

Treffen der Partner der Mobilitätsoffensive am 10. März 2008

Tagesordnung

1. Masterplan (Stand, weiteres Verfahren)
2. Vertiefte Diskussion zu einzelnen spezifischen Maßnahmen
 - Vernetzung der Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen
 - Beschleunigung der ETCS-Einführung auf den Frachtkorridoren Deutschlands
 - Transitverkehre
 - Kombinierten Verkehr
 - Entmischung von Güter- und Personenverkehr
 - Erarbeitung eines Konzeptes zur Differenzierung der Mautsätze nach Strecken und Zeitklassen
 - Verstärkte Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Ausbildung in Güterverkehr und Logistik
 - Aufbau eines Netzwerks Güterverkehr und Logistik als deutsche Stimme in Europa
3. Vermarktungsinitiative

Bundesweite Vereinheitlichung und Vernetzung der Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen

Ausgangslage

Die Erfassung, die Analyse und Steuerung des Verkehrs mit Hilfe von Verkehrsmanagementsystemen erfolgt auf dem Autobahnnetz durch die Betreiber der Infrastrukturgesellschaften auf Länderebene. Die Verkehrsmanagementsysteme sind bislang deutschlandweit nicht vernetzt. Eine Abstimmung oder Zusammenarbeit zwischen den Betreibern findet ebenfalls nicht in erforderlichem Umfang statt. Dies führt dazu, dass Potenziale zur effizienteren Nutzung des Netzes der Bundesautobahnen nicht genutzt werden können.

Beschreibung der Maßnahme

Unter Berücksichtigung bestehender Verkehrsmanagementsysteme sollen die Verwaltungen der Länder in Zusammenarbeit mit dem BMVBS und der Industrie ein Konzept erarbeiten zur Vernetzung bestehender Verkehrsmanagementsysteme. Das Konzept soll bundesweit eine bedarfsgerechte und effiziente Verkehrsabwicklung auf Bundesautobahnen ermöglichen. Dies betrifft z.B. vorausschauende Informationen über Staus, freie Parkplätze als auch Verkehrsfluss beeinflussende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Überholverbote.

Weiterführung und Intensivierung der Maßnahmen zur Stauvermeidung durch Optimierung des Baustellenmanagements

Ausgangslage

Staus verursachen volkswirtschaftliche Verluste und schädigen Klima und Umwelt durch unproduktive Erhöhung von Emissionen. Nach Expertenschätzungen führen die Staus auf unseren Autobahnen zu volkswirtschaftlichen Kosten in zweistelliger Milliardenhöhe und zeichnen verantwortlich für Milliarden Liter unnötig verbrauchten Kraftstoff. Durch das nach aktuellen Prognosen vorhergesagte Verkehrswachstum könnte sich diese Situation noch erheblich verschärfen.

Baustellen auf Autobahnen behindern in vielen Fällen den Verkehrsfluss, erhöhen die Gefahr einer Staubildung und verringern die Verkehrssicherheit. Für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundesautobahnen sind heute durchschnittlich rund 200 bis 280 Baustellen täglich eingerichtet. Experten gehen davon aus, dass diese Baustellen für mehr als ein Drittel aller Staus auf Autobahnen verantwortlich sind.

Beschreibung der Maßnahme

Um Stau zu vermeiden, soll das Baustellenmanagement optimiert werden. Hierbei geht es darum,

- die Baustellenzeit zu reduzieren durch entsprechende Vertragsgestaltung sowie durch Bauarbeiten außerhalb der üblichen Arbeitszeiten, sofern zweckmäßig z.B. auch an Sonntagen oder nachts,
- die kumulative Staubildung zu vermeiden durch stärkere bundesweite Baustellenkoordinierung und
- an der Baustelle einen besseren Verkehrsdurchfluss zu ermöglichen durch stärkere Anpassung der Baustellenmaßnahmen (z.B. Anzahl und Breite der Spuren) an die jeweilige Verkehrssituation und stärkere Nutzung dynamischer verkehrslenkender Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsanzeigen und Überholverbote).

Beschleunigte Einführung des europäischen Standards European Train Control System (ETCS) auf den Frachtkorridoren Deutschlands

Ausgangslage

Auf den für den Schienengüterverkehr wichtigen Korridoren bestehen zunehmende Kapazitätsengpässe. Dies gilt vor allem für die Nord-Süd-Magistralen, auf denen Trassen häufig nur noch begrenzt oder zu nicht marktverträglichen Zeiten für den Güterverkehr verfügbar sind. Die erwarteten Aufkommenszuwächse insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr werden diese Situation verschärfen. Darüber hinaus ist die Vielfalt inkompatibler Zugsicherungssysteme in der EU ein maßgebliches Hindernis für einen europäischen Eisenbahnraum mit grenzüberschreitenden Zügen ohne Lokomotivwechsel an den Grenzen. Da Deutschland ein hoch belastetes Transitland und eine stark handelsorientierte Nation in Europa ist, führt dies zu Verlusten der Attraktivität der Schiene und zur Bevorzugung von Straßentransporten. Selbst Schienen affine Transporte können daher nur schwer für die Schiene gewonnen werden. Das wirkt sich belastend auf den Straßenverkehr und Klima- und Umweltschutz aus.

