

Berlin, 11. Februar 2010

**Herausgeber:**

Bundesverband Großhandel,  
Außenhandel, Dienstleistungen e.V.

Am Weidendamm 1A  
10117 Berlin

Telefon 030 590099-540  
Telefax 030 590099-529

www.bga.de verkehr@bga.de

**Autor:**

**RA Burkhard Capell**  
Abteilung Verkehr und Logistik  
burkhard.capell@bga.de

## STELLUNGNAHME Masterplan Güterverkehr und Logistik

### 1. Vorbemerkung

Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V. (BGA) begrüßt den Ansatz der Bundesregierung, mit einem „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ den Güterverkehr in Deutschland effektiver zu gestalten. Gerade vor dem Hintergrund zusammenrückender Märkte ist dies von entscheidender volkswirtschaftlicher Bedeutung.

Die Transportlogistiker müssen es schaffen, zunehmende Tonnagen, Entfernungen, Pünktlichkeits- und Schnelligkeitsanforderungen zu bewältigen, ohne dabei zu viel Energie zu verbrauchen, die Umwelt zu belasten und die Sicherheit zu vernachlässigen. Das erfordert die Bündelung und Konzentration der notwendigen Güterbewegungen auf weniger, genügsameren und effizienter eingesetzte Transportmittel in intelligent strukturierten Transportnetzwerken.

Das Interesse des BGA an reibungslosen Warenströmen resultiert nicht zuletzt aus der Tatsache, dass die Unternehmen des Groß- und Außenhandels rund zwei Drittel aller Transporte in Deutschland veranlassen. Unsere Mitgliedsunternehmen arbeiten mit allen Verkehrsträgern eng zusammen. Damit haben wir ein hohes Interesse daran, die artspezifischen Vorteile der Verkehrsträger Schiene, Wasserweg und Straße so miteinander zu kombinieren, dass für uns am Ende *die* effiziente und kostengünstige Transportverbindung zustande kommt.

### 2. Bewertung der Vorschläge zur Verbesserung von Güterverkehr und Logistik in Deutschland

Von den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) präsentierten Vorschlägen – die nach Angabe des BMVBS – aus den Ergebnissen der einberufenen Expertenworkshops resultieren, begrüßt der BGA die nachfolgenden Handlungsempfehlungen.

#### 2.1. Infrastruktur

---

- Erhöhung der Investitionsmittel

Es stimmt erfreulich, dass eine generelle Erhöhung der Mittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vorgesehen ist. Blickt man allerdings auf die tonnagemäßige Beanspruchung der jeweiligen Verkehrsträger und die Zuweisung der entsprechenden Investitionssummen, wird deutlich, dass hier weiter in alten Denkmustern verharrt wird. Der Vorschlag, die Investitionen in Schiene und Straße im Ziel um je eine Milliarde Euro jährlich zu erhöhen, zeigt dies exemplarisch.

Rund 70 Prozent der Güterverkehrsleistung werden heute mit dem Lkw erledigt. Die Bahn stemmt etwa 17 Prozent, die Binnenschifffahrt 13 Prozent. Sämtliche Studien zeigen, dass sich an dieser Verteilung auch in Zukunft nichts wesentlich ändern wird. Trotz der Bedeutung des Verkehrsträgers Straße werden im Verhältnis zu seiner Beanspruchung viel zu geringe Investitionen in das Straßennetz geleitet.

# STELLUNGNAHME

## Masterplan Güterverkehr und Logistik



Der BGA fordert daher:

- Investitionen entsprechend der Beanspruchung der einzelnen Verkehrsträger vorzunehmen;
- dem Verkehrsträger Straße die aus der Maut erwirtschafteten Einnahmen vollständig und ohne Umwege zur Verfügung zu stellen, die Quersubventionierung von Schiene und Wasserstraße aus Mauteinnahmen muss beendet werden;
- die Kompetenzen für den Straßenbau im Rahmen der Föderalismusreform klarer zu regeln. Investitionen in die Bundesfernstraßen dürfen nicht länger von öffentlichen Haushalten abhängig sein. Wir müssen auf längere Sicht den Weg zu einer nutzerbezogenen Finanzierung der Inanspruchnahme der Verkehrsinfrastruktur finden.

