

Verkehrspolitische Newsletter

Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik

Vage Verbesserungen, greifbare Belastungen

Am 14. März hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee seinen Entwurf eines Masterplans Güterverkehr und Logistik vorgelegt. Er wird derzeit zwischen den Ressorts der Bundesregierung abgestimmt und soll Ende Juni vom Bundeskabinett verabschiedet werden. Die öffentliche Diskussion läuft kontrovers. Pro Mobilität hat sich gemeinsam mit neun Verbänden kritisch zum Entwurf positioniert und eine grundlegende Überarbeitung gefordert.

Deutschland braucht einen Masterplan Güterverkehr und Logistik. Die Logistik ist einer der boomenden Sektoren. Sie bietet Potenzial für mehr Beschäftigung. Außerdem ist unsere Wirtschaft mehr denn je auf Transport angewiesen. Attraktive Rahmenbedingungen für die Logistik und ein effizienter Güterverkehr sind somit entscheidende Faktoren für die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Deshalb ist die Idee eines Masterplans gut und seine Notwendigkeit unbestritten.

Bei der Bewertung ist es sinnvoll, sich der Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025 bewusst zu sein. Die Transportintensität der Wirtschaft nimmt weiter zu, wodurch die Verkehrsleistung des Lkw um 79 Prozent und die der Bahn um nicht viel weniger steigen sollen. Beide stehen vor der großen Herausforderung, die Infrastrukturvoraussetzungen zu schaffen und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu bewahren.

Der Masterplan muss politische Zeichen setzen, dass Deutschland die Chancen der Logistik für die gesamte Wirtschaft und für mehr Beschäftigung nutzen will. Das leistet der Entwurf bisher nicht. Eine Überarbeitung kann sich daher nicht auf Korrekturen

„Bisher bietet der Entwurf des Masterplans nur vage Verbesserungen, aber greifbare Belastungen für den Leistungsträger Straße. Ohne verbindliche Zusagen für bessere Fernstraßen und strukturelle Lösungen zur Finanzierung wird der Masterplan nicht den notwendigen politischen Impuls für den Logistik- und Wirtschaftsstandort setzen können.“

Dr. Peter Fischer, Präsident von Pro Mobilität

an Einzelmaßnahmen beschränken, mit ihr müssen andere Akzente verbunden sein:

- Der Masterplan muss die öffentliche Diskussion darüber anstoßen, dass deutsche Unternehmen weltweit nur erfolgreich bleiben werden, wenn sie auf Arbeitsteilung und damit auf mehr Güterverkehr setzen. Durch die starke Gewichtung von Vermeiden, Verlagern und Verteuern weckt der Entwurf die falsche Erwartung, dass deutliche Abstriche beim Wachstum des Lkw realistisch seien und ohne negative wirtschaftliche Konsequenzen bleiben würden.
- Die Wirtschaft hat in den Workshops zum Masterplan die Engpässe in der Infrastruktur als wichtigstes Handlungsfeld hervorgehoben. Die hier beabsichtigten Maßnahmen sind sinnvoll, doch sie brauchen wesentlich mehr Verbindlichkeit, als dies allgemein in politischen Programmen üblich ist.
- Zur Finanzierung sagt der Entwurf wenig. Doch die Signale sind eindeutig, eine Anhebung der Lkw-Maut soll höhere Investitionen ermöglichen. Hier droht das gleiche Schicksal wie beim Mautstart: Die Investitionen stiegen kaum über das Ausgangsniveau. Die Regierung muss sich nach mehr als einem Jahr der Diskussion endlich die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) anpacken und mehr auf PPP setzen. Die Maut, kurzfristig zumindest deren Mehreinnahmen, müssen direkt der VIFG für die Fernstraßen zufließen.
- Der jüngste Wettbewerbsbericht der Deutschen Bahn AG hat gezeigt, dass deren Konkurrenten hohe Zuwächse verzeichnen. Wettbewerb lohnt sich, er ist der Schlüssel zu mehr Kundenorientierung und höheren Marktanteilen der Bahnen. Die Verteuerung des Lkw hilft dabei nicht und belastet die gesamte Wirtschaft. Das gilt sowohl für die Pläne, die Mauthöhe für Lkw mit der Entfernung ansteigen zu lassen, wie auch für die einseitige Anlastung externer Kosten beim Lkw.