Beschreibung der Maßnahme

Es soll ein nationales Konzept zur schnelleren Einführung von ETCS auf den hoch belasteten Schienenkorridoren in Deutschland unter Berücksichtigung bedarfsgerechter Hafenhinterlandanbindungen erarbeitet und umgesetzt werden. Das ETCS ist eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Schienenverkehrs in Europa. Die Einführung schafft darüber hinaus auf den betroffenen Strecken zusätzliche Kapazität und eine höhere Leistungsfähigkeit. Derzeit sind folgende sechs Korridore für eine Einführung von ETCS vorgesehen:

- Emmerich – Basel,
- Aachen – Horka/Frankfurt an der Oder,
- Flensburg – Kufstein,
- Kehl – Salzburg,
- Darmstadt – Passau,
- Hamburg – Berlin – Bad Schandau.

Das Konzept soll sowohl die für die Infrastruktur notwendigen Investitionen als auch die bei den Schienenfahrzeugen erforderlichen Einrichtungen behandeln und die erforderlichen Maßnahmen aufgreifen.

Verstärkte Investitionen in innovative und kapazitätssteigernde Technologien

Ausgangslage

Die bestehenden Verkehrsträger und -systeme verfügen über noch ungenutzte Potenziale zur Effizienzsteigerung des Verkehrssystems. Mit Blick auf das prognostizierte Güterverkehrsaufkommen und die damit erreichte Kapazitätsgrenze der vorhandenen Infrastruktur sowie den erhöhten Ressourcenverbrauch ist die Entwicklung und Umsetzung von innovativen Technologien, Systemen oder Dienstleistungen für eine effizientere Nutzung der Infrastruktur und Ressourcen für die Zukunftsfähigkeit des Logistikstandorts Deutschland von existenzieller Bedeutung. Beispiele für Themenfelder sind:

- Längere Züge auf ausgewählten Strecken.
- Doppelstock-Verkehre auf ausgewählten Strecken bei Schiene und Wasserstraße
- ICE-G/Luftfrachtersatzverkehr zwischen Leipzig und Frankfurt
- Anwendungen Galileo
- Schnittstellen Verkehrslogistik-Intralogistik (Automatisierung)
- ITS-Lösungen (Lkw-Routing)

Beschreibung der Maßnahme

Einführung einer Förderrichtlinie zur Unterstützung von Pilotprojekten zum verstärkten Einsatz von innovativen Technologien im Bereich Güterverkehr und Logistik. Hiermit sollen Vorhaben außerhalb der Umschlagtechniken des kombinierten Verkehrs gefördert werden, die zur Effizienzsteigerung im Gesamtsystem beitragen können, heute aber nicht förderfähig sind, da sie sich nicht mehr in der Forschungsphase befinden und im Markt noch nicht eingeführt sind.

Transitverkehre mindern

Ausgangslage

Transitverkehre, bei denen Quelle und Ziel im Ausland liegen, werden in Zukunft einen immer größeren Anteil des Güterverkehrs in Deutschland ausmachen. Bis 2025 wird in der Verflechtungsprognose eine Steigerung (bezogen auf die Verkehrsleistung) auf das 2,5-fache vorhergesagt. Damit nehmen Transitverkehre doppelt so stark zu wie der Güterverkehr in Deutschland insgesamt. Besonders hoch ist der Anteil von Transitverkehren im Containerverkehr auf der Schiene. In bestimmten Korridoren, die zum Teil dicht besiedelte Ballungsräume wie auch touristisch bedeutsame Gebiete betreffen, führen Transitverkehre deshalb zu erheblicher Lärm- und Umweltbelastung sowie zur Abnutzung der Infrastruktur. Zudem findet bei Transitverkehren kaum eine Wertschöpfung in Deutschland statt; gleichzeitig behindern diese Verkehre andere nationale oder für Deutschland wichtige grenzüberschreitende Verkehre.

Beschreibung der Maßnahme Es sind Lösungen auf europäischer Ebene zu suchen, wie Transitverkehre durch Schaffung neuer Anlieferungswege verkürzt oder ganz vermieden werden können. Hierzu wird Deutschland das Thema auf die europäische Agenda bringen.

Aufstockung der Mittel für den Kombinierten Verkehr

Ausgangslage

Die bestehenden intermodalen Umschlaganlagen in allen logistischen Knoten Deutschlands - in den industriellen Zentren im Binnenland, in Binnenhäfen, im Umfeld der Seehäfen und in grenznahen Regionen - sind hoch belastet. Aktuelle Prognosen wie z.B. die Verflechtungsprognose 2025 weisen auch künftig eine überproportionale und nachhaltige Nachfrage nach intermodalen Transporten aus. Bereits heute stehen den jährlich im Bundeshaushalt veranschlagten rd. 62,5 Mio. € Fördermitteln zur Kofinanzierung von Terminals des Kombinierten Verkehrs zahlreiche Anträge auf Aus- und Neubau notwendiger Umschlagkapazitäten gegenüber, denen wegen fehlender Mittel nicht entsprochen werden kann.

