik zur Effizienzsteigerung des Gesamtsystems und zur Kapazitätserhöhung der umweltverträglicheren Verkehre und damit zum Klimaschutz bisher in der Logistikausbildung nur eine unzureichende Rolle spielen. Der Logistiksektor in Deutschland kann sehr davon profitieren wenn die Einbeziehung von Umweltfolgen und ein stärkerer volkswirtschaftlicher Ansatz in der Logistikausbildung in den Vordergrund rücken. Wir schlagen als Symbol die Einrichtung eines Lehrstuhls für Vermeidungslogistik vor.

**Vorschlag 12:** Sicherstellung der erforderlichen Kontrolldichte hinsichtlich Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr, und

**Vorschlag 17:** Sicherstellung der erforderlichen Kontrolldichte hinsichtlich Gefahrgut im Straßengüterverkehr

BUND: Verstöße gegen geltende Verkehrs- und Sozialvorschriften im Straßenverkehr sind keine Kavaliersdelikte, sondern gefährden Menschen und Umwelt. Durch wiederholte Verstöße gegen die geltenden Vorschriften verschaffen sich Einzelne zudem unrechtmäßige Wettbewerbsvorteile gegenüber gesetzestreuen Mitbewerbern auf der Straße und gegenüber den Bahnen. Es ist zu begrüßen, wenn derartige Praktiken durch ausreichende Kontrollen, die dem steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung tragen, erschwert werden sollen. Ebenso wichtig wie eine ausreichende Kontrolldichte ist ein ökonomisch abschreckendes Sanktionssystem, das durch Verstöße erzielte Gewinne konsequent abschöpft.

### Vorschlag 13: Verbesserung der Berufs- und Karrierechancen in der Logistik

BUND: Maßnahmen zur Verbesserung von Aus- und Weiterbildung im Bereich Güterverkehr und Logistik sind sinnvoll. Angesichts der wachsenden Bedeutung von intermodalen Transportlösungen muss dabei stärker als bisher auch schienenverkehrsbezogenes und verkehrsträgerübergreifendes Know-how vermittelt werden.

Es fehlt ferner eine Ausbildungsreform der Logistikstudiengänge, die konsequent

- und auch nach außen erkennbar auf Integrationslogistik abhebt. Dieser gehört die Zukunft und hier hat Deutschland auch einen erheblichen Vorsprung im internationalen Wettbewerb;
- auf Vermeidungslogistik abzielt statt wie traditionell nur auf die Beschaffungs- und Distributionslogistik für vorhandene Produkte und Vorprodukte. Schon bei der Produktentwicklung muss die Logistik mitwirken, um spätere unnötige Transporte und Kosten für das Unternehmen und die Umwelt vermeiden oder vermindern zu können, um Alternativen bereits in dieser frühen Phase zu entwickeln. Das Thema Vermeidungslogistik muss auf der strategischen Ebene der Unternehmen verankert werden. Dadurch könnte auch das noch immer schlechte Image der Logistiker verbessert werden, weil ihr gesellschaftlicher Problemlösungsbeitrag besser sichtbar wird.

### c) Umwelt

Der BUND begrüßt, dass das Thema Umwelt im Rahmen der Masterplanworkshops behandelt wurde und dass eine Reihe von Vorschlägen aus dem Themenbereich Umwelt vorgelegt wurden. Aus Sicht des BUND sind die vom BMVBS im Bereich Umwelt vorgeschlagenen Maßnahmen jedoch nicht geeignet, die Leitlinien der verkehrspolitischen Orientierung zu erfüllen. Der BUND hält es für dringend erforderlich, ein Ziel für den Klimaschutzbeitrag des Güterverkehrssektors zu setzen (vgl. oben). Auch für andere Umweltschutzbereiche, zum Beispiel den Lärmschutz fehlen quantifizierte Ziele beispielsweise für die Umrüstung von Güterwagen. Aus Sicht des BUND sind die Vorschläge im Themenbereich Umwelt der Indikator dafür, ob die verkehrspolitische Orientierung eine Wirkung im Rahmen des Masterplans entfalten soll. Wenn nicht konkrete und geeignete Maßnahmen zur Erreichung von Nachhaltigkeitszielen auch im Güterverkehr verbindlich verabschiedet werden, **wird dieser Masterplan Güterverkehr und Logistik keinen Beitrag zum Klimaschutz leisten**. Im Gegenteil: er wird dafür sorgen, dass die Klimaschutzziele im Verkehrssektor weiterhin verfehlt werden.

