



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland



Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen
Wohnen Stadt Land www.bmvbs.de Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland

Dr. Peter Ramsauer
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



Mit dem vorliegenden „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland“ stellen wir die Weichen für ein zukunfts- und leistungsfähiges Logistik- und Güterverkehrssystem in Deutschland.

Damit setzen wir ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik der Bundesregierung um: Es geht darum, den reibungslosen Transport von Waren zu ermöglichen und damit die Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung zu schaffen, ohne die Umwelt- und Klimaschutzbelange aus den Augen zu verlieren. Um dies zu erreichen, brauchen wir ein effizientes und umweltgerechtes Verkehrssystem, in dem die einzelnen Verkehrsträger bestmöglich miteinander verzahnt sind und ihre jeweiligen spezifischen Stärken einbringen können. In diesem Zusammenhang spielen die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße eine besondere Rolle, auf die ein möglichst großer Anteil der künftig stark wachsenden Güterverkehre verlagert werden soll.

Leistungsfähiger und umweltfreundlicher Güterverkehr sowie eine moderne Infrastruktur stellen für Deutschland als Exportland einen entscheidenden Erfolgsfaktor im internationalen Wettbewerb dar. Der Güterverkehrs- und Logistikstandort Deutschland wurde kürzlich von der Weltbank nicht nur im europäischen Maßstab, sondern

weltweit als führend eingestuft. Darauf darf insbesondere das deutsche Verkehrsgewerbe stolz sein. Für mich als Bundesverkehrsminister liegt darin jedoch auch ein Ansporn, diesen wichtigen Wirtschaftsbereich weiter zu stärken und fortzuentwickeln – und das aus gutem Grund: Mit einem Umsatz von über 200 Milliarden Euro im Jahr 2009 sind Güterverkehr und Logistik der drittstärkste Wirtschaftszweig in unserem Land. In diesem Bereich arbeiten 2,7 Millionen Menschen. Ihre Arbeitsplätze sollen auch in Zukunft sicher und attraktiv sein.

Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der Finanz- und Wirtschaftskrise: Sie hat in der Güterverkehrswirtschaft wie in anderen exportorientierten Branchen ihre Spuren hinterlassen. Erfreulicherweise ist in der zweiten Jahreshälfte 2010 nun endlich wieder ein deutlicher Aufschwung erkennbar.

Mit dem vorliegenden Aktionsplan wird der in der letzten Legislaturperiode erstellte Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung auf die aktuellen Herausforderungen ausgerichtet. Auf dieser Basis schaffen wir mit einem neuen, sehr konkreten Entwicklungskonzept die Voraussetzungen, um den Güterverkehrs- und Logistikstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb umweltgerecht zu stärken und die Arbeitsplätze in der Branche dauerhaft zu sichern.

Bei der weiteren Umsetzung des Aktionsplans müssen wir auch der schwierigen Haushaltslage des Bundes und der Schuldenbremse des Grund-

gesetzes Rechnung tragen. Deshalb ist es wichtig, Prioritäten zu setzen. Genau dies geschieht mit diesem Aktionsplan. Angesichts der großen Konsolidierungsanstrengungen ist es für mich besonders erfreulich, dass es uns gelungen ist, die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau zu halten. Leistungsfähige Verkehrswege sind die Lebensadern unserer Wirtschaft und somit eine der wesentlichen Voraussetzungen für den Wohlstand unseres Landes.

Mein besonderer Dank gilt an dieser Stelle Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer, der als Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik die Erarbeitung des Aktionsplans mit großem persönlichen Engagement geleitet hat. Mein Dank gilt ebenso allen, die sich mit Vorschlägen und Diskussionsbeiträgen aktiv an der Erarbeitung beteiligt haben. Ich wünsche mir, dass wir diese konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit auch bei der nun anstehenden Umsetzung der Maßnahmen gemeinsam fortführen.



Gemeinsam mit der Wirtschaft für gute Logistik in Deutschland

Dr. Andreas Scheuer

**Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik**



In den Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP wurde das Ziel aufgenommen, den Logistikstandort Deutschland zu stärken, indem gemeinsam mit der Wirtschaft der Masterplan Güterverkehr und Logistik neu aus-

gerichtet wird. Dabei ging es darum, den vor zwei Jahren verabschiedeten Masterplan an die aktuellen Bedingungen anzupassen. Vor allem aber ging es um eine strategische Neujustierung: Die Leitlinie dieser Bundesregierung ist es, Mobilität zu ermöglichen, anstatt sie zu behindern. Im Interesse einer in die Zukunft gerichteten Güterverkehrspolitik ist dafür zu sorgen, dass der Transport von Gütern effizient und umweltgerecht gestaltet und multimodal ausgerichtet wird. Dabei kommen Schiene und Wasserstraße eine besondere Bedeutung zu. Sie müssen in die Lage versetzt werden, möglichst viele Gütertransporte aufzunehmen, um die Straße zu entlasten. Außerdem müssen die Rahmenbedingungen verbessert und die Vorteile des Logistikstandorts Deutschland weiter ausgebaut werden. Die einzelnen Maßnahmen werden dabei möglichst konkret und praktisch beschrieben. Zudem war es unser Anliegen, sie nicht mehr nur nebeneinander zu stellen, sondern mit klaren Prioritäten zu versehen.

Der nun vorliegende Aktionsplan ist dabei das Ergebnis eines intensiven Diskussionsprozesses mit der Wirtschaft, der zum Ziel hatte, eine von allen

getragene Logistikinitiative für Deutschland zu entwickeln. Unternehmen und Verbände wurden daher von Beginn an in den Prozess der Neuausrichtung eingebunden, alle Anregungen und Kritikpunkte wurden in einem transparenten und offenen Dialogprozess erörtert, geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt. Dies war nicht immer einfach und hat gelegentlich zu kontroversen Diskussionen geführt. Der Prozess war allerdings stets von gegenseitigem Verständnis und der engagierten Suche nach Lösungen gekennzeichnet. Nun liegt ein gestraffter und konkreter verkehrspolitischer Handlungsrahmen für den Bereich Güterverkehr und Logistik vor. Dieser Aktionsplan wird dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland zu sichern und Wachstumschancen erfolgreich wahrnehmen zu können.

Als Ergebnis des Dialogs wurden insgesamt 30 Maßnahmen definiert, die in den Aktionsplan aufgenommen worden sind. Diese Maßnahmen sind auf die fünf Kernziele der Bundesregierung bei der Gestaltung von Güterverkehr und Logistik ausgerichtet und diesen auch inhaltlich zugeordnet. Es geht darum,

- den Logistikstandort Deutschland zu stärken,
- die Effizienz aller Verkehrsträger zu steigern,
- die Stärken aller Verkehrsträger durch optimal vernetzte Verkehrswege zu nutzen,
- die Vereinbarkeit von Verkehrswachstum mit Umwelt- und Klimaschutz zu fördern sowie
- gute Arbeits- und Ausbildungsbedingungen im Transportgewerbe zu unterstützen.

Jedem Ziel ist ein Maßnahmenpaket zugeordnet. Diejenigen Maßnahmen, die im Lichte der aktuellen wirtschaftlichen und finanziellen Situation für die Entwicklung des Logistikstandorts Deutschland als besonders wichtig anzusehen sind, sollen vorrangig umgesetzt werden. Hierzu zählen unter anderem die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes und relevanter Teile des Flughafenkonzeptes 2009 der Bundesregierung, um die wichtigen Verkehrsdrehscheiben auf das zukünftige Gütertransportwachstum auszurichten. Zu den prioritären Vorhaben gehört zudem die Optimierung des Baustellenmanagements auf Bundesautobahnen, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Eine besondere Bedeutung im Zusammenspiel aller Verkehrsträger kommt dem Kombinierten Verkehr zu, ohne den ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen nicht möglich wäre.

Im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik stellt jede einzelne Maßnahme einen wichtigen Bestandteil einer aufeinander abgestimmten Gesamtstrategie dar. Diese zielt darauf ab, die Verkehrsträger zu stärken und sie in die Lage zu versetzen, ihre jeweiligen Vorzüge einzubringen. Zudem ist es notwendig, verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungspunkte zu bilden, um reibungslose Transportabläufe herzustellen. Auf diese Weise können zudem mehr Verkehre für Schiene und Wasserstraße generiert werden. Wo es erforderlich war, wurde der Handlungsrahmen um neue Maßnahmen erweitert. Dies gilt zum Beispiel für den länderübergreifenden Feldversuch mit so genannten Lang-Lkw, durch den wir die ökonomischen, ökologischen und die verkehrlichen Auswirkungen dieser Fahrzeuge untersuchen wollen. Nur wenn diese Folgewirkungen bekannt sind, kann verantwortlich entschieden werden, ob die dauerhafte Zulassung dieser Fahrzeuge in Übereinstimmung mit einem zu ändernden EU-Recht vorteilhaft ist. Des Weiteren soll ein bundesweiter Feldversuch mit Güterzügen von mehr als 750 Metern Länge Möglichkeiten zu einer effizienteren Kapazitätsauslastung der Schiene aufzeigen. Dies kann ein wichtiger

Beitrag sein, um mehr Güterverkehre auf die Schiene zu bringen. Ferner haben wir eine Analyse der Potenziale für multimodale Verkehre neu aufgenommen, mit deren Ergebnissen auch unter dem Aspekt einer Verkehrsverlagerung Transportketten optimiert werden sollen. Die Studie „Transitverkehre optimieren“, deren Ausrichtung auf die Verhinderung von Verkehr zu Recht kritisiert worden war, wurde mit dem Ziel neu zugeschnitten, Maßnahmen zur besseren Abwicklung langlaufender Güterverkehre zu entwickeln.

Auf die Fortführung einiger Maßnahmen des Masterplans Güterverkehr und Logistik kann hingegen angesichts der geänderten Ausgangssituation gänzlich verzichtet werden. Dies gilt etwa für die Ausarbeitung eines Konzeptes zur Anlastung externer Kosten. Hier sieht die Bundesregierung die Europäische Kommission in der Pflicht, im Rahmen der von ihr angestrebten Änderung der Wegekostenrichtlinie eine entsprechende Konzeption vorzulegen, die alle Verkehrsträger einbezieht und nach gleichen Kriterien behandelt.