Zudem sollte der Einsatz privaten Kapitals durch öffentlich-private Partnerschaften (PPP-Projekte) forciert werden. Wir müssen jede realistische Chance ergreifen, das deutsche Verkehrsnetz auf einen Standard zu bringen, der aktuellen und künftigen Anforderungen gerecht wird. Die Vorteile der PPP-Projekte liegen heute im Zeitfaktor, der mit der Mobilisierung privaten Kapitals gewonnen wird. Wichtige Verkehrsprojekte werden so wesentlich schneller realisiert als über die konventionelle Haushaltsfinanzierung.

- Bedarfsgerechte Schaffung/effiziente Nutzung von Lkw-Parkplätzen

Die Ausstattung der deutschen Bundesfernstraßen mit Lkw-Parkplätzen ist bereits heute völlig unzureichend. Die erwartete Zunahme des Güterverkehrs und die Neuregelung der Lenk- und Ruhezeiten wird diese Situation weiter verschärfen.

Es ist daher dringend erforderlich, die vorhandenen Parkflächen zu erweitern und neue Parkplätze an und neben Autobahnen einzurichten. Die Flächen sollten von vornherein so beschaffen sein, dass auch größere Lkw-Kombinationen diese nutzen können. Parkraummanagementsysteme können zudem helfen, den Parksuchverkehr zu verringern.

- Trennung von Güter- und Personenverkehren

Die Entmischung des Güter- und Personenverkehrs ist ein wichtiger Baustein in der Optimierung der Warenströme. Da der Vorschlag mit den im EU-Aktionsplan Güterverkehr vorgesehenen „Grünen Korridoren“ im Einklang steht, ist seine Realisierung schnellstmöglich voranzutreiben.

- Ermöglichung mehrlagiger Containertransporte auf Binnenwasserstraßen

Mit der Ermöglichung mehrlagiger Containertransporte auf ausgewählten, die Hinterlandanbindung der Seehäfen wichtigen Binnenwasserstraßen wird nicht nur die Effizienz Wasserstraße erhöht, sie gewinnt damit letztlich auch an Attraktivität für den Kombinierten Verkehr.

- Neukonzeption der KV-Terminalförderung

Die Terminalförderung ist auf Prioritäten zu überprüfen. Dabei müssen Qualitätsziele stärker Beachtung finden. Als Benchmark sollte der Straßengüterverkehr dienen. Innovative Umschlagkonzepte können durch Pilotprojekte einer praktischen Prüfung unterzogen werden.

Auf internationaler Ebene muss die Abstimmung beim Ausbau von Strecken und Terminals verbessert sowie die diskriminierungsfreie Behandlung deutscher Unternehmen, die bereits im Ausland im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs aktiv sind, gewährleistet werden.

- Erarbeitung eines nationalen Seehafenkonzepts

Die deutschen Seehäfen erfüllen als maritime Dienstleistungszentren gesamtwirtschaftliche Funktionen. Sie sind Erfolgsgaranten für die Außenwirtschaft, für Beschäftigung und Wertschöpfung in Deutschland. Zudem läuft ein großer Teil des Außenhandels der Nachbarländer über die deutschen Seehäfen, insbesondere der der jungen osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten.

Ein zukunftsfähiges Seehafenkonzept muss daher vier entscheidenden Grundsätzen folgen:

- *Leistungsfähige Hinterlandanbindungen schaffen und seewärtige Erreichbarkeit sichern!*

Ein zügiger Ausbau der Seehäfen sowie deren seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen wie Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen ist unabdingbar. Die Entwicklung der Schiffsgrößen verlangt zudem die Anpassung der Fahrrinnen in Elbe und Weser. Die Ausbaumaßnahmen sind notwendig, um Kapazitätsengpässe in den Seehäfen sowie im Zu- und Ablaufverkehr zu vermeiden. Im Fokus muss dabei die Förderung intermodaler Transportketten durch operative und informelle Vernetzung von Häfen und Operateuren stehen.