### Vorschlag 14: Verbesserung der Lebensqualität durch nachhaltige Verkehrspolitik

BUND: Nachhaltige Verkehrspolitik umfasst neben der Sicherung von Lebens- und Umweltqualität auch die Notwendigkeit zukunftsfähigen Wirtschaftens. Aus Sicht des BUND ist nachhaltige Verkehrspolitik einer der Schlüsselpunkte für den Masterplan Güterverkehr und greift den Grundansatz der verkehrspolitischen Orientierung auf. Die Gewichtung von Vorschlag 14 als gleichwertiger Teil eines Maßnahmenpakets ist daher wenig sinnvoll, da alle anderen vorgeschlagenen Maßnahmen unter diesem Vorschlag zusammengefasst werden könnten und mit seiner Zielsetzung kompatibel sein müssten.

Die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sind grundsätzlich sinnvoll, werden nach Meinung des BUND jedoch nicht die nötige Wirkung entfalten, wenn sie nicht verkehrsträgerübergreifend ergänzt und konkretisiert werden. Um die Abhängigkeit vom Erdöl zu reduzieren, reichen Bemü-

hungen um alternative Kraftstoffe und Antriebstechniken allein nicht aus. Es müssen dafür auch die beträchtlichen Potenziale genutzt werden, die durch eine konsequente Effizienzstrategie, die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene und die Vermeidung von Verkehren gehoben werden können.

**Vorschlag 15:** Neugestaltung der Maut unter Berücksichtigung von Streckenbelastung, Tageszeit und weiterer Mautspreizung bei Emissionen

BUND: Die 2005 eingeführte Lkw-Maut hat sich als sinnvolles Instrument einer integrierten Verkehrspolitik erwiesen. Die 2006 novellierte EU-Wegekosten-Richtlinie hat neue Spielräume für eine Weiterentwicklung eröffnet. Der BUND begrüßt die Vorschläge, über die emissionsbezogene Mautspreizung Anreize zu einer schnelleren Modernisierung der Fahrzeugflotte zu geben, und weitere Gewichtsklassen einzubeziehen.

Ebenso wichtig ist aber, dass die Lkw-Maut – wie auf der Kabinettsklausur in Meseberg beschlossen – weiterentwickelt wird, um eine Lenkungswirkung auch im Sinne des Klimaschutzes zu entfalten, d.h. Anreize für mehr Effizienz im Straßengüterverkehr und zur Verkehrsverlagerung auf CO<sub>2</sub>-freundlichere Verkehrsträger zu setzen. Um eine solche Lenkungswirkung zu entfalten, muss die Mauthöhe mindestens ein Niveau erreichen, das den von den mautpflichtigen Fahrzeugen verursachten Wegekosten entspricht. Das jüngst (November 2007) im Auftrag des BMVBS erstellte Wegekostengutachten belegt jedoch, dass dies bislang nicht der Fall ist. Das bedeutet: Die durchschnittliche Mauthöhe muss wie im aktuellen Wegekostengutachten dargelegt angehoben werden. Darüber hinaus sollten auch die weiteren Spielräume für eine Weiterentwicklung der Maut genutzt werden: Die Maut muss – ggf. schrittweise – auf alle Lkw ab 3,5 Tonnen und auf das gesamte Straßennetz ausgedehnt werden.

**Vorschlag 16:** Umweltzertifizierung der Logistikkette

BUND: Der BUND begrüßt Anreize zur Prozessoptimierung entlang der Logistikkette. Allerdings hält der BUND die Zertifizierung der Kette nicht für ein geeignetes Instrument dafür, weil der Anreiz zur Zertifizierung selbst nicht besonders hoch ist. Der BUND hält ökonomische Instrumente wie die LKW-Maut sowie gezielte Beratungsangebote für geeigneter, um Anreize zur Prozessoptimierung zu setzen.

**d) Kooperation und Vernetzung**

**Vorschlag 21:** Logistikinitiative Deutschland

BUND: Die vorgeschlagene Institution ist im Ansatz sinnvoll, jedoch nur wenn ihre Aufgaben wesentlich über Vermarktung hinausgehen. Im Sinne der verkehrsträgerübergreifenden Optimierung des Güterverkehrssystems und zum Erreichen eines Klimaschutzbeitrags hält der BUND es für erforderlich, dass eine solche Institution ihren Fokus auf Beratungsaktivitäten setzt. Der BUND schlägt daher die Einrichtung einer **Logistikeffizienzagentur** vor. Diese Agentur kann u.a. konkrete Hilfestellungen bei Verlagerungsprojekten und intermodalen Transportketten anbieten. Auch Förderprogramme für Effizienz und Emissionsreduzierung könnten über diese Agentur laufen. Sie würde überwiegend auf die Beratung kleiner und mittlerer Unternehmen zielen, die bisher häufig überhaupt keine Transparenz in ihren Logistikkosten haben und wo es sehr große Optimierungspotenziale gibt.