Nicht mehr weiterverfolgt wird zudem der im Masterplan enthaltene Prüfauftrag zur Evaluierung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr. Hierzu hat die Bundesregierung auf der Grundlage des Koalitionsvertrags verbindliche Festlegungen getroffen. Dies gilt insbesondere für die Nutzerfinanzierung und die Anlastung der Infrastrukturkosten. So werden wir die verkehrsträgerbezogenen Finanzierungs-kreisläufe stärken. Für die Straße wollen wir einen solchen Kreislauf bereits 2011 einführen. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut kommen dann direkt und vollständig der Finanzierung der Bundesfernstraßen zu Gute. Dies gilt auch für die Mauteinnahmen, die durch die geplante Ausweitung der Mautpflicht auf vier- und mehrstreifige Bundesstraßen erzielt werden. Wir haben zudem die Erhöhung der Mautsätze für Euro-III-Fahrzeuge rückgängig gemacht. Bei der Schiene nehmen wir derzeit eine umfassende Bestandsaufnahme der vielfältigen ordnungsrechtlichen Regelungen vor.

Dies betrifft insbesondere auch Fragen der Nutzerfinanzierung, wie etwa die Entgeltregulierung sowie den Zugang zum Netz und zu Serviceeinrichtungen.

Für die nächsten Jahre steht die Effizienzsteigerung des Gesamtverkehrsnetzes und des Zusammenspiels aller Verkehrsträger im Vordergrund. Der Aktionsplan setzt deutliche Akzente auf die Beseitigung von Engpässen sowie den Ausbau von Verkehrsknotenpunkten und Hauptachsen, aber auch von Hinterlandanbindungen. Dazu gehört auch die Entwicklung einer neuen Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung mit Kriterien dafür, welche Projekte vorrangig umzusetzen sind.

Der vorliegende Aktionsplan gibt den Handlungsrahmen für die Bewältigung der aktuellen Herausforderungen vor und dient gleichzeitig als Grundlage für die weitere Verbesserung des Logistikstandortes Deutschland. Die Maßnahmen führen zu einer effizienteren Ausgestaltung des Güterverkehrssystems und erzielen auf diese Weise den größtmöglichen Nutzen für den Logistikstandort Deutschland, für dessen Zukunft alle Verkehrsträger wichtig sind. Die Entwicklung des Aktionsplans hat gezeigt, dass ein offener und transparenter Prozess zu einem ausgewogenen Ergebnis für alle Verkehrsträger führt. Jetzt gilt es, die einzelnen Maßnahmen gemeinsam umzusetzen.

A handwritten signature in black ink, reading "Andreas Scheuer". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland

1 Logistikstandort Deutschland stärken	8	3 Stärken aller Verkehrsträger durch optimal vernetzte Verkehrswege nutzen	26
A Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes für die See- und Binnenhäfen	10	A Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr	28
B Umsetzung des Nationalen Flughafenkonzeptes 2009 der Bundesregierung (soweit frachtbezogen)	11	B Förderung von Innovationen und Kapazitätssteigerungen im intermodalen Verkehr	29
C Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland	12	C Konzept für Kurzstreckenseeverkehr	30
D Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft	13	D Potenzialanalyse für multimodale Verkehre	31
E Netzwerk Güterverkehr und Logistik	14	4 Vereinbarkeit von Verkehrswachstum mit Umwelt- und Klimaschutz fördern	32
F Ständige Ansprechstelle: Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik	14	A Lärminderung bei der Schiene	34
2 Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger erreichen	16	B Förderprogramm zum Einsatz moderner Technologien zur Lärminderung bei Schienenfahrzeugen	34
A Umsetzung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) bei Autobahnausbau, -erhaltung und -betrieb	18	C Reduzierung der Emissionen im Güterverkehr	35
B Ausbau und Vernetzung der Verkehrsinformations- und Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen	19	D Initiative für Logistik im städtischen Raum	36
C Optimierung des Baustellenmanagements auf Bundesautobahnen	20	E Optimierung von Transportketten durch standardisierte CO ₂ -Emissionsberechnung	37
D Entmischung von Güter- und Personenverkehr	21	5 Gute Arbeitsbedingungen und Ausbildung im Transportgewerbe unterstützen	38
E Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen, die Bundesschienenwege und der Bedarfe für die Binnenwasserstraßen	21	A Mehr Parkflächen für Lkw an Bundesautobahnen	40
F Interoperabilität auf der Schiene durch ERTMS (European Rail Traffic Management System)	22	B Erhöhung der Sicherheit im Straßengüterverkehr durch eine verstärkte Durchsetzung der Sozialvorschriften	41
G Durchführung eines Feldversuchs mit Lang-Lkw	23	C Förderung der Aus- und Weiterbildung im Bereich Logistik	42
H Durchführung eines Feldversuchs mit langen Güterzügen	24	D Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik	43
I Langstreckenverkehre optimieren	24	E Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute	43
J Optimierung der Abläufe an Verlade- rampen	25		



Die Maßnahmen des Aktionsplans

1. Logistikstandort Deutschland stärken

Rohstoffe, Vorprodukte und Güter kommen über die See- und Flughäfen nach Deutschland – hochwertige Produkte werden von Deutschland aus über die gleichen Tore in alle Welt exportiert.

Häfen und Flughäfen besitzen als Verkehrsdreh-scheiben daher eine besondere Bedeutung für die Exportnation Deutschland. Sie sind so wie unser insgesamt gut ausgebautes Verkehrsnetz und die herausragende Qualität der deutschen Logistikdienstleister die Grundlage für einen effizienten internationalen Gütertausch. Leistungsstarke Häfen sind zudem eine wichtige Voraussetzung, um unsere Straßen von Güterverkehren zu entlasten. Die Sicherung der Funktionsfähigkeit und die Optimierung des Verkehrsnetzes sind essentiell für den Logistikstandort Deutschland.

Diese Standortqualität soll weltweit besser vermarktet werden. Insbesondere bieten unsere innovativen Verkehrstechnologien und Logistikangebote die Möglichkeit, Auslandsmärkte zu erschließen. Angemessene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr schützen die im Transportgewerbe beschäftigten Menschen und gewährleisten den sicheren Ablauf dieser wichtigen Dienstleistungen. Die in diesem Aktionsplan aufgezeigten Maßnahmen werden durch ein Kommunikationsnetzwerk aller relevanten Akteure unter Leitung des Koordinators der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik vorangetrieben.

Besonders wichtige Maßnahmen:

- A Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes für die See- und Binnenhäfen
- B Umsetzung des Nationalen Flughafenkonzeptes 2009 der Bundesregierung (soweit frachtbezogen)
- C Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland
- D Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft

Weitere umzusetzende Maßnahmen:

- E Netzwerk Güterverkehr und Logistik
- F Ständige Ansprechstelle: Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik



1 A Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepes für die See- und Binnenhäfen



Wo wollen wir hin?

- Die Häfen sollen in ihrer Funktion als wichtige Import-/Exportdrehscheiben, Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs sowie als Logistikzentren und Industriestandorte gestärkt werden.
- International einheitliche Wettbewerbsbedingungen sollen erreicht und der Ausbau der Häfen zu multifunktionalen Logistik- und Gewerbestandorten vorangetrieben werden.
- Hafenrelevante Verkehrsinfrastrukturen sollen ausgebaut werden.
- Kapazitätsengpässe in den Häfen sollen beseitigt und die Sicherheit der Lieferketten optimiert werden.
- Zugleich sollen Ausbildung und Beschäftigung gesichert und ausgebaut werden.
- Umwelt- und Klimaschutz sollen gefördert werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Bei den Investitionen sollen Schwerpunkte bei der Hafenanbindung mit Schiene, Wasserstraße und Straße gesetzt werden.
- Zudem sollen die Investitionen der Länder in die Hafeninfrastruktur sowie der Ausbau der Suprastrukturen¹ (wie z. B. Terminals) verstärkt vorangetrieben werden.

- Die Abläufe in den Häfen, einschließlich der Nutzung von Informationstechnologie, Telematik und Routing, sollen optimiert und die Häfen stärker vernetzt werden. Außerdem soll der zukünftige Raumbedarf der Häfen stärker berücksichtigt werden.
- Zur Sicherung des Fachkräftebedarfs sollen verstärkt Langzeitarbeitslose qualifiziert und Aus- und Weiterbildungen an die neuen Anforderungen der Häfen und der Logistik angepasst werden.
- Umweltstandards sollen international einheitlich umgesetzt werden. Darüber hinaus sollen Ver- und Entsorgungseinrichtungen (einschließlich Landstromversorgung) verbessert, Emissionsschutz und Konzepte nachhaltiger Stadtplanung berücksichtigt werden.
- International einheitliche Standards zur Gefahrenabwehr sollen umgesetzt werden.

Was ist neu?

- Die Umsetzung des gesamten Konzeptes in Zusammenarbeit mit den Bundesländern und den zuständigen Verbänden erfolgt bis 2020.
- Die konkretisierte Umsetzungsplanung wurde im Herbst 2010 festgelegt.
- Ein Bericht über den Stand der Umsetzung erfolgt jährlich.

¹Suprastruktur bezeichnet als Gegenbegriff zu Infrastruktur Oberbauten wie z. B. jegliche Arten von Gebäuden (Lagerhallen, Büro- und Wohngebäude etc.) sowie alle Arten von befestigtem oder halb-beweglichem Gerät (Kräne, Rampen etc.).

1 B Umsetzung des Nationalen Flughafenkonzeptes 2009 der Bundesregierung (soweit frachtbezogen)

Wo wollen wir hin?