- *Freien Wettbewerb zwischen deutschen Seehäfen erhalten!*

Nur Wettbewerb kann sicherstellen, dass den Hafenkunden ein kostengünstiger und qualitativ hochwertiger Zugang zum internationalen Seeverkehr über die deutschen Häfen ermöglicht wird; ein solcher Wettbewerb stärkt den Standort Deutschland insgesamt. Konzepte, die eine Steuerung der Ladung nach bestimmten Kriterien auf einzelne Häfen vorsehen, sind abzulehnen.

- *Kostenentwicklung bei den Wettbewerbshäfen im Auge behalten!*

Bund und Länder sind aufgefordert, die durch sie beeinflussten Kostenelemente im Interesse der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu gestalten und möglichst gering zu halten. Handlungsfelder hierfür sind insbesondere die Lotskosten, die Hafengebühren und die Mieten/Pachten in den Häfen.

- *Fairen Wettbewerb in und zwischen europäischen Häfen sicherstellen!*

Das Seehafenkonzept darf sich nicht nur auf die Bundesrepublik beschränken. Erforderlich ist eine pragmatische, marktorientierte, bedarfsgerechte europäische Hafenpolitik. Die Schaffung gleicher und fairer Wettbewerbsbedingungen muss oberstes Gebot sein. Hierzu ist ein weiterer Abbau von Harmonisierungsdefiziten erforderlich. Durch die unterschiedliche Besteuerung von Dieselmotorkraftstoff und Strom beim Hafenumschlag sowie durch unterschiedliche Trassenentgelte und Straßenbenutzungsgebühren haben die deutschen Seehäfen Nachteile im Vergleich zu anderen EU-Staaten. Darüber hinaus ist die EU aufgefordert, im relevanten Markt für ladungsbezogene Hafendienstleistungen, der regelmäßig mehrere Häfen umfasst, Wettbewerb sicherzustellen.

- Erarbeitung eines nationalen Flughafenskonzepts

Gerade unsere exportorientierte Volkswirtschaft benötigt ein leistungsstarkes und effizientes Luftverkehrssystem, damit wir mit den

Wirtschaftszentren der Welt in enger Verbindung bleiben und von der Globalisierung weiter profitieren können.

Bedarfs- und wettbewerbsgerechte Flughafenkapazitäten sind dafür ebenso so wichtig wie die optimale Vernetzung der Flughäfen mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Die Konzentration auf bedarfsgerechte Strukturen impliziert auch, Wettbewerbsverzerrungen durch regionale Flughafen-Förderprogramme zu unterbinden. Eine übergreifende Luftfahrtpolitik im Zusammenspiel von Bund und Ländern ist unerlässlich. Entscheidungsprozesse müssen vereinfacht werden. Der Abstimmungsbedarf zwischen Bund, Ländern und Gemeinden im Flughafenbau ist zu groß. Um Fehlinvestitionen zu vermeiden und Projekte von nationaler Bedeutung voranzutreiben, muss der Bund eine stärkere Koordinierungsfunktion übernehmen.

Im Flughafenbetrieb sind bedarfsgerechtere Betriebszeiten von Nöten. Leistungsstarke Flughäfen wie Frankfurt/Main, Düsseldorf, München oder der künftige Großflughafen Berlin-Brandenburg dürfen nicht durch praxisfremde Nachtflugverbote lahm gelegt werden.

Aus Effizienz-, Sicherheits- und Klimaschutzgründen plädiert der BGA zudem für eine rasche Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraumes. Dieses Projekt muss – obgleich ein EU-weites Anliegen – auch in den deutschen Masterplan Eingang finden. Derzeit existieren in Europa 47 Flugkontrollzentren. Infolge der wechselnden Zuständigkeiten fallen so oft unnötige Flugkilometer an, in Warteschleifen werden Tonnen an Kerosin vergeudet. Allein durch das Schaffen eines europäischen Flugkontrollzentrums könnte der CO<sub>2</sub>-Ausstoß massiv gesenkt und damit beispielsweise ein weiterer wichtiger Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz geleistet werden.