Mehr Informationen:

BMVBS: <http://www.bmvbs.de/Verkehr/Gueterverkehr-Logistik-2829/Masterplan.htm>;

Verbändeerklärung: http://www.promobilitaet.de/downloads/Verbaendeerklaerung_zum_Masterplan.pdf

Pro Mobilität-Stellungnahme vom 22. April 2008: <http://www.promobilitaet.de/index.html>

Editorial

Dr. Peter
Fischer

Präsident
Pro Mobilität



Sehr geehrte Damen und Herren,

in diesen Wochen stimmen die Ressorts der Bundesregierung wichtige Entscheidungen ab: Der Verkehrsetat 2009 steht auf der Agenda, aber auch die Anhebung der Lkw-Maut, die Harmonisierung für das Güterkraftverkehrsgewerbe und der Masterplan Güterverkehr und Logistik. Ebenso wird über neue PPP-Vorhaben gesprochen. Dennoch, selten hat die Politik im Bereich der Straße so viele Bauchschmerzen verursacht wie jetzt.

Als die Koalition vor kurzem Ausgabenprioritäten für die nächsten Jahre gesetzt hat, war von mehr Investitionen keine Rede. Das hat auch Spuren im Masterplan Güterverkehr hinterlassen. Selbst vorsichtige Aussagen zum Investitionsbedarf bei den Verkehrswegen hat das Finanzministerium mit einem Veto belegt.

Die Bahn-Privatisierung einmal ausgenommen, scheint es mehr Geld für die Verkehrswege nur zu geben, wenn der Lkw die Zeche zahlt. Dazu soll die Maut um bis zu einer Milliarde Euro pro Jahr steigen. Abgesehen von den nicht überzeugenden Annahmen der zugrunde gelegten Wegekostenrechnung und damit verbundenen zu hohen Mautsätzen gibt es nicht einmal rechtliche Garantien, dass höhere Mauteinnahmen tatsächlich zurück in die Fernstraßen fließen. Hier muss die Koalition nachbessern.

Bisher sieht die Finanzplanung für 2009 im Vergleich zu heute ein Minus im Fernstraßenbau um 350 Millionen Euro vor. Wenn die Maut weiterhin zur Hälfte andere Verkehrswege querfinanzieren muss, bliebe auch nach der Erhöhung nicht viel mehr als jetzt.

Exportboom, mehr Wirtschaftsverkehr, zunehmende Staus, steigender Sanierungsbedarf – dies alles ist bekannt. Die Regierung muss wesentlich mehr für die Verkehrsinfrastruktur tun, als an der Mautschraube zu drehen.

Ihr

Dr. Peter Fischer

Bund sucht neue Indikatoren zum Güterverkehr

Mit dem Entwurf des Fortschrittsberichts 2008 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat die Bundesregierung die zweite Stufe eines Konsultationsprozesses gestartet. Bis 27. Juni kann die Öffentlichkeit dazu Position beziehen. Ein Fortschritt ist bereits zu erkennen: Die Bundesregierung sucht für den Güterverkehr neue Indikatoren, weil die bisherigen Entkopplungs- und Verlagerungsindikatoren nicht haltbar sind.

Bisher wurde angestrebt, die Gütertransportintensität zu verringern. Im Zuge der Globalisierung erfolgte genau das Gegenteil. Die Güterverkehrsleistung ist seit 1999 um 25 Prozent gestiegen, während das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt nur um 9,2 Prozent zunahm. Der durchschnittliche Energieverbrauch je Tonnenkilometer verringerte sich in der Zeit um 29 Prozent, was vor allem auf Effizienzverbesserungen beim Lkw zurückgeführt wird. Im motorisierten Individualverkehr hat sich der Kraftstoffverbrauch je Kilometer seit 1999 um ca. 8 Prozent verringert. Auch bei der Verlagerung von Güterverkehr auf Bahn und Binnenschiff wird von unrealistischen Zielen gesprochen. Statt einer starken Zunahme konnten beide zusammen ihren Marktanteil von rund 30 Prozent seit 1999 knapp halten. Neue Indikatoren sollten die erreichten Effizienzgewinne abbilden, um positive Entwicklungen sichtbar zu machen und deren Fortführung weiter fördern zu können.

<http://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/DialogNachhaltigkeit/dialog-nachhaltigkeit.html>

Hoher Bedarf bei kommunalen Straßen bis 2020

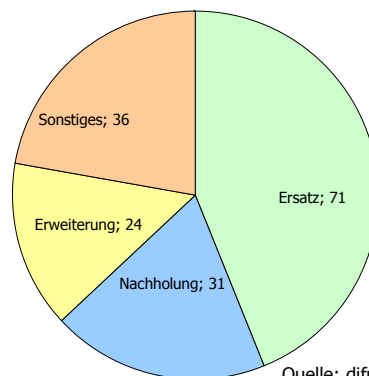
Verdopplung der Investitionen notwendig

Die kommunalen Straßen brauchen im Zeitraum 2004 bis 2020 jährlich rund zehn Milliarden Euro. Heute geben Städte und Gemeinden rund 4,5 Milliarden Euro pro Jahr hierfür aus. Zu diesem Ergebnis kommt das Deutsche Institut für Urbanistik