- Das im Mai 2009 verabschiedete Flughafenkonzept greift die verkehrlichen, gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Entwicklungen der letzten Jahre auf und formuliert auf dieser Basis aus Sicht des Bundes Anforderungen für die Zukunft, die vom Bund und den Ländern entsprechend ihrer Zuständigkeiten umgesetzt werden sollen.
- Das Flughafenkonzept der Bundesregierung zeigt Maßnahmen auf, um den Luftverkehrsstandort Deutschland in Bezug auf seine Flughafenstruktur optimal auf die Einbindung in die Weltmärkte auszurichten und seine Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Die frachtbezogenen Maßnahmen tragen wesentlich zur Stärkung des Logistikstandorts Deutschland bei.

Wie wollen wir das erreichen?

- Aus dem Maßnahmenkatalog des Flughafenkonzeptes wurden nachfolgende Maßnahmen bereits begonnen:
 - Einrichtung einer Expertenarbeitsgruppe zu planungs- und genehmigungsrechtlichen Fragen,
 - Einrichtung einer Expertengruppe zur Aufarbeitung der EU-Leitlinien für die „Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Beihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“.

Was ist neu?

- Die im Flughafenkonzept 2009 der Bundesregierung aufgezeigten Maßnahmen und Strategien sollen nunmehr so zügig wie möglich umgesetzt werden.



1C Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland

Wo wollen wir hin?

- Als Tor nach Europa und zur Welt soll Deutschland als führender Logistikstandort international wahrnehmbar und anerkannt als Markenzeichen insbesondere auf außereuropäischen Märkten platziert werden.
- Bei ausländischen Verladern sollen das Interesse an den Dienstleistungen der deutschen Transport- und Logistikwirtschaft geweckt sowie ein Erfahrungsaustausch und Kooperationen ermöglicht werden.

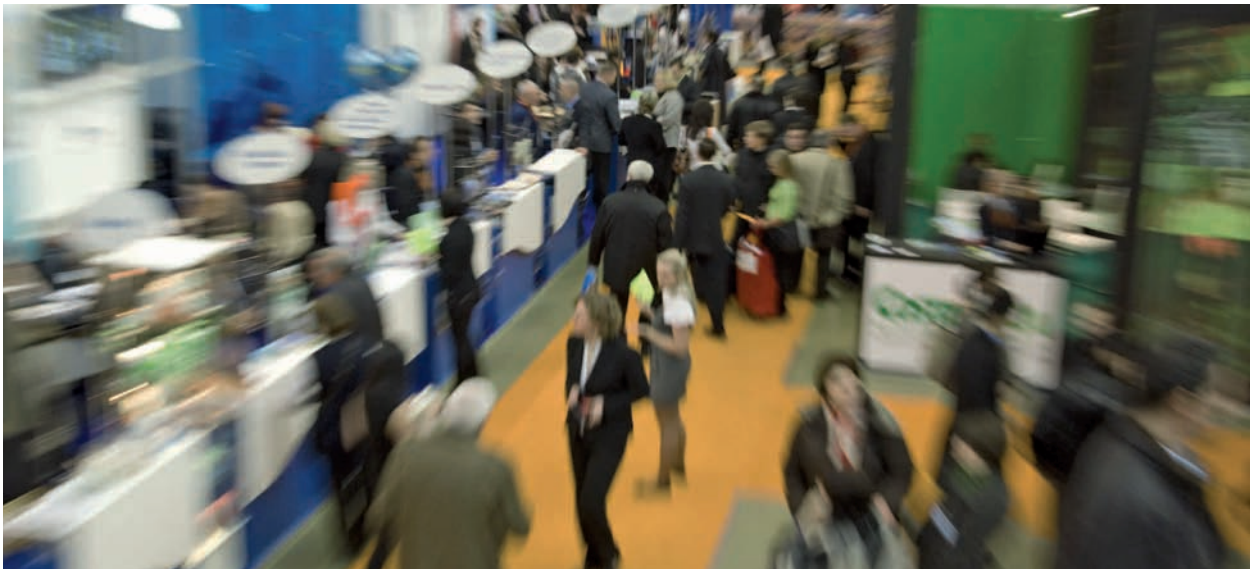
Wie wollen wir das erreichen?

- Durch gezielte Aktivitäten werben wir international für den Logistikstandort Deutschland.
- Wir intensivieren die Vermarktung mit externer Unterstützung auf internationalen Messen insbesondere in Russland, Brasilien, den USA, Indien und China.

- Das BMVBS stellt dafür zunächst bis zum Jahr 2013 jährlich 600.000 Euro zur Verfügung.
- Die Verkehrswirtschaft wird sich finanziell mit einem mindestens gleich hohen Betrag beteiligen. Dadurch soll die Schlagkraft der Initiative gestärkt werden.

Was ist neu?

- Die Außendarstellung des Logistikstandorts Deutschland soll durch einen gemeinsamen und möglichst koordinierten Auftritt der Vermarkter deutscher Logistik erreicht werden.
- Wir intensivieren die Kooperation zwischen Bund, Ländern und regionalen Vermarktungsinitiativen.
- Das BMVBS wird die Initiative künftig durch verstärkte politische Präsenz auf Veranstaltungen insbesondere im Ausland unterstützen.



1D Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft

Wo wollen wir hin?

- Zur Sicherung funktionierender Lieferketten und verlässlicher Verkehrsinfrastrukturdienste soll eine verkehrsträgerübergreifende Strategie für die Sicherheit der Güterversorgung erarbeitet werden.
- Dabei soll höchstmögliche Sicherheit bei möglichst geringer Belastung des Verkehrs- und Warenflusses gewährleistet und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen erhalten werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Das BMVBS erstellt eine Studie zu den Risiko- und Gefährdungspotenzialen des Transportsektors.
- Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr werden risikobasiert geprüft, mit den Beteiligten abgestimmt und baldmöglichst umgesetzt.
- Bei der Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft geht es um flexible Lösungen, nicht um starre Regulierung.
- Die Aktivitäten werden mit der Sicherheitsforschung eng verzahnt. Das BMVBS setzt sich dafür ein, dass Sicherheitsaspekte im Bereich Güterverkehr und Logistik erneut in das fortgeschriebene zivile Sicherheitsforschungsprogramm der Bundesregierung aufgenommen werden.

Was ist neu?

- Ein branchenübergreifender Arbeitskreis der Transport- und Logistikverbände und der betroffenen Bundesressorts wurde eingerichtet.
- Eine Bestandsaufnahme zum bereits bestehenden Sicherheitsniveau wurde erarbeitet.

1 E Netzwerk Güterverkehr und Logistik

Wo wollen wir hin?

- Wir optimieren die Kommunikation zwischen Politik und Verkehrsakteuren und verbessern damit die praktische Zusammenarbeit.
- Durch den verstärkten Austausch sollen deutsche Positionen und Interessen frühzeitig ermittelt werden, damit sie gegenüber EU-Vorhaben in Brüssel besser durchgesetzt werden können. Zudem sollen mögliche Innovationsfelder identifiziert werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Wir werden einen ständigen Gesprächskreis des BMVBS insbesondere mit Vertretern aus Wirtschaft und Verbänden des Bereichs Güterverkehr und Logistik einrichten.

- Dazu werden wir jährlich zu einer Netzwerkveranstaltung einladen, bei der auf hoher Ebene europarelevante Fragen und ausgewählte Themen beraten werden, die auf die Stärkung des Logistikstandorts Deutschland bzw. die Optimierung des Gesamtverkehrsystems ausgerichtet sind.

Was ist neu?

- Es erfolgt eine direkte Verzahnung von Politik und Wirtschaft bei der Fortentwicklung des Logistikstandorts Deutschland.
- Das Netzwerk wird auch für Anregungen im Bereich Innovation genutzt.



1 F Ständige Ansprechstelle: Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik

- Die Position eines Koordinators der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik ist etabliert und wird als ständige Einrichtung auf hoher Ebene beibehalten.
- Der Koordinator ist zentraler Ansprechpartner in allen Fragen zu Güterverkehr und Logistik. Er stimmt erforderliche Aktivitäten mit anderen Ressorts ab.
- Der Koordinator steuert den weiteren Prozess der Umsetzung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik.





Die Maßnahmen des Aktionsplans

2. Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger erreichen

Eine leistungsstarke Infrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes sowie für Beschäftigung und Wohlstand. Da der Verkehrsträger Straße im Güterverkehr die größte Last trägt, soll dessen Potenzial insbesondere auf den Bundesautobahnen besser ausgeschöpft werden. Die Beteiligung von privaten Investoren ermöglicht dabei einen zügigen Ausbau von Engpässen und hoch belasteten Knoten. Zugleich sollen die Effizienz der Bundesautobahnen sowie der Verkehrsfluss verbessert werden. Dazu sollen das Baustellenmanagement optimiert und der Ausbau der Verkehrsmanagementsysteme mit dem Ziel einer „intelligenten Autobahn“ vorangetrieben werden. Weitere Optimierungsmöglichkeiten zur effizienten Kapazitätsauslastung sollen Feldversuche mit Lang-Lkw und langen Güterzügen aufzeigen.

Die Bundesregierung verfolgt weiterhin das Ziel, einen möglichst hohen Anteil der prognostizierten Verkehrszuwächse auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern und dadurch unsere Straßen und die Umwelt gleichermaßen zu entlasten. Die gezielte Engpassbeseitigung auf Straße, Schiene und Wasserstraße in Verbindung mit einer konsequenten Priorisierung von Bauvorhaben ist vor diesem Hintergrund in Zukunft unerlässlich. Um Investitionen zielgenauer zu tätigen, soll eine neue Grundkonzeption erarbeitet werden. Gleichzeitig gilt es, die Interoperabilität des deutschen Schienennetzes im europäischen Raum zu verbessern. Vor dem Hintergrund des erwarteten Güterverkehrswachstums sollen auch lang laufende und grenzüberschreitende Verkehre erfasst und auf ihre ökonomischen, ökologischen und verkehrlichen Auswirkungen hin untersucht werden. Nicht zuletzt trägt die Optimierung von Gütertransportabläufen dazu bei, das Gesamtsystem positiv zu beeinflussen. Unter anderem sollen Lösungsansätze zur Vermeidung von Wartezeiten an Verladerrampen zu einem besseren Verkehrsfluss beitragen.