## 2.2. Kooperation und Vernetzung

---

- **Koordinierung von Baumaßnahmen**

Staus verursachen Kosten und sind gerade auch aus umweltpolitischer Sicht verheerend, wird doch in stehendem und stockendem Verkehr bis zu dreimal mehr Kraftstoff verbraucht wie in fließendem Verkehr – mit entsprechend negativen Folgen für die CO<sub>2</sub>-Bilanz.

Sinnvoll ist daher eine länderübergreifende Koordinierung der Baustellenorganisation. Dies kann in Form einer Bund-Länder-Plattform geschehen. Zudem sollte es den bauausführenden Unternehmen erleichtert werden, Optimierungen in den betrieblichen Abläufen vorzunehmen (Tag-/Nacht-Rhythmen).

- **Einrichtung einer interministeriellen Koordinierungsgruppe**

Der Bereich Güterverkehr wird durch ordnungs-, fiskal- oder umweltpolitische Initiativen anderer Ministerien beeinflusst. Trotz eines formellen Koordinierungsverfahrens erweisen sich die einzelnen Maßnahmen oft als nur unzureichend abgestimmt. Dies hat häufig praxisferne Ergebnisse zur Folge.

Der BGA unterstützt daher den Vorschlag einer interministeriellen Koordinierungsgruppe. Diese muss zweifelsohne unter dem Vorsitz des BMVBS stehen.

### 2.3. Technologien

---

- Effizienzsteigerung im Straßengüterverkehr durch verbessertes Verkehrsmanagement
- Überprüfung von Zuglängen und -gewichten.

Die Überprüfung von Längen und Gewichten im Straßengüterverkehr wurde vom BMVBS unter Verweis auf das Votum der Landesverkehrsministerkonferenz vom 8./9. Oktober 2007 aus den Handlungsempfehlungen entfernt, obgleich das Thema auf europäischer Ebene intensiv behandelt wird.

Hiergegen erhebt der BGA Protest. Die einseitige Vorfestlegung stößt insofern auf Unverständnis als das die publizierten Handlungsempfehlungen sich im Wesentlichen in der Frage der Entlastung des Verkehrsträgers Straße auf den Einsatz von Telematiksystemen beschränken. Der Einsatz von Telematiksystemen ist zweifelsohne richtig und wird vom BGA insoweit unterstützt, kann aber nur *eine* Maßnahme sein. Unverständlich ist zudem, dass das BMVBS weiterhin die Hoffnung nährt, Güter könnten problemlos von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Eine solche Verlagerung ist illusorisch, denn dafür müssten sich die heutigen Kapazitäten der Schiene verdoppeln.

Der BGA hat vor vier Jahren eine Initiative zur Zulassung des Europäischen Modularen Nutzfahrzeugsystems (EMS), wie es bereits seit 1996 auf Antrag durch die Europäische Union genehmigt wird, angestoßen. Durch diese EuroCombi-Fahrzeuge würde sich bei gleicher Transportleistung nicht nur die Zahl der auf der Straße fahrenden Lkw reduzieren, die Bundesanstalt für Straßenwesen attestiert 13 Prozent, auch Kraftstoffverbrauch und damit CO<sub>2</sub>-Ausstoß sinken. Die Fahrzeuge schonen die Straßeninfrastruktur, erhöhen durch ihre technische Ausstattung die Verkehrssicherheit und bringen Kostenvorteile von bis zu 18 Prozent gegenüber herkömmlichen Lkw. Eine durch den Einsatz der Fahrzeuge unterstellte Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße konnte im niederländischen Praxistest nicht bewiesen werden. Es wäre fatal, wenn man diesen volkswirtschaftlich, ökologisch und ökonomisch sinnvollen Lösungsansatz aus ideologischen Gründen opfern zu wollen.

Die von der Bundesregierung favorisierte Schiene wird ihre Bedeutung vor allem dann steigern können, wenn sie Verbesserungen zu attraktiven und kundenorientierten Güterverkehrsangeboten erreichen kann. Der Vorschlag zur Überprüfung von Zuglängen und -gewichten erfährt mithin die uneingeschränkte Unterstützung des BGA. Der Schlüssel zu einem verbesserten Angebot auf der Schiene kann aber nur in einer nachhaltigen Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes liegen. Die Privatisierung der Deutsche Bahn AG kann und darf daher nur durch die klare Trennung von Netz und Betrieb erfolgen.

