

Stellungnahme zur Weiterentwicklung des Aktionsplans „Güterverkehr und Logistik“

13. Oktober 2015

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) begrüßt die vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt gewählte Vorgehensweise, den Aktionsplan „Güterverkehr und Logistik“ in einem offenen und transparenten Prozess gemeinsam mit der Verkehrswirtschaft weiter zu entwickeln. Als Mobilitätsverband der Deutschen Wirtschaft unterstützt das DVF daher ausdrücklich die genannten fünf Ziele der Fortentwicklung des Aktionsplans und die daraus resultierenden Maßnahmenvorschläge. Das DVF hatte sich daher auch in die vorangegangene Konsultation eingebracht.

Zu den von der Logistikbeauftragten der Bundesregierung, PSts. Dorothee Bär MdB, dargelegten Maßnahmenvorschlägen hat das DVF folgende ergänzende Anmerkungen:

- Der Export- und Logistikstandort Deutschland braucht eine gute Anbindung an die internationalen Märkte über leistungsfähige Häfen und Flughäfen. Daher müssen die Erarbeitung und Umsetzung sowohl des **Nationalen Hafenkonzeptes** als auch des **Luftverkehrskonzeptes** (Maßnahmen 1a und 1b) **im Aktionsplan hohe Priorität haben**. Ebenso wichtig ist die in Maßnahme 1d treffend beschriebene ambitionierte **Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland** über die *Logistic Alliance Germany*, die in vielversprechenden Zielmärkten, aber auch aus Gründen der Imagepflege in Deutschland, fortgesetzt werden muss,
- Die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikwirtschaft in Deutschland hängt entscheidend von einer **bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur** und einer entsprechend zentral koordinierten Verkehrsinfrastrukturpolitik ab. Von besonderer Bedeutung ist, dass für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur **klare Prioritäten aus nationaler Sicht festgelegt und umgesetzt** werden (Handlungsfeld 2.). Diese Prioritäten müssen insbesondere die hoch belastet Schienen- und Straßengüterverkehrskorridore, die Seehafen-Hinterlandanbindungen und die Sanierung von Schleusen der wichtigen deutschen Wasserstraßen beinhalten.
- Unabdingbar ist die **finanzielle Unterfütterung der einzelnen Investitionsmaßnahmen (Maßnahme 2g)**. Das DVF begrüßt daher ausdrücklich den Investitionshochlauf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der über diese Legislaturperiode hinaus mit der Zielgröße 15 Mrd. EUR jährlich für die Bundesverkehrswege fortgesetzt werden muss. Von hoher Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die konsequente Umsetzung der **Brückenertüchtigung** (Maßnahme 2d), die auch über 2018 hinaus mit einer ausreichenden Finanzierung zu unterlegen ist.
- Begleitet werden muss dieser Investitionshochlauf von einer stringenten **Priorisierungsstrategie** (Bundesverkehrswegeplan, Verkehrsinfrastrukturbericht) und von **effizienzsteigernden Reformmaßnahmen** wie beispielsweise **Finanzierungskreisläufe, überjähriger Mittelverwendung und mehrjähriger Budgets**.
- Auch die **Digitalisierung der Logistik** ist ein unverzichtbarer Standortfaktor für den Logistikstandort Deutschland. Vor diesem Hintergrund sollte die **prioritäre Bereitstellung von mobiler Datenkapazität** mit mindestens 50 Mbit/s im Rahmen der Maßnahme 3a auch auf **Logistikzentren** und **Knotenpunkte** ausgeweitet werden. Gleiches gilt nach

abgeschlossener Standardisierung für den **Ausbau des Mobilfunknetzes auf den Standard 5G**. Der vom Bund angestrebte **Ausbau und Dauerbetrieb des „Mobilitäts Daten Marktplatzes“ (MDM)** ist hierzu ein ergänzender wichtiger Schritt. Vor diesem Hintergrund wird auch die **Initiative ‚Modernitätsfonds‘** (Maßnahme 3f) des BMVI vom DVF ausdrücklich befürwortet. Im Rahmen der Digitalisierungsstrategie sollte der Aktionsplan ergänzend auf die vielfältigen Möglichkeiten hingewiesen werden, die das **„Digitale Testfeld Autobahn“** für die Logistikwirtschaft bietet; erprobt werden sollten neben dem **automatisierten Fahren (Lkw)** auch innovative Ansätze wie **„digitale Reservierung von Lkw-Parkplätzen“** oder **„Raststätte der Zukunft“**.

- Das DVF sieht die koordinierende und unterstützende Arbeit des BMVI im Bereich der **städtischen Logistik** (Maßnahme 4c) positiv. Wichtig ist, dass die entsprechenden Förderprogramme auch durch einen **passenden Rechtsrahmen** begleitet werden, in dem positive Anreize wie beispielsweise im Elektromobilitätsgesetz unter **Einbeziehung der Gewichtsklassen der Verteilfahrzeuge** gesetzt werden. Gleichmaßen sollte im Aktionsplan stärker darauf hingewiesen werden, dass der Lieferverkehr durch KEP-Dienste **Potenziale zur Bündelung von Einkaufsverkehren** bietet. Der genannte überproportionale Anstieg der Lieferverkehre sollte nicht im Vordergrund der Argumentation stehen.
- Darüber hinaus wird es in Zukunft vor allem um die **Weiterentwicklung alternativer Antriebstechnologien und die Etablierung alternativer Kraftstoffe** (4.b) gehen. Die Vorgehensweise muss die **gesamte Logistikkette** erfassen, vom Fernverkehr mit Lkw, Schiff, Schienenverkehr und Flugzeug bis hin zur letzten Meile. Ziel muss sein, eine echte wirtschaftliche Tragfähigkeit für alternative Kraftstoffe und Antriebe möglichst zügig herzustellen, ohne dass bestimmte Energieträger durch öffentliche Vorgaben bevorzugt werden. Die Ansatzpunkte aus der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie, der Nationalen Plattform Elektromobilität und dem **Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie** müssen konsequent umgesetzt werden. Neben **Elektro-/Hybridantrieb, Erdgas und Brennstoffzelle** im Straßenverkehr sind eine aktive Herangehensweise an **LNG** im Schiffsverkehr und **alternative Flugkraftstoffe** sehr wichtig.
- Zusätzliche Fortschritte in puncto Umwelt und Sicherheit können durch die stärkere Einführung von Automatisierungsfunktionen beim Lkw erreicht werden. **Forschung, Entwicklung und Pilotprojekte für das automatisierte Fahren** sollten beim Lkw ebenso wie beim Pkw gefördert werden. Ein konkreter Ansatzpunkt dafür ist das **„Digitale Testfeld Autobahn“** des BMVBS.
- Bei der Nachwuchssicherung und den Arbeitsbedingungen im 5. Maßnahmenblock ist die **Aufwertung der Branchenberufsbilder** (5.a) mit der wichtigste Ansatz. Ebenso wichtig ist darüber hinaus, sicherzustellen, dass das **duale Ausbildungssystem** in Deutschland auch im Güterverkehrs- und Logistikbereich beibehalten wird.

* * *