Besonders wichtige Maßnahmen:

- A Umsetzung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) bei Autobahnausbau, -erhaltung und -betrieb
- B Ausbau und Vernetzung der Verkehrsinformations- und Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen
- C Optimierung des Baustellenmanagements auf Bundesautobahnen
- D Entmischung von Güter- und Personenverkehr
- E Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen, die Bundesschiennetze und der Bedarfe für die Binnenwasserstraßen
- F Interoperabilität auf der Schiene durch ERTMS (European Rail Traffic Management System)
- G Durchführung eines Feldversuchs mit Lang-Lkw
- H Durchführung eines Feldversuchs mit langen Güterzügen

Weitere umzusetzende Maßnahmen:

- I Langstreckenverkehre optimieren
- J Optimierung der Abläufe an Verladerrampen

2 A Umsetzung von ÖPP-Lösungen bei Autobahnausbau, -erhaltung und -betrieb

Wo wollen wir hin?

- Die Erweiterung der Infrastrukturfinanzierung soll durch Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) ermöglicht werden. Die verstärkte Einbeziehung von privaten Investoren im Rahmen von ÖPP-Projekten im Straßenbau führt bei geeigneten Vorhaben zu wirtschaftlichen Vorteilen und zur früheren Umsetzung von Großbauvorhaben. Damit wird zugleich ein Beitrag zur nachhaltigen Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur geleistet.

Wie wollen wir das erreichen?

- Bei geeigneten Vorhaben im Straßenbau sollen ÖPP-Lösungen verstärkt angewendet werden.
- Bis Ende 2014 wird der sechsstreifige Ausbau von rund 175 prioritären Bundesautobahnkilometern vorgenommen (Aktuell laufend: vier A-Modell-Pilotprojekte² als erste ÖPP-Staffel).
- Weitere acht ÖPP-Projekte (zweite Staffel) sollen mit weiterentwickelten Projektstrukturen, jeweils abhängig von der Baurechtschaffung durch die Länder und einer positiven Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, schnellstmöglich vergeben werden.
- Der F-Modell-Ansatz³ soll für geeignete Bundesprojekte weiterverfolgt werden.

Was ist neu?

- Der Streckenausbau der ersten beiden A-Modell-Pilotprojekte erfolgt gegenüber dem Vertragstermin Ende 2010 beschleunigt: Das Projekt A 4 in Thüringen ist bereits im September 2010 für den Verkehr freigegeben worden. Der Streckenausbau beim Projekt A 8 in Bayern wird ebenfalls in Kürze abgeschlossen.
- Die Vergabeverfahren für zwei ÖPP-Projekte der zweiten Staffel laufen derzeit (A 8/zweiter Bauabschnitt in Bayern und A 9 in Thüringen).



² Das A-Modell für den mehrstreifigen Autobahnausbau ist mit Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut auf Autobahnen möglich geworden. Dabei werden der Bau zusätzlicher Fahrstreifen, der Erhalt und der Betrieb aller Fahrstreifen sowie die Finanzierung des Maßnahmenpaketes an einen privaten Betreiber zur Ausführung übertragen. Dafür erhält der Betreiber das Gebührenaufkommen oder Teile davon aus der Lkw-Maut für den betreffenden Streckenabschnitt. Im Bedarfsfall kann der Bund zuzüglich zur Lkw-Maut eine Anschubfinanzierung leisten, deren Höhe dem Wettbewerb unterliegt.

³ Ein anderes Betreibermodell ist das sog. F-Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz. Hier baut, betreibt, erhält und finanziert der private Betreiber einen Streckenabschnitt. Zur Refinanzierung kann er von allen Nutzern selbst eine Maut erheben. Das F-Modell ist beschränkt auf Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen sowie auf mehrstreifige, autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen. Die Festsetzung der Mautgebühren (öffentlich-rechtliche Gebühr oder privat-rechtliches Entgelt) erfolgt durch die jeweils zuständige Landesbehörde.

2 B Ausbau und Vernetzung der Verkehrs- informations- und Verkehrsmanagement- systeme auf Bundesautobahnen



Wo wollen wir hin?

- Die Leistungsfähigkeit von hoch belasteten Bundesautobahnabschnitten soll durch den Ausbau und die Vernetzung von Verkehrsmanagementsystemen erhöht und damit eine Verbesserung des Verkehrsflusses (Stauvermeidung) erreicht werden.
- Die Nutzung von Mautmehrwertdiensten⁴ soll unter Beachtung der Auflagen der EU-Kommission und des Autobahnmautgesetzes ermöglicht werden.
- Hierdurch soll eine Effizienzsteigerung des gesamten Autobahnnetzes erzielt werden.
- Insgesamt sollen die Verkehrssicherheit erhöht und positive Effekte bei Umwelt- und Klimaschutz durch CO₂-Reduzierungen erreicht werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Hoch belastete Strecken auf Bundesautobahnen sollen durchgehend mit Verkehrsmanagementsystemen ausgerüstet werden. Dynamische Anzeigen zu Höchstgeschwindigkeiten, Überholverböten oder Fahrstreifenbenutzungen ermöglichen eine zeitnahe Reaktion auf aktuelle oder sich gerade entwickelnde Ver-

kehrssituationen, beispielsweise durch eine veränderte Routenwahl.

- In einem „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ werden konkrete Maßnahmen festgeschrieben, z. B.:
 - A 3 Autobahnkreuz Oberhausen – Autobahnkreuz Leverkusen
 - A 5 Alsfeld-Ost – Hattenbacher Dreieck
 - A 8 Autobahndreieck Leonberg – Anschlussstelle Wendlingen
 - A 9 Autobahndreieck Holledau – Autobahnkreuz Neufahrn
- Die Erarbeitung und Abstimmung mit den Ländern erfolgt kurzfristig.
- Das BMVBS unterstützt beratend, im Rahmen seiner Möglichkeiten Maßnahmen wie etwa die Gründung einer Telematics-Gateway-Gesellschaft zur Nutzung der Mautmehrwertdienste.
- Die Vernetzung bestehender Verkehrsmanagementsysteme der Länder wird durch die Schaffung eines Online-Datenmarktplatzes erreicht, mit dem alle verfügbaren Verkehrsinformationen im Zusammenhang mit der Verkehrserfassung und Verkehrsabwicklung auch mit privaten Partnern ausgetauscht werden können.
- Der Start des Pilotbetriebs des Online-Portals soll im Sommer 2011 erfolgen.

Was ist neu?

- Zur geplanten Vernetzung bestehender Verkehrsmanagementsysteme und zur Einbindung privater Anbieter von Verkehrsinformationsdiensten wird auf Basis einer inzwischen abgeschlossenen Machbarkeitsstudie ein Pilotprojekt des Mobilitätsdatenmarktplatzes⁵ vorbereitet.

⁴ Mautmehrwertdienste sind alle Dienstleistungen und Anwendungen der Verkehrstelematik, die unter Zuhilfenahme der technischen Einrichtungen des Mautsystems angeboten werden können: z. B. Flottenmanagement, Sendungsverfolgung, dynamische Routenführung, Disposition, Informationsdienste.

⁵ Der Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) ist ein zentrales Portal, in dem zukünftig alle verfügbaren Online-Verkehrsdaten dem Verkehrsmanagement und den Anbietern von Verkehrsinformationsdiensten für den Verkehrsteilnehmer zeitnah und in hoher Qualität zur Verfügung gestellt werden sollen. Im Rahmen des MDM wird ab 2011 in einer ersten Pilotanwendung ein „virtueller Mobilitätsdatenmarktplatz“ geschaffen. Hiervon versprechen wir uns einen zentralen Beitrag zur Verbesserung der Informationen über die Verkehrsnetze für die Verkehrsteilnehmer und neue Möglichkeiten für das Verkehrsmanagement. Darüber hinaus profitieren auch die privaten Diensteanbieter von dem vereinfachten Zugang zu einer breiten Online-Datenbasis, indem neue Dienste realisiert sowie die Qualität bestehender Dienste verbessert werden können.

2 C Optimierung des Baustellenmanagements auf Bundesautobahnen



Wo wollen wir hin?

- Durch ein verbessertes Baustellenmanagement können Staus vermieden und die Effizienz des Autobahnnetzes gesteigert werden.
- Zugleich sollen die Sicherheit erhöht und schädliche Umweltauswirkungen verringert werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Im Rahmen eines Baustellenmanagements werden
 - Bautätigkeiten so organisiert, dass sie den Verkehrsfluss möglichst wenig behindern,
 - Bauzeiten durch die Optimierung der Arbeitsabläufe verkürzt,
 - Informationen über Baustellen verbreitet.
- Durch vertragliche Regelungen, z. B. Bonus-Malus-Systeme, können kürzere Bauzeiten realisiert werden.
- Der Bund wird die Baubetriebsplanung der Länder daraufhin überprüfen, ob ausreichend leistungsfähige Baustellenverkehrsführungen gewählt werden. Auf hoch belasteten Autobahnen sind grundsätzlich alle Baumaßnahmen unter Ausnutzung des Tageslichts und Einbeziehung des Samstags durchzuführen; bei Baustellen auf besonders kritischen Streckenabschnitten auch unter Einbezug von Sonntags- und Nachtarbeit.

Was ist neu?

- Kurzfristig wird ein „Leitfaden Arbeitsstellenmanagement“ eingeführt. Dieser soll Empfehlungen zu optimierten Abläufen bei der Planung von Arbeitsstellen des Betriebsdienstes sowie der konkreten Durchführung von Baumaßnahmen und deren verstärkter Orientierung an der jeweiligen Verkehrssituation enthalten.
- Ein „Bauzeitenkatalog“ mit Vorgaben für Standardbaumaßnahmen im Autobahnbau wird durch die Länder angewendet und gemeinsam mit ihnen evaluiert und fortgeschrieben. Dabei werden Erweiterungsmöglichkeiten bei Neubaumaßnahmen untersucht (seit Mitte 2010).
- Bauzeitverkürzende Maßnahmen sollen durch ein optimiertes Vertrags- und Projektmanagement durchgesetzt werden. Zusätzlich wird in Zusammenarbeit mit den Ländern der verstärkte Einsatz von Instrumenten des Projektmanagements zur Bauzeitreduzierung geprüft.
- Es erfolgt die Evaluierung der Projekte im Hinblick auf die erzielten Stauvermeidungseffekte bis 2015.