Zudem sind intermodale Transportlösungen über mehrere Verkehrsträger – das Mit- und nicht Gegeneinander von Straße und Schiene – die logische Antwort, um die Infrastruktur zu entlasten.

### 2.4. Aus- und Weiterbildung

---

- Verbesserung der Berufs- und Karrierechancen in der Logistik
- Bereits heute verzeichnen wir in vielen Bereichen der Güterverkehrslogistik einen Mangel an qualifiziertem Personal. Deutschland droht zudem eine Versorgungslücke bei akademisch gebildeten Logistikfachleuten.

Vor diesem Hintergrund sind die entsprechenden Kapazitäten an den deutschen Hochschulen aufzustocken. Daneben muss auch das außeruniversitäre Weiterbildungsangebot für die operative und mittlere Führungsebene weiter ausgebaut werden. Mit Blick auf den europäischen Einigungsprozess sind EU-weit anerkannte Standards in der Berufsausbildung anzustreben.

Differenziert sieht der deutsche Groß- und Außenhandel die vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen in Fragen der Umwelt- und Sicherheitspolitik.

### **2.5. Umwelt – Verbesserung der Lebensqualität durch nachhaltige Verkehrspolitik**

---

Der Klimaschutz ist die herausragende umweltpolitische Herausforderung des 21. Jahrhunderts – und darüber hinaus eine der Kernaufgaben einer generationengerechten Politik. Die Folgen des Klimawandels stellen eine ökonomische Bedrohung und damit eine Gefährdung unseres Wohlstands dar. Investitionen in den Klimaschutz sind daher volkswirtschaftlich sinnvolle Investitionen!

Der BGA begrüßt all die Handlungsempfehlungen, die helfen, die spezifischen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger zu stärken und dazu beitragen, unnötige Transporte zu vermeiden.

Eine effektive und sinnvolle Klimaschutzpolitik orientiert sich an folgenden Leitlinien:

- *Verkrustete Strukturen aufbrechen!*
  - Allein durch das Beseitigen unnötiger Reglementierungen lassen sich bedeutende Einsparpotenziale realisieren.
  - 1. Beispiel Luftverkehr: Durch das Schaffen eines europäischen Flugkontrollcenters etwa ließen sich unnötige Umwege und Warteschleifen beseitigen und damit letztlich massiv CO<sub>2</sub>-Emissionen senken.
  - 2. Beispiel Straßengüterverkehr: Auch hier wird deutlich, dass allein durch simple gesetzestechnische Änderungen aktiver Klimaschutz betrieben werden kann. So zwingt beispielsweise die ökologisch und ökonomisch völlig unsinnige Regelung des Werkverkehrs, die es Handelsunternehmen nicht gestattet, Transporte für Dritte durchzuführen, die Unternehmen unserer Wirtschaftsstufe zu Leerfahrten. Durch eine Gesetzeskorrektur könnten Auslastungsquoten von 80 bis 90 Prozent erreicht und 500 Millionen Tonnen mehr transportiert werden, ohne einen Lkw mehr auf die Straße zu bringen.
  - 3. Das Effizienzprinzip ist ohnehin eines der effektivsten Mittel, Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit zu ergänzen. Vor diesem Hintergrund ist es geradezu unverständlich, warum das BMVBS eine Abwehrhaltung gegenüber innovativen Fahrzeugkonzepten wie dem EuroCombi einnimmt, lassen sich doch mit diesen bedeutende CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenziale realisieren. Versuche in den Niederlanden haben ein CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial bei Gewichtstransporten von elf Prozent und bei Volumentransporten von 22 Prozent erzielt. Würde man nur fünf Prozent des heutigen deutschen Straßengüterverkehrs auf den EuroCombi verlagern, könnten so jährlich schätzungsweise 1,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