(difu) in einer Untersuchung, die vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und vom Bundesverband der Deutschen Zementindustrie gefördert wurde. Schwerpunkte sind der Ersatz vorhandener Straßen, der Nachholbedarf vor allem in Ostdeutschland und die Erweiterung. 24 Milliarden Euro werden für Fußgänger- und Fahrradverkehr, Telematik und Parkraum benötigt. Der Bedarf für alle Infrastrukturbereiche erreicht 700 Milliarden Euro. Als Lösungsansätze empfehlen die Gutachter strategisches Investitionsmanagement, mehr PPP und neue Finanzierungsinstrumente empfohlen. Zur Zusammenfassung:

<http://www.bdzement.de/503.html>

Investitionsbedarf kommunale Straßen 2004 bis 2020 rd. 162 Mrd. Euro



Quelle: difu 2008

Kurzstudie im Auftrag von Pro Mobilität

Regionale Effekte von Fernstraßeninvestitionen

Die TU Berlin und die IGES Institut GmbH haben für Pro Mobilität Untersuchungen zu regionalen Effekten von Fernstraßeninvestitionen ausgewertet. Mehrere Studien für Deutschland zeigten überwiegend positive, quantitativ aber begrenzte regionale Wirkungen. Das Ausmaß hänge stark von den örtlichen Gegebenheiten ab. In der Veröffentlichung der Bundestagsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen „Jobmaschine Straßenbau“ war zuvor auf der Basis von Untersuchungen für Thüringen und Sachsen der Schluss gezogen worden, ein empirischer Zusammenhang von Investitionen in Autobahnen und wirtschaftlicher Entwicklung könne nicht festgestellt werden.

Eine politische Bewertung von Neubaumaßnahmen sollte aber nicht auf regionale wirtschaftliche Effekte reduziert werden. Verkehrssicherheitsgewinne und Umwelteffekte (Lärmschutz, Feinstaub) in vom Durchgangsverkehr entlasteten Orten sind ebenso zu beachten, wie Zeitgewinne des regionalen und überregionalen Verkehrs.

http://www.promobilitaet.de/downloads/TU-IGES_Kurzstudie_Regionaleeffekte_Strassenbau.pdf

BDI-Infrastrukturstudie

Während einer Konferenz zu Netzindustrien hat der Bundesverband der Deutschen Industrie in Anwesenheit von Bundeskanzlerin Angela Merkel eine Studie des Centrums für angewandte Wirtschaftsforschung Münster zur wirtschaftlichen Bedeutung der Infrastrukturen vorgestellt. Die Gutachter halten fest: Wären die Investitionen der öffentlichen Hand von 2000 bis 2004 genauso hoch wie zehn Jahre zuvor gewesen, so wäre das Wirtschaftswachstum um vier Prozentpunkte höher ausgefallen.

<http://www.bdi-online.de/de/termine/9937.htm>

EURORAP: Sichere Straßen

Der ADAC hat die Ergebnisse seines Straßentests 2008 im Rahmen des Europäischen Programms EURORAP vorgelegt. Besonderes Augenmerk galt in diesem Jahr beliebten Motorradstrecken, die in Zusammenarbeit mit der Straßenbauverwaltung entschärft wurden. Bei dem Symposium zogen die Vorreiterländer Bayern und Rheinland-Pfalz eine positive Bilanz ihrer zentralen und systematischen Unfallauswertungen. Mehr in Kürze unter:

<http://www.adac.de/verkehrs-experten>

Fakten + Positionen

Überblick zur Qualität und zur Finanzierung der Fernstraßen

<http://www.promobilitaet.de/themen/index.html>

Projektübersicht zu PPP im Bereich Straße in Deutschland

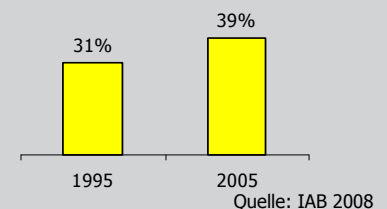
<http://www.promobilitaet.de/themen/index.html>

Stellungnahme von Pro Mobilität an die Föderalismuskommission zur Reform der Auftragsverwaltung der Fernstraßen

<http://www.promobilitaet.de/downloads/Pro%20Mobilitaet%20Stellungnahme%20Föderalismuskommission%20Fernstraßen.pdf>

Mehr Beschäftigte pendeln

Anteil der Pendler über Kreisgrenzen an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten



Quelle: IAB 2008

Veranstaltungen/Termine

18. Juni „Halbzeitbilanz und Perspektiven für den Bundesverkehrswegeplan 2001 bis 2015“ von Pro Mobilität in Berlin.

<http://www.promobilitaet.de>