2 D Entmischung von Güter- und Personenverkehr

Wo wollen wir hin?

- Durch eine Reduzierung der Trassenkonflikte zwischen regionalem Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr sowie durch die gezielte Engpassbeseitigung auf Schiene und Straße soll eine stärkere Trennung der Verkehre auf hoch belasteten Strecken erreicht werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Die Investitionslinie für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen wird auf möglichst hohem Niveau verstetigt.
- Die Belange des Schienengüterverkehrs werden bei der Ausbauplanung des Schienennetzes besonders berücksichtigt.
- Nationale Spielräume zur Verminderung von Trassenkonflikten auf der Schiene sollen genutzt werden.
- Der sechs- bzw. achtspurige Ausbau hoch belasteter Bundesautobahnabschnitte soll forciert und vorrangig finanziert werden.

Was ist neu?

- Die Investitionsmittel werden auf die Engpassbeseitigung konzentriert.
- Bei der Erarbeitung einer neuen Grundkonzeption für einen künftigen Bundesverkehrswegeplan wird den unterschiedlichen Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs im besonderen Maße Rechnung getragen.



2 E Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und der Bedarfe für Binnenwasserstraßen



Wo wollen wir hin?

- Investitionen müssen zukünftig verstärkt priorisiert werden mit dem Ziel, das Gesamtsystem effizienter zu machen. Für den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sollen deshalb im Rahmen der Erarbeitung einer neuen Grundkonzeption Kriterien zur Priorisierung geplanter Verkehrsinfrastrukturvorhaben erarbeitet werden.
- Die Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege dient als Basis für diese Kriterien.

Wie wollen wir das erreichen?

- Auf der Basis der Verkehrsprognose 2025⁶ wurden gemäß des gesetzlichen Auftrages derzeit die Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege überprüft.
- Zudem werden die Bundeswasserstraßenprojekte des BVWP aus dem Jahr 2003 auf ihre gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit hin überprüft.

⁶ Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 von Intraplan Consult GmbH (ITP) und Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH (BVU) vom 14.11.2007

- Eine neue Grundkonzeption für den BVWP wird in dieser Legislaturperiode erarbeitet. Der neue BVWP soll entsprechend dieser Grundkonzeption und der Kriterien zur Priorisierung in der nächsten Legislaturperiode verabschiedet werden.

Was ist neu?

- Es wird eine neue Grundkonzeption für den BVWP erarbeitet.
- Zudem werden verkehrsträgerübergreifende Kriterien zur Priorisierung von Investitionen erarbeitet, z. B.
 - die vorrangige Finanzierung von Lückenschlüssen und Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen zur dringenden Engpassbeseitigung,
 - eine Priorisierung nach volkswirtschaftlichem Nutzen.
- Ergänzend zur Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens von Einzelprojekten werden Verkehrskorridore berücksichtigt.

2 F Interoperabilität auf der Schiene in Europa durch ERTMS (European Rail Traffic Management System)



Wo wollen wir hin?

- ERTMS ermöglicht die optimierte Nutzung des Schienennetzes durch die Herstellung von Interoperabilität in Europa. Dadurch wollen wir die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene steigern und vermehrt Verkehre, die über Langstrecken laufen, auf die Schiene bringen.

Wie wollen wir das erreichen?

- Deutschland strebt an, zunächst den Rhein-korridor A (Rotterdam – Emmerich – Basel – Genua) mit der zertifizierten Signaltechnik European Train Control System (ETCS, Level 2) auszurüsten. Die Kosten belaufen sich auf ca. 870 Millionen Euro. Hierfür stehen insgesamt 126 Millionen Euro aus dem Konjunkturpaket II und seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) zur Verfügung. Angestrebt ist die Ausrüstung des Korridors A bis 2015 in sorgfältig ausbalancierten Schritten, die mit der gesamten Netzentwicklung sorgfältig abgestimmt sind. Die Umsetzung erfolgt durch die DB Netz AG, sobald Mittel bereitgestellt wurden.



- Es wird angestrebt, bei der EU-Kommission die Herstellung der Interoperabilität für weitere Korridore (B, E, F)⁷ durch Ausrüstung von Fahrzeugen mit einem Specific Transmission Module (STM) bis 2015/2020 zu erreichen. Das STM erlaubt ETCS-Fahrzeugen das Befahren aller Strecken in Deutschland. Die Gesamtkosten betragen ca. 200 Millionen Euro.

Was ist neu?

- Es wird kein nationales Konzept erstellt, da inzwischen die EU-Kommissions-Entscheidung 2009/561/EG vom 22.07.2009 den Handlungsrahmen bestimmt.
- Die Maßnahme wird fokussiert auf die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene.
- Es erfolgt zunächst eine Konzentration auf die Realisierung des Korridors A (Rotterdam – Emmerich – Basel – Genua) als Pilotprojekt in Europa mit hohem Verkehrsaufkommen, hohem Wettbewerb und einer intensiven internationalen Zusammenarbeit. Angestrebt ist die Ausrüstung des deutschen Abschnitts (Emmerich – Basel) bis 2015.

2 G Durchführung eines Feldversuchs mit Lang-LKW

Wo wollen wir hin?

- Aufgrund des prognostizierten Zuwachses im Verkehrsaufkommen muss die Straße als Hauptverkehrsträger effizienter werden. Größere Transporteinheiten könnten dies unterstützen.
- Dabei sind die Belange anderer Verkehrsträger, die Komodalität (d. h. das Zusammenspiel verschiedener Verkehrsträger) und die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Wie wollen wir das erreichen?

- 2011 wird ein länderübergreifender Feldversuch durchgeführt, der die Chancen und Risiken des Einsatzes von Lang-Lkw insbesondere im Hinblick auf Einspar- und Effizienzpotenziale im Umwelt- und Transportbereich sowie auf die Verkehrssicherheit überprüft. Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen außerdem infrastrukturelle und verkehrswirtschaftliche Auswirkungen wie Verkehrsverlagerung, Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr und den Schienengüterverkehr.
- Die Konzeption des Feldversuchs erfolgt gemeinsam mit den beteiligten Ländern. Die Wirtschaft wird mit eingebunden.
- Die Erkenntnisse werden wir – soweit rechtlich möglich – innerstaatlich umsetzen und auf EU-Ebene in die entsprechenden Gremien einbringen.

Was ist neu?

- Mit der neuen Maßnahme soll geprüft werden, ob mithilfe innovativer Transportkonzepte mehr Effizienz und weniger CO₂-Emissionen ermöglicht werden können.

⁷ Korridor B: Stockholm-Hamburg-München-Neapel, Korridor E: Dresden-Prag-Konstanza, Korridor F: Aachen-Hannover-Magdeburg-Frankfurt (O.)/Horka-Legnica.

2H Durchführung eines Feldversuchs mit langen Güterzügen

Wo wollen wir hin?

- Aufgrund des prognostizierten Güterverkehrsaufkommens muss auch die Schiene effizienter werden, um zusätzliche Verkehre aufnehmen zu können. Größere Transporteinheiten in Form von längeren Zügen (über 750 Meter Länge) könnten dies unterstützen.
- Dabei sind Auswirkungen auf Sicherheit und Infrastruktur zu berücksichtigen.

Wie wollen wir das erreichen?

- Es wird ein Feldversuch mit langen Güterzügen durchgeführt, mit dem in einer praktischen Erprobung verlässliche Erkenntnisse mit größeren Transportmengen gesammelt werden sollen.
- Dieser Feldversuch ist vorgesehen auf den nachfragestarken Strecken
 - (Padburg –) Flensburg – Hamburg,
 - (Betuwelijn –) Emmerich – Duisburg und
 - Karlsruhe – Basel
 und berücksichtigen die Interessen der Nachbarstaaten Dänemark, Niederlande und Schweiz.

Was ist neu?

- Mit der neuen Maßnahme soll geprüft werden, ob wesentliche Kapazitätssteigerungen ohne nennenswerte Infrastrukturerweiterungen praktikabel sind.



2I Langstreckenverkehre optimieren

Wo wollen wir hin?

- Es sollen Vorschläge erarbeitet werden, wie Langstreckenverkehre insgesamt effizienter abgewickelt werden können.

Wie wollen wir das erreichen?

- Es soll eine objektive Übersicht erstellt werden über die Langstreckenverkehre einschließlich des tatsächlichen Anteils des Transitverkehrs auf den deutschen Hauptverkehrskorridoren.
- Auf dieser Grundlage werden Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der lang laufenden Verkehre entwickelt und auf ihre ökologischen, ökonomischen (z. B. hinsichtlich der Wertschöpfung) und verkehrlichen Auswirkungen hin überprüft.
- Es werden nur Maßnahmen mit insgesamt positiver Wirkung für Wirtschaft, Umwelt und Verkehr zur Umsetzung ausgewählt.


Was ist neu?

- Es erfolgt eine Ausrichtung auf Langstreckenverkehre insgesamt.
- Unser Ziel ist eine effizientere Gestaltung und Optimierung lang laufender Verkehre, nicht deren Vermeidung und Verteuerung.
- Eine quantitative Analyse der Verkehrsströme dient als Grundlage für die Maßnahmenkonzeption.

Entwicklung der Autobahnen in Deutschland seit der Wiedervereinigung 1990 (Stand 1. Januar 2010)



Bestandsstrecken 1990

-  BAB 4-streifig
-  BAB 6-8-streifig



Neubau 1990 bis 2009

-  BAB 4-streifig

Erweiterungen 1990 bis 2009

-  BAB von 4 auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen

Projekte auf BAB gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen*

-  Neubau BAB 4-streifig
-  Erweiterungen BAB von 4 auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen

*Die Dringlichkeiten „Vordringlicher Bedarf“, „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ und „Weiterer Bedarf“ sowie der jeweilige „besondere Naturschutzrechtliche Planungsauftrag“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sind nicht gesondert ausgewiesen.