- *Infrastruktur und technischen Fortschritt stärken!*

Wenn wir über Klimaschutz und Verkehr reden, kommen wir zudem nicht um einen Ausbau der Straßeninfrastruktur umhin, denn in Staus und stockendem Verkehr wird bis zu dreimal so viel Kraftstoff benötigt wie im fließenden Verkehr. Schätzungen zu Folge werden allein durch Staus rund 20 Prozent des Kraftstoffverbrauchs nutzlos verschwendet. Ohne Stau könnten jährlich zwölf Millionen Liter Kraftstoff oder rund 30 Millionen Tonnen Kohlendioxid eingespart werden. Die immer wieder gern entfachte Debatte um ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen zur Reduzierung der Emissionswerte ist hier reines politisches Ablenkungsmanöver. Klimaschutz erreicht man vor allem durch die Optimierung der Infrastruktur und mit moderner Technik: mit effizienten Motoren und umweltfreundlicheren Treibstoffen als den bisherigen. Dies gilt im Übrigen für alle Sektoren gleichermaßen – für den Luft-, Schienen, Straßen- und Seeverkehr.

- *Ehrliche Klimaschutzpolitik statt Haushaltssanierung!*

Der BGA warnt davor, unter dem Deckmantel des Klimaschutzes das Transportgewerbe mit weiteren Abgaben und Steuererhöhungen zu überziehen. Diese entziehen der Wirtschaft die notwendigen finanziellen Mittel, ältere Technik durch Neuanschaffung bzw. Modernisierung zu ersetzen – und sind damit letztlich auch für den Klimaschutz kontraproduktiv.

1. Zwar ist gegen eine stärkere Differenzierung der Lkw-Maut nach dem jeweiligen Schadstoffausstoß grundsätzlich nichts einzuwenden, doch dürfen Lkw mit günstigen Schadstoffklassen im Ergebnis nicht schlechter als bislang gestellt werden.
2. Zur schnelleren Marktdurchdringung mit umweltfreundlicheren Lkw sollten unterstützend entsprechende finanzielle Anreizsysteme geschaffen bzw. bestehende auf Verlängerung geprüft werden.
3. Der vorgeschlagenen Ausweitung der Lkw-Maut auf geringere Gewichtsklassen erteilt der BGA hingegen eine klare Absage. Bereits jetzt verdient der Bund Milliarden an der Maut. Für 2008 sind Einnahmen von 3,445 Milliarden Euro prognostiziert, hinzu kommen weitere Milliarden aus Kfz- und Mineralölsteuer. In Deutschland haben Lkw mit einem Gesamtgewicht von unter zwölf Tonnen einen Anteil von circa sieben Prozent an der Inlandsfahrleistung von insgesamt 27 Milliarden Kilometern. Der mit der Bemaunung verbundene Aufwand ist bei Weitem zu groß, um diese letzten sieben Prozent noch zur Kasse zu bitten – und trifft vor mittelständische Unternehmen. Mit mehr Geld für die Staubekämpfung wäre dem Klima weit mehr geholfen als mit einer weiteren Mauterhöhung.

- *Aktionismus vermeiden!*

Wenn Klimaschutzziele ohne reflektierte Ursachenforschung durchgesetzt werden, dann ist auch mit Resultaten wie den jetzt einzurichtenden Umweltzonen zu rechnen. Mit dem Argument, die Feinstaubbelastung müsse gesenkt werden, werden in diesen Tagen in zahlreichen Städten und Gemeinden Fahrverbotszonen vorbereitet für ein Problem, das sich mit Blick auf die derzeitige Erneuerung der Fahrzeugflotte in wenigen Jahren selbst beseitigt und zudem eben völlig ohne Ursachenforschung erfolgt: 70 Prozent der Feinstaubbelastungen sind überregionaler Herkunft und diese lassen sich bekanntlich kaum durch regionale Fahrverbote reduzieren.

Ein aktuelles Beispiel dafür gibt – stellvertretend für die Schwierigkeiten in vielen Kommunen – Berlin. Rund drei Viertel der Feinstaubpartikel

entstehen jenseits der Stadtgrenzen, vorwiegend in Polen, in einem Land, in dem mehrheitlich ältere Kraftwerke betrieben werden.

