

## **Verkehrspolitische Forderungen des DSLV zur Bundestagswahl 2009**

Die Logistikwirtschaft mit 2,7 Millionen Beschäftigten gehört zu den wichtigsten Wirtschaftsbranchen in Deutschland und Europa. Logistik wächst überproportional zum Bruttoinlandsprodukt. Inzwischen rangiert die deutsche Logistikwirtschaft nach Umsätzen an dritter Stelle der großen deutschen Wirtschaftsbranchen.

1. In der vergangenen Legislaturperiode ist der Masterplan Güterverkehr und Logistik entwickelt worden. Dieser enthält viele richtige Initiativen, die den Logistikstandort Deutschland in seiner internationalen Wettbewerbsfähigkeit stärken. Er sollte als Handlungsrahmen in der kommenden Legislaturperiode zügig umgesetzt werden. Maßnahmen wie die Differenzierung der Maut nach Zeit und Ort und die Optimierung der Transitverkehre sind wenig zielführend.
2. Eine der wichtigsten Maßnahmen besteht darin, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau zu verstetigen und dessen Finanzierung sicher zu stellen. Das jetzt durch die Konjunkturmaßnahmen gegebene Niveau reicht immer noch nicht, um den Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesverkehrswege bis 2015 umzusetzen. Die Sicherstellung der Finanzierung kann nur gelingen, wenn ein Finanzinstrument außerhalb des Bundeshaushaltes entwickelt wird. Die schon im Koalitionsvertrag 2005 vereinbarte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VVFG) ist zügig umzusetzen. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut müssen der VVFG direkt und in voller Höhe für Investitionen zur Verfügung stehen. Der steuerfinanzierte Anteil an Verkehrsinvestitionen aus dem Bundeshaushalt muss auf seinem Plafond festgeschrieben werden. Zudem ist die Gesellschaft in die Lage zu versetzen, Kredite aufzunehmen.
3. Die Infrastrukturinvestitionen müssen künftig vorrangig am Bedarf orientiert werden. Engpassbeseitigung und Ausbau der Netzknoten müssen prioritär sein, nicht jedoch eine finanztechnische Gleichbehandlung der Verkehrssysteme. Dabei kommt den Seehafenstandorten mit ihren Hinterlandverbindungen und Verknüpfungen zu den Binnenhäfen eine

besondere Bedeutung zu, wie auch den Drehkreuzen des internationalen Luftverkehrs. Oberstes Ziel sollte sein, die jeweiligen Stärken aller Verkehrsträger zu nutzen und miteinander sinnvoll zu verknüpfen. Eine nachhaltige und ökonomische Mobilität lässt sich nur dadurch erreichen, dass das Angebot umweltfreundlicher Systeme konsequent verbessert wird. Dazu gehört, Netz und Betrieb des kombinierten Verkehrs auch in der Wirtschaftskrise weiter zu stärken.

4. Der Standort Deutschland kann nicht weiter undifferenziert mit zusätzlichen Kosten belastet werden. Dies gilt vor allem hinsichtlich der Forderung, die externen Kosten im Verkehr nur dem Straßengüterverkehr anzulasten. Das Verursacherprinzip muss gleichmäßig bei allen Verkehrssystemen angewendet werden. Dabei gilt es zunächst sicher zu stellen, dass alle Verkehrssysteme erst die direkten Kosten für Unterhaltung, Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur decken. Vor allem die Anlastung von Staukosten ist systemfremd, denn diese sind im Wesentlichen auf das Unterlassen des Verkehrswegebbaus zurückzuführen. Die Europäische Kommission ist aufzufordern, ein Konzept vorzulegen, das alle Verkehrssysteme gleichzeitig und nach gleichen Kriterien behandelt.
5. Die "Bahnprivatisierung" ist zügig nach dem Modell Trennung von Netz und Betrieb umzusetzen. Dienstleistungsunternehmen des Personen- und Güterverkehrs gehören grundsätzlich nicht in staatliche Trägerschaft. Es ist nicht Aufgabe des Steuerzahlers, den Ausbau von geschäftlichen Aktivitäten in Auslandsmärkten abzusichern.
6. Der deutsche Logistikstandort muss national und international weiter gestärkt werden. Dazu ist eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Vermarktungsinitiative erforderlich.
7. Zur Lösung künftiger Verkehrsprobleme ist die Weiterentwicklung von Technologien notwendig. Dies gilt für den stärkeren Einsatz von IT-gestützten Informationssystemen wie auch für technologische Verbesserungen an den Verkehrsmitteln. Für den Straßengüterverkehr sollte national und international

der Einsatz des modularen Systems vorgesehen werden.