2J Optimierung der Abläufe an Laderampen

Wo wollen wir hin?

- Durch die Verbesserung der Be- und Entladeabläufe an Verladerampen sollen eine verkehrsträgerübergreifende Effizienzsteigerung der logistischen Abläufe erzielt und gute Arbeitsbedingungen gefördert werden.
- Zugleich sollen die vorhandene Infrastruktur besser genutzt sowie Beiträge zum Umweltschutz und zur Verkehrssicherheit geleistet werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Es wird eine gesicherte Datenlage erarbeitet zu den Wartezeiten, deren Ursachen und zu entsprechenden Lösungsmöglichkeiten. Erste Ergebnisse werden bis Ende 2010 vorliegen.
- Diese Ergebnisse werden mit den Verbänden gemeinsam analysiert, um weitere Verbesserungspotenziale auszuloten. Dabei sind bestehende Regelungen, wie z. B. das Sonn- und Feiertagsfahrverbot zu beachten.
- Ergänzend werden 2011 im Rahmen einer Studie Optimierungsmöglichkeiten erarbeitet und in einer breitenwirksamen Publikation aufbereitet, die mit Beteiligung der Verbände erstellt wird.

Was ist neu?

- Die Maßnahme rückt die gesamte Lieferkette in die Betrachtung und beschränkt sich bewusst nicht allein auf die Ausweitung der Rampenzeiten.
- Eine Studie wird erstellt unter Einbeziehung von Lösungsmöglichkeiten, die sich bereits in der Praxis bewähren.
- Auf Basis dieser Studie wird in Zusammenarbeit mit den Verbänden eine breitenwirksame Publikation veröffentlicht.





Die Maßnahmen des Aktionsplans

3. Stärken aller Verkehrsträger durch optimal vernetzte Verkehrswege nutzen

Um die Effizienz des Güterverkehrssystems insgesamt zu steigern, muss jeder Verkehrsträger seine spezifischen Stärken optimal zur Geltung bringen können. So gilt es beispielsweise, Stärken der Binnenschifffahrt beim Transport von Massengütern auf Binnenwasserstraßen ebenso zu nutzen wie die Flexibilität und Schnelligkeit des Lkw. Die Schiene soll ihre Umweltvorteile insbesondere auf langen Strecken ebenso einbringen können, wie das Flugzeug seine Schnelligkeit bei besonders großen Entfernungen und zeitsensiblen Gütern. Jeder Verkehrsträger kann spezifische Kundenanforderungen erfüllen. Erst in der Kombination der jeweiligen Stärken hat jeder Verkehrsträger seinen Anteil an der Optimierung des gesamten Verkehrssystems. Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem Kombinierten Verkehr⁸ zu, da er eine Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems ermöglicht und maßgeblich zur Entlastung der Straße beiträgt. Die Straße allein kann das prognostizierte Verkehrswachstum der nächsten Jahre nicht bewältigen. Der Kombinierte Verkehr kann eine Verkehrsverlagerung und eine verbesserte Umweltbilanz des Verkehrs maßgeblich unterstützen. Eine neue Förderkonzeption sowie die Förderung innovativer und kapazitätssteigernder Technologien zur Vernetzung sollen diese Wirkungen noch verstärken. Die Verlagerung von Gütern auf Seeschiffe im Kurzstreckenseeverkehr trägt ebenfalls zur Entlastung der anderen Verkehrsträger bei. Schließlich sollen mit Hilfe einer Studie weitere Potenziale zur Erschließung von multimodalen Verkehren aufgezeigt werden.

Besonders wichtige Maßnahmen:

- A Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr
- B Förderung von Innovationen und Kapazitätssteigerungen im intermodalen Verkehr

Weitere umzusetzende Maßnahmen:

- C Konzept für Kurzstreckenseeverkehr
- D Potenzialanalyse für multimodale Verkehre

⁸ Kombiniertes Verkehr ist der verkehrsträgerübergreifende Transport genormter Ladeeinheiten (Wechselbrücken, Container, Sattelanhänger), bei dem der überwiegende Teil der Beförderung auf Schiene oder Wasserstraße mit einem möglichst kurzen Straßenvor- und -nachlauf erfolgt.

3 A Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr



Wo wollen wir hin?

- Durch die Stärkung des Kombinierten Verkehrs (KV) sollen die Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems sowie die Entlastung der Straße und eine umweltfreundlichere Verkehrsabwicklung erreicht werden. Die KV-Förderung soll unter neuen Rahmenbedingungen effizient auf diese Ziele ausgerichtet werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Das Fördersystem für den Kombinierten Verkehr wird mittels einer novellierten Förderrichtlinie zum 1. Januar 2012 neu konzeptioniert.
- Basis für die Erarbeitung ist die Evaluierung der bisherigen Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs bis Ende 2010.
- Die Fördermittel für den Kombinierten Verkehr sollen erhöht werden, um im Interesse des Umweltschutzes und zur Entlastung unserer Straßen weitere Verkehre auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern.

- Die Erkenntnisse aus der Neukonzeptionierung der KV-Förderung sollen bei einer Überprüfung des Gleisanschlussförderprogramms genutzt werden.

Was ist neu?

- Eine neue ressortabgestimmte Förderrichtlinie soll voraussichtlich bis Ende 2010 erarbeitet werden.
- Bei der Erarbeitung der neuen Richtlinie sollen Qualitätsziele stärker berücksichtigt werden.
- Die Erfahrungen anderer europäischer Mitgliedsstaaten sollen berücksichtigt werden.
- Die Richtlinie soll am 1. Januar 2012 in Kraft treten (die bisherige Richtlinie tritt am 31. Dezember 2011 außer Kraft).

3 B Förderung von Innovationen und Kapazitätssteigerungen im intermodalen Verkehr

Wo wollen wir hin?

- Durch leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrsträger sollen die Voraussetzungen für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit verbessert werden.
- Die Entwicklung und der Einsatz innovativer Technologien sollen zu einer besseren Ausnutzung der gesamten Infrastruktur führen und zu Verkehrsverlagerungen auf Schiene und Wasserstraße beitragen.

Wie wollen wir das erreichen?

- Programme zur Förderung von innovativen Technologien sollen weiterentwickelt, gestärkt und ausgebaut werden.
- Es soll eine Bestandsaufnahme laufender Programme zu innovativen und kapazitätssteigernden Technologien erstellt werden. Auf dieser Basis erfolgt eine Prüfung, ob eine neue Förderrichtlinie geschaffen werden sollte.
- Falls erforderlich, können im Rahmen der Haushaltsaufstellung des BMVBS dafür Haushaltsmittel beantragt werden.

Was ist neu?

- Es soll eine neue Förderstrategie entwickelt werden.



3 C Konzept für Kurzstreckenseeverkehr



Wo wollen wir hin?

- Zur Entlastung von Straße und Schiene soll der Kurzstreckenseeverkehr unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt einen Beitrag leisten.

Wie wollen wir das erreichen?

- Hierzu ist die Erstellung eines Konzeptes in folgenden Schritten geplant:
 1. eine Bestandsaufnahme der systemischen Vor- und Nachteile des Kurzstreckenseeverkehrs,
 2. die Ermittlung der Kriterien, nach denen Verlagerer die Transportmittel auswählen,
 3. die Entwicklung von Maßnahmen, die eine Verlagerung von Güterströmen auf den Wasserweg fördern, um das Straßen- und Schienennetz zu entlasten und die Umweltbilanz des Güterverkehrs zu verbessern.
- Durch den Ausbau von Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr in den Seehäfen sollen leistungsfähige Zentren des europäischen Kurzstreckenseeverkehrs geschaffen werden.

- Gemeinsam mit der Europäischen Union sollen optimale und faire Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs geschaffen werden. Dabei sollen seine Systemvorteile zur Geltung gebracht werden.
- Nach einer Bestands- und Bedarfsanalyse des Gewerbes zu einem anforderungsgerechten Angebot von Liegestellen für Binnenschiffe wird eine Aufnahme in das Konzept für den Kurzstreckenseeverkehr geprüft.
- Zur Vermarktung ist die Förderung des nationalen Büros zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt (Short Sea Shipping and Inland Waterway Promotion Center, SPC) zunächst bis einschließlich 2012 mit bis zu 190.000 Euro pro Jahr geplant.

Was ist neu?

- Es wird keine Fokussierung auf Nord-Süd-Verkehre vorgenommen.

3 D Potenzialanalyse für multimodale Verkehre

Wo wollen wir hin?

- Nicht ausgeschöpfte Potenziale für multimodale Verkehre sollen aufgezeigt werden, um Transportketten zu optimieren.
- Möglichkeiten zur Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße sollen identifiziert werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- In einer umfassenden Studie sollen Potenziale von multimodalen Verkehren und Verlagerungsmöglichkeiten untersucht werden.
- Ergänzend soll eine quantitative Analyse zeigen, welcher Anteil aller Verkehrsleistungen grundsätzlich für multimodale Verkehre geeignet ist.
- Die Auswertung erfolgt gemeinsam mit der Wirtschaft.

Was ist neu?

- Das BMVBS erarbeitet eine aktuelle und umfassende Studie zu diesem Thema.