Isolierte Regelungen, die auf nur nationaler Ebene greifen, sind generell nicht angemessen, um ein räumlich übergreifendes Problem zu lösen. Sie belasten Bürger und Wirtschaft. Die Bundesregierung muss daher auf die Partnerländer in der EU zugehen und sich auch mit den kommunalen Spitzenverbänden an einen Tisch setzen.

Mobilität und Wirtschaftswachstum müssen intelligent und unter Beachtung ökologischer Anforderungen gestaltet werden. Dabei sind alle Verkehrsträger im Blick zu behalten. Gelingt dies, kann der Verkehrssektor seinen nicht unerheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten, sich gleichzeitig den Herausforderungen zusammenwachsender Weltmärkte stellen und damit auch weiterhin Wachstum, Arbeitsplätze und damit letztlich Wohlstand sichern.

### **2.6. Erarbeitung einer Sicherheitsstrategie für die Logistikwirtschaft**

---

Eine sichere Transportkette ist für eine effektive Logistik unverzichtbar. Insbesondere bei Transporten über den Luft- und Seeverkehr hat die Wirtschaft bereits heute erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Sicherheit – auch der Gesellschaft – sicherzustellen.

Jeder neue Vorstoß zur Verbesserung der Transportsicherheit muss in ein ganzheitliches Konzept passen. Bereits heute existiert eine Vielzahl an Sicherheitsprogrammen, die schon jetzt nicht immer systematisch ineinander greifen. Sie aber vereint zumindest den Vorteil, dass sie ganz bestimmte Bereiche wie etwa Flughäfen, Seehäfen oder den Gefahrguttransport betreffen und damit für sich gesehen dort Legitimation besitzen.

In der Vergangenheit musste die Wirtschaft die Erfahrung machen, dass neue Sicherheitskonzepte Pauschalcharakter besaßen. Sicherheitsstrategien müssen sich auf ein konkretes Gefährdungspotenzial beziehen und auf vorhandene Regelungen aufbauen bzw. diese zusammenführen.

Absolut kontraproduktiv sind auf rein nationaler Ebene definierte Sicherheitsniveaus. Eine eingehende Risikoanalyse mit eindeutiger Identifizierung der Risiken und einer Differenzierung der Transportmittel und -zwecke ist daher essentiell für ein erfolgreiches Sicherheitsregime, das eventuellen Sicherheitslücken tatsächlich begegnen soll. Darüber hinaus gehende Maßnahmen müssen sorgfältig bedacht sein, da jeder Eingriff in den EU-Binnenverkehr die Gefahr neuer Handelsschranken in sich birgt. Die Freizügigkeit des Binnenverkehrs darf nicht durch unangemessene Sicherheitsstrukturen aufs Spiel gesetzt werden.

Des Weiteren ist der heterogenen Struktur des Transportgewerbes Rechnung zu tragen. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen sicherstellen, dass für kleine und mittlere Unternehmen maßstabsgerechte Lösungen bereitgestellt werden können, die für diese auch finanzierbar sind.

### **3. Schlussbemerkung**

Im Rahmen der begrüßenswerten Initiative der Bundesregierung für einen „Masterplans Güterverkehr und Logistik“ sollte nicht nur an die Verbesserung im Transportangebot und der Infrastruktur gedacht werden, es sind auch die Chancen kreativer Lösungen einer rationalen Logistknachfrage zu ergreifen, welche den großen Logistknachfragern angeboten werden können, um

# STELLUNGNAHME

## Masterplan Güterverkehr und Logistik



bündelungsfreundlichere, den Infrastrukturengegebenheiten angepasste neue Standortstrukturen zu entwickeln.

Der starke Logistikstandort Deutschland besitzt zahlreiche Job- und Wertschöpfungschancen. Die Herausforderung der kommenden Jahre ist es, sie durch Managementintelligenz, Innovation und intelligente Technologienanwendung – ohne ideologische Scheuklappen – aktiv zu steuern.

Der Masterplan muss daher, um ein Erfolg zu werden

- konkrete Maßnahmen definieren,
- Zuständigkeiten und Umsetzungstermine benennen und
- sich nicht zuletzt an den Anforderungen der Wirtschaft orientieren.