Träger der Agentur könnten das BMVBS und BMU gemeinsam mit der Transportwirtschaft sein.

## e) Prozessoptimierung

**Vorschlag 22:** Verbesserte Betriebsorganisation

**Vorschlag 27:** Überprüfung von Zuglängen und -gewichten

BUND: Eine effizientere Nutzung der Schieneninfrastruktur ist ein sinnvolles Ziel. Einen wesentlichen Beitrag zur Effizienzsteigerung würde eine stärkere Entmischung bzw. Trennung von Güter- und Personenverkehr leisten (siehe Vorschlag 1). Dort, wo Verkehre weiterhin stark gemischt bleiben, kann neben Ausbaumaßnahmen auch eine verbesserte Betriebsorganisation zur effizienteren Nutzung der Schieneninfrastruktur beitragen (z.B. Erhöhung der Zuglängen und -gewichte).

Speziell für Effizienzsteigerung auf den Strecken des Seehafen-Hinterlandverkehrs haben die deutschen Seehäfen in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG bereits konkrete Handlungsvorschläge und Umsetzungsstrategien im Rahmen eines „Masterplans Seehafen-Hinterlandverkehr“ gemacht, die vom Masterplan Güterverkehr und Logistik aufgegriffen werden sollten.

Ob eine bloße Neufassung der Vorrangregelungen für Reise- und Güterzügen zur tatsächlichen Lösung von Nutzungskonflikten beitragen kann, ist allerdings fraglich.

Die Migrationsplanung für die ETCS-Technologie sollte weiterhin in enger Abstimmung mit den beteiligten Akteuren/Verbänden erfolgen.

**Vorschlag 23:** Flexibilisierung der Transportkette

BUND: In bestimmten Bereichen ist eine Flexibilisierung der Transportkette sinnvoll um Belastungsspitzen zu entzerren, jedoch muss darauf geachtet werden, dass sich Umwelt- und Lebensqualität dadurch nicht verschlechtern oder neue Nutzungskonflikte entstehen. Bewährte und sinnvolle Regelungen zum Schutz der Bevölkerung sind daher beizubehalten. Dazu gehören in jedem Fall das Sonntagsfahrverbot für den Straßengüterverkehr und Nachtflugverbote. Aus Sicht des BUND sind jedoch z.B. längere Dienstzeiten von Dienstleistern oder Behörden an Umschlagpunkten (Häfen, Hinterland- und Inlandterminals etc.) sinnvoll.

## f) Internationaler Wettbewerb

**Vorschlag 25:** Entlastung des Schienengüterverkehrs von der Stromsteuer

BUND: Dieser Vorschlag ist sinnvoll. Die Belastung der Schiene durch Steuern und Abgaben ist um einiges höher als die der anderen Verkehrsträger. Die Schiene ist auch der einzige Verkehrsträger der bislang am EU-Emissionshandel teilnimmt. Daher hält der BUND die Befreiung der Schiene von der Stromsteuer für sinnvoll und plädiert für eine rasche Umsetzung dieser Maßnahme.

## g) Technologien

**Vorschlag 26:** Effizientere Nutzung der Straßeninfrastruktur durch Information

BUND: Der Vorschlag ist sinnvoll, solange er mit der Infrastrukturinvestitionsstrategie verknüpft wird. Nach Ansicht des BUND können organisatorische und informatorische Lösungen Infrastrukturinvestitionen sinnvoll minimieren bzw. ersetzen. Die Prüfung der Möglichkeiten eines

solchen Konzeptes sollte systematisch vor jeder Neubauinvestitionsentscheidung für Straßeninfrastruktur erfolgen.

Berlin, 19. Dezember 2007

Dr. Gerhard Timm  
Bundesgeschäftsführer  
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.  
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin

erstellt von Dr. Werner Reh und Viviane Raddatz,  
Referat Verkehr, BUND e.V.  
Tel.: 030 / 2 75 86-4 84; Mail: [viviane.raddatz@bund.net](mailto:viviane.raddatz@bund.net); [werner.reh@bund.net](mailto:werner.reh@bund.net)