Die Maßnahmen des Aktionsplans

4. Vereinbarkeit von Verkehrswachstum mit Umwelt- und Klimaschutz fördern

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgas-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Im Jahr 2008 war der Verkehrsbereich noch für mehr als 16 Prozent der gesamten Treibhausgas-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Damit die Lebensgrundlagen künftiger Generationen erhalten werden können, muss auch der Verkehr einen spürbaren Beitrag zum Erreichen der Umwelt- und Klimaschutzziele leisten. Dazu müssen auch der CO₂-Ausstoß im Güterverkehr gesenkt und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduziert werden. Dabei kommen der Schiene und der Binnenwasserstraße im Güterverkehr der Zukunft besonders wichtige Rollen zu. Deshalb wird angestrebt, einen erheblichen Anteil der Verkehrszuwächse auf die Schiene und die Wasserstraße zu verlagern. In diesem Zusammenhang spielt der Lärmschutz in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland gerade im Schienenverkehr eine zunehmend große Rolle. Durch die Initiativen des Bundes zum Lärmschutz an Schienenwegen und Güterwagen soll die Halbierung des Schienenlärms bis 2020 erreicht werden.

Zahlreiche weitere Maßnahmen, wie die Förderung von emissionsarmen Lkw, die Förderung von emissionsarmen Motoren in der Binnenschifffahrt und die bessere Organisation von Versorgungsverkehren in Städten und Ballungsräumen beispielsweise über Güterverkehrszentren, tragen zur Verbesserung der Umweltbilanz des Güterverkehrs bei. Die Entwicklung von standardisierten Messverfahren zur CO₂-Emissionsberechnung soll zudem dazu beitragen, Fortschritte der Logistikbranche beim Umweltschutz sichtbar zu machen.

Besonders wichtige Maßnahmen:

- A Lärminderung bei der Schiene
- B Förderprogramm zum Einsatz moderner Technologien zur Lärminderung bei Schienenfahrzeugen
- C Reduzierung der Emissionen im Güterverkehr

Weitere umzusetzende Maßnahmen:

- D Initiative für Logistik im städtischen Raum
- E Optimierung von Transportketten durch standardisierte CO₂-Emissionsberechnung

4 A Lärminderung bei der Schiene

Wo wollen wir hin?

- Zur Vermeidung von Lärmbelastigungen durch den überregionalen Schienengüterverkehr, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten, soll eine lärmorientierte Ausgestaltung der Trassenpreise erreicht werden. Dies soll zu einer Umrüstung des rollenden Materials auf lärmarme Bremssysteme führen.

Wie wollen wir das erreichen?

- Die Differenzierung der Trassenpreise nach Lärmemissionen kann für die Umrüstung von Güterwaggons Anreize schaffen.
- Bei der EU-Kommission wird darauf hingearbeitet, dass die Richtlinie 2001/14/EG überarbeitet wird. Die Erfahrungen aus dem Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ sollen die EU-Kommission bei der Ausgestaltung von europaweiten lärmabhängigen Trassenpreisen unterstützen.

Was ist neu?

- Eine Studie zur lärmabhängigen Trassenpreisgestaltung soll Ende des Jahres 2010 abgeschlossen werden.
- In der Studie werden auch die Transaktionskosten für den Bahnsektor betrachtet.



4 B Förderprogramm zum Einsatz moderner Technologien zur Lärminderung bei Schienenfahrzeugen



Wo wollen wir hin?

- Durch den Einsatz von lärmarmen Güterwaggons sollen Lärmbelastigungen, die durch den überregionalen Schienengüterverkehr entstehen, reduziert werden. In einem Pilotprojekt auf dem hoch belasteten Rheintal-Korridor sollen die Wirkungsmöglichkeiten leiser Bremstechniken untersucht werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ beinhaltet die Unterstützung der Entwicklung neuer Verbundstoff-Bremssohlen.
- Über das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ werden zudem die Anschaffung lärmarmen Güterwaggons und eine lärmindernde Umrüstung von bis zu 5.000 Güterwaggons auf leise Bremssohlen bis 2012 gefördert.
- Im Rahmen der Direktförderung der Umrüstung auf lärmarme Verbundstoff-Bremssohlen erhalten auch nicht bundeseigene Wagenhalter eine Förderung, sofern die Waggons innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren schwerpunktmäßig auf den Rheinstrecken eingesetzt werden.

Was ist neu?

- Das BMVBS hat die Förderrichtlinie für die Pilot-Umrüstung am 16. November 2009 in Kraft gesetzt.
- Mittlerweile hat das BMVBS Förderanträge für 1.250 Waggons bewilligt.

4 C Reduzierung der Emissionen im Güterverkehr

Wo wollen wir hin?

- Durch die Umsetzung des geplanten Energie- und Klimaschutzkonzeptes des BMVBS in Verbindung mit dem verstärkten Einsatz von umweltfreundlichen Lkw und Binnenschiffen soll ein Beitrag zur Reduzierung von Emissionen erzielt werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Im Rahmen des Energie- und Klimaschutzkonzeptes des BMVBS sollen Emissionswerte ermittelt und Einsparpotenziale auch hinsichtlich der Kostenrelevanz untersucht werden.
- Das Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer Lkw unter Berücksichtigung der europäischen Vorgaben wird fortgeführt.

- Das Programm zur Förderung von emissionsärmeren Dieselmotoren, Partikelfiltern und Katalysatoren in der Binnenschifffahrt ist mit einem Mittelvolumen von insgesamt 10 Millionen Euro über den Zeitraum von 2007 bis 2011 ausgestattet. Es wird weiterentwickelt und fortgeführt.
- Das Förderprogramm für Binnenschiffe soll zudem verlängert und ergänzt werden. Künftig sollen auch solare und dieselelektrische Antriebe gefördert werden.

Was ist neu?

- Die Maßnahme wird auf die Reduzierung der Emissionen im Güterverkehr fokussiert.



4 D Initiative für Logistik im städtischen Raum



Wo wollen wir hin?

- Die Verteilung von Gütern auf der letzten Meile soll insbesondere in Städten und Ballungsräumen flüssiger und umweltfreundlicher gestaltet werden. Dazu soll die Entwicklung neuer Logistikkonzepte gefördert werden.
- Die breite Anwendung von innovativen Konzepten im städtischen Raum soll eine bessere Organisation, insbesondere des Wirtschaftsverkehrs, ermöglichen.
- Güterverkehrszentren als logistische Schnittstellen tragen dazu bei, dass Versorgungsverkehre im städtischen Raum neu organisiert werden.
- Dadurch sollen Umwelt- und Gesundheitsbelastungen reduziert werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- In einer Studie werden Güterverkehrszentren hinsichtlich ihrer verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Wirkungen untersucht. Die Ergebnisse werden Ende 2010 vorliegen und anschließend mit den Betroffenen, einschließlich der Länder und Kommunen, erörtert.

- Zusätzlich sollen die Belange des Wirtschaftsverkehrs bei der Raumordnung und Regionalplanung verstärkt berücksichtigt werden.
- Das BMVBS setzt sich für eine bundesweite Harmonisierung der Umweltzonen ein.
- Die Erprobung alternativer Nutzfahrzeugkonzepte in Städten und Ballungsräumen soll den Einsatz von neuen Antrieben voranbringen, z. B. bei der Elektromobilität.

Was ist neu?

- Es erfolgt eine Fokussierung der Maßnahme auf Wirtschaftsverkehre.
- Alternative Nutzfahrzeugkonzepte werden erprobt.

4 E Optimierung von Transportketten durch standardisierte CO₂-Emissionsberechnung



Wo wollen wir hin?

- Die Umweltverträglichkeit von Logistikaktivitäten soll verbessert werden. Dazu sollen einheitliche Standards entwickelt werden, die es ermöglichen, CO₂-Emissionen logistischer Dienstleistungen zu berechnen. Damit wird ein Beitrag zur „Grünen Logistik“ geleistet.

Wie wollen wir das erreichen?

- Das BMVBS erstellt eine Bestandsaufnahme bestehender Systeme und strebt eine Vereinheitlichung an.
- Die Standards sollen auch kleinen und mittleren Unternehmen die Möglichkeit geben, ihre Emissionen zu erfassen.

Was ist neu?

- Die Maßnahme wird auf das Ziel einer Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch eine standardisierte CO₂-Berechnung konzentriert.



Die Maßnahmen des Aktionsplans

5. Gute Arbeitsbedingungen und Ausbildung im Transportgewerbe unterstützen

Die Transport- und Logistikbranche beschäftigt mehr als 2,7 Millionen Menschen. Angesichts des zunehmenden Bedarfs an Transport- und Logistikdienstleistungen bestehen hier auch künftig gute Beschäftigungsmöglichkeiten. Die Arbeitsbedingungen gelten wegen der mitunter hohen physischen Belastung, der häufig kaum planbaren Arbeitszeiten sowie der hohen Anforderungen an Mobilität und Flexibilität teilweise als problematisch. Daher gilt es, darauf zu achten, Arbeitsbedingungen sozial ausgewogen zu gestalten und die Qualifizierung von Fachkräften langfristig zu sichern. Gute Arbeitsbedingungen steigern die Attraktivität der Arbeit in diesen Bereichen und tragen dazu bei, dass der wachsende Bedarf an gut qualifizierten Arbeitskräften langfristig gedeckt werden kann. Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten trägt zudem maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei.

Zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr wird der Ausbau von Lkw-Parkflächen an Autobahnen einen wesentlichen Beitrag leisten. Um einem Fachkräftemangel im Transport- und Logistikbereich entgegenzuwirken, sollen Ausbildungsmöglichkeiten sowie die Angebote zur beruflichen Qualifizierung in einer gemeinsamen Aktion mit den Sozialpartnern verbessert werden. Um die Arbeitsbedingungen im Transportgewerbe zu verbessern, werden diese erfasst und neben den Verbesserungspotenzialen auch Fortschritte dargestellt, die bereits erreicht wurden.

Besonders wichtige Maßnahmen:

- A Mehr Parkflächen für Lkw an Bundesautobahnen

Weitere umzusetzende Maßnahmen:

- B Erhöhung der Sicherheit im Straßengüterverkehr durch eine verstärkte Durchsetzung der Sozialvorschriften
- C Förderung der Aus- und Weiterbildung im Bereich Logistik
- D Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik
- E Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute

5A Mehr Parkflächen für Lkw an Bundesautobahnen

Wo wollen wir hin?

- Durch ausreichende Lkw-Parkstände soll eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten) und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden.
- Insgesamt soll eine optimale Nutzung der Verkehrsflächen erzielt werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Es sollen zusätzliche Lkw-Parkflächen errichtet werden. Die bedarfsorientierte Umsetzung erfolgt auf den Rastanlagen im gesamten Bundesautobahnnetz. Ergänzend sollen Flächen neben den Bundesautobahnen genutzt werden. Die Abstimmung mit den Ländern in diesem Zusammenhang läuft.
- Neben den 2008/2009 realisierten 3.000 Parkständen werden bis 2012 zusätzlich weitere 8.000 errichtet. In den Jahren 2008/2009 wurden rund 100 Millionen Euro investiert. In 2010 stehen mindestens 130 Millionen Euro zur Verfügung.
- Private Investoren sollen eingebunden werden.

- Zur Nutzung von Telematikanwendungen zur Parkraumbewirtschaftung sollen bis Juni 2011 gemeinsam mit den Ländern 15 Pilotvorhaben umgesetzt werden. Ein parallel laufendes Forschungsvorhaben zur Evaluierung wird bis Dezember 2011 abgeschlossen sein.

Was ist neu?

- Es wird kein Fokus auf Grenzübergänge nach Osteuropa gelegt.
- Ab 2012 wird die systematische und bedarfsgerechte Ausrüstung mit Telematik angestrebt.



5 B Erhöhung der Sicherheit im Straßen-güterverkehr durch verstärkte Durchsetzung der Sozialvorschriften

Wo wollen wir hin?

- Eine verstärkte Überwachung der Einhaltung von Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr trägt maßgeblich zur allgemeinen Verkehrssicherheit, zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und zum Schutz des Fahrpersonals am Arbeitsplatz bei.
- Gemeinsam mit den Betroffenen sollen Vorschläge zur Ausbildung, zur Verbesserung des Kontrollkonzeptes und gegebenenfalls zur Durchführung von Sonderkontrollen erarbeitet werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Durch die regelmäßige Auswertung der Kontrolleergebnisse des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) und der Länder sollen die Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr überprüft und konkrete Ansätze für die Weiterentwicklung der Aus- und Weiterbildung des Fahrpersonals sowie von Beschäftigten definiert werden.
- Durch Detailauswertungen der Kontrolldaten werden möglicherweise auch Zielgruppen für Maßnahmen identifiziert.
- Initiativen zur Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens werden in diesem Zusammenhang ebenfalls geprüft.
- Die Auswertung und Umsetzung der Konzepte erfolgt in Abstimmung mit den Kontrollbehörden (insbesondere dem BAG), den Verbänden des Transportgewerbes sowie mit Ausbildungsträgern. Ein erstes Gespräch hat im Juni 2010 stattgefunden.
- Das Thema soll zudem im Rahmen von Fachtagungen (z. B. Verkehrsgerichtstag, Veranstaltung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales: „Qualität der Arbeit in Verkehr, Transport und Logistik“) mit Experten diskutiert werden.



Was ist neu?

- Zur Entwicklung von Maßnahmen und deren Evaluierung werden die Kontrollstatistiken des Bundesamtes für Güterverkehr und – soweit möglich – der Länder herangezogen.
- Defizite werden mit den beteiligten Verbänden und Ausbildungsträgern erörtert und können zu gezielten Maßnahmen zur besseren Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr führen.
- Vorrangiges Ziel ist nicht eine Verstärkung der Kontrollen, sondern eine bessere Einhaltung der Vorschriften durch eine Kombination von Information und Aus- und Weiterbildung.

5C Förderung der Aus- und Weiterbildung im Bereich Logistik

Wo wollen wir hin?

- Die gesellschaftliche Anerkennung von Logistikberufen soll verbessert werden, um den Fachkräftebedarf zu decken.
- Das Interesse von Jugendlichen an einer Ausbildung oder einem Studium im Bereich Logistik soll geweckt werden.
- Die Beschäftigungschancen sollen durch berufliche Qualifizierung erhöht werden.
- Bei Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen soll auf deren Praxisorientierung geachtet werden, z. B. hinsichtlich der Lkw-Überholverkehre.

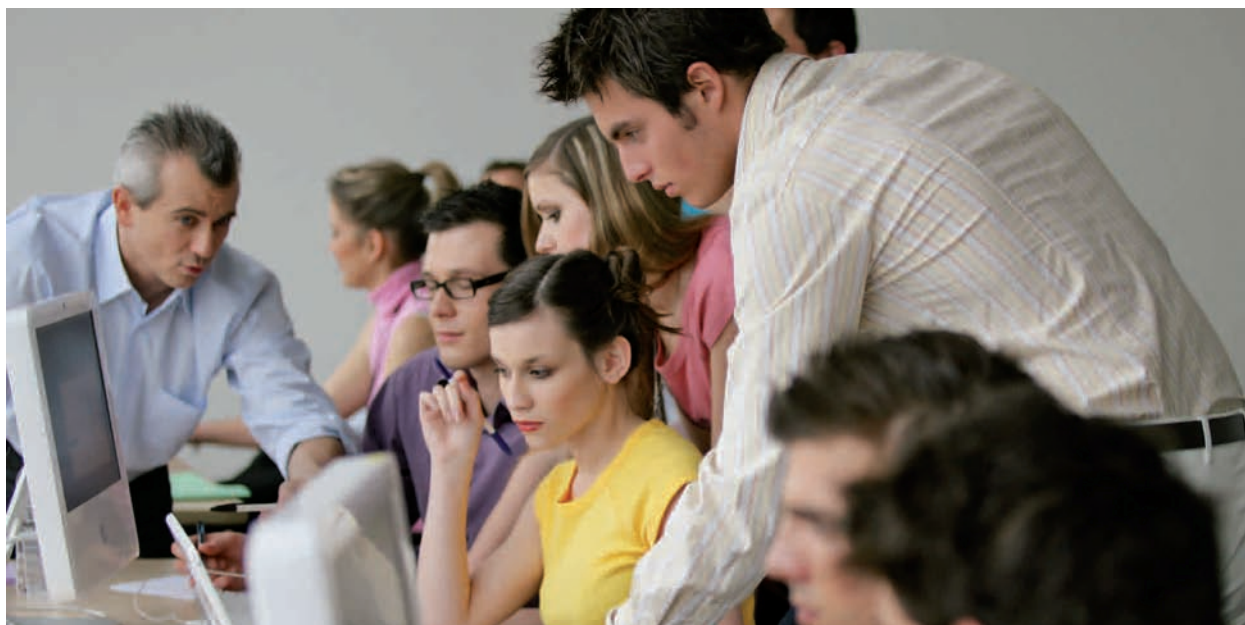
Wie wollen wir das erreichen?

- Es werden gemeinsame Aktionen von Wirtschaft und Politik zur Steigerung der Attraktivität von Berufen und Karrierechancen in der Logistik durchgeführt.

- Die Ausbildungsordnungen sowie die Weiterbildungsangebote werden weiterentwickelt und an aktuelle Notwendigkeiten angepasst.
- Hochschuleinrichtungen im Bereich Logistik mit Vorbildcharakter werden ausgezeichnet.
- Durch gezielte Werbemaßnahmen soll das Image des Güterverkehrs und der Logistik verbessert werden.

Was ist neu?

- Es erfolgt eine Schwerpunktsetzung durch die regelmäßige Auszeichnung von Bildungseinrichtungen und damit eine nationale und internationale Profilierung des vielfältigen Studienangebots.
- Im Rahmen des Netzwerks finden regelmäßige Treffen zwischen Politik und Wirtschaft statt.



5 D Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik



Wo wollen wir hin?

- Durch eine regelmäßige Auswertung der Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Berufsfeldern des Güterverkehrs und der Logistik sollen für die Sozialpartner Ansatzpunkte aufgezeigt werden, um die Arbeitsbedingungen im Bereich Güterverkehr und Logistik zu verbessern.
- Damit soll die Attraktivität der Berufe in Güterverkehr und Logistik erhöht und somit zur Gewinnung von Fachkräften beigetragen werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Das Bundesamt für Güterverkehr beobachtet fortlaufend den einschlägigen Verkehrsmarkt und berichtet dem BMVBS jährlich zu den Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik.
- Durch die Dokumentation entsteht ein differenziertes Bild der Anforderungen, der Rahmenbedingungen und des Bedarfs an Fachkräften, so dass bei erkannten Defiziten Verbesserungsmaßnahmen eingeleitet werden können.
- Auch die Sozialpartner erhalten eine ständig aktualisierte Grundlage, um hinsichtlich der Arbeitsbedingungen erforderliche Veränderungen vornehmen zu können.

Was ist neu?

- Ab 2011 erfolgt eine Ausweitung der Marktbeobachtung über die Berufsbilder Binnenschiffer, Kraftfahrzeugführer, Speditionskaufmann und Schienenfahrzeugführer hinaus.

5 E Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute

Wo wollen wir hin?

- Das Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) von 2006 enthält Regelungen zu den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute und setzt mit der Ratifizierung weltweit geltende Standards. Das Übereinkommen soll zügig ratifiziert werden.

Wie wollen wir das erreichen?

- Das Seearbeitsübereinkommen wird u. a. durch ein neues Seearbeitsgesetz in deutsches Recht umgesetzt. Der Gesetzentwurf soll dem Deutschen Bundestag zügig vorgelegt werden. Nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens wird die Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens eingeleitet.

Was ist neu?

- Der Entwurf für das neue Seearbeitsgesetz ist in Vorbereitung.

Impressum

Herausgeber und Druck:
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Bezugsquelle:
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Referat Bürgerservice und Besucherdienst
11030 Berlin
E-Mail: buergerinfo@bmvbs.bund.de
<http://www.bmvbs.de>
Telefon +49 30 2008 3060
Fax +49 30 2008 1942

Gestaltung:
wbpr Public Relations GmbH, Berlin

Bildnachweise:
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung;
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes; Fotolia;
iStockphoto; DB AG/Thomas Rosenthal (Bild S. 43);
DB AG/Günter Jazbec (Bild S.28).

Stand: November 2010