Beschreibung der Maßnahme

Aufstockung der Fördermittel für den Bau/Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs von derzeit jährlich 62,5 Mio. € auf jährlich 150 Mio. €.

Weiterentwicklung von Umschlagstechniken im Kombinierten Verkehr

Ausgangslage

Die bestehende überproportionale Nachfrage nach intermodalen Transporten wird sich künftig weiter verstärken. Um dieser Nachfrage zu entsprechen, ist eine Leistungssteigerung bei den Verbundsystemen zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße erforderlich. Innovative Umschlagstechniken wie

- parallele horizontale Verladungsmöglichkeiten,
- parallele automatisierte horizontale Verladungsmöglichkeiten oder
- wasserseitige Containertransporte innerhalb der Häfen

können hierbei Effizienzgewinne und nachfragegerechte Angebote ermöglichen. Viele innovative Entwicklungen scheitern jedoch an den hohen Kosten, die vor einer Erfolg versprechenden Markteinführung für ein Pilotprojekt aufgewendet werden müssen.

Beschreibung der Maßnahme

Einführung einer Förderrichtlinie zur Unterstützung von Pilotprojekten, die der Weiterentwicklung innovativer Umschlagstechniken im kombinierten Verkehr dienen. Damit soll die Möglichkeit geschaffen werden, Pilotprojekte im kombinierten Verkehr finanziell zu unterstützen, die durch die vorhandenen Programme nicht gefördert werden können, da sie bereits über die Forschungsphase hinaus sind und am Markt noch nicht eingeführt sind.

Entmischung von Güter- und Personenverkehr

Ausgangslage

Aufgrund des Verkehrswachstums insbesondere im Güterverkehr ergeben sich zunehmend Konflikte in der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zwischen Güter- und Personenverkehr bzw. Schwerlast- und Individualverkehr. Dies führt zu Störungen im Verkehrsfluss und beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur:

- Auf den hoch belasteten Strecken des Schienengüterverkehrs bestehen zunehmend Kapazitätsengpässe. Vor allem auf den Nord-Süd-Korridoren sind keine, nur noch begrenzt oder zu nicht marktverträglichen Fahrplanzeiten Trassen verfügbar. Die Engpässe haben verschiedene Ursachen, u.a. Nutzerkonkurrenz mit dem vertakteten Personenverkehr.
- Bei vierstreifigen hoch belasteten Abschnitten der Bundesautobahnen entstehen insbesondere bei zur Überholung ausscherenden Lkw kritische Verkehrssituationen mit schneller fahrenden Pkw. Der Verkehrsfluss wird gebremst und die Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Das Problem wird sich vsl. mit dem prognostizierten Verkehrswachstum verschärfen.

Beschreibung der Maßnahme

Durch eine Reduzierung der Trassenkonflikte zwischen regionalem Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr sowie gezielte Engpassbeseitigung sowohl bei der Schiene als auch der Straße soll eine stärkere Trennung der unterschiedlichen Verkehre auf hoch belasteten Strecken erreicht werden. Durch die Entmischung soll die Durchlassfähigkeit erhöht, die Verkehrssicherheit verbessert und das Staurisiko reduziert werden. Diese Maßnahme soll auch zur Verbesserung im Personenverkehr führen, da die betroffenen Engpässe sich überwiegend im gemischt genutzten Streckennetz befinden.

Möglichkeiten zur Lösung von Trassenkonflikten sollen geprüft und ggf. soll ein Konzept entwickelt werden. Die Maßnahmen sind in einem vertretbaren Umfang mit ausgewogenen Ansätzen zum Personenverkehr zu gestalten.

Für die Engpassbeseitigung bei der Schiene soll die Strategie „Netz 21“ der DB AG fortgeführt und beschleunigt werden. Die Strategie „Netz 21“ der DB AG beinhaltet die Zielsetzung einer Entmischung von langsamen und schnellen Verkehren und

findet auch im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und der Bedarfsplanung Berücksichtigung.

Die Entmischung von Güter- und Personenverkehr auf der Straße lässt sich am effizientesten durch sechs- und achtspurigen Ausbau der Bundesautobahnen erreichen. Für den Ausbau der Abschnitte auf Bundesautobahnen sollen die entsprechenden Baumaßnahmen beschleunigt durchgeführt werden.

Erarbeitung eines Konzepts zur Differenzierung der Mautsätze nach Strecken und Zeitklassen

Ausgangslage

Die stetige Zunahme des Verkehrsaufkommens führt zu einer wachsenden Anzahl von staugefährdeten Streckenabschnitten. Die Möglichkeit einer örtlichen und zeitlichen Differenzierung der Mautsätze könnte in diesen Abschnitten regulierend auf die Staubildung einwirken. Die Bundesregierung hat bei ihrer Kabinettsklausur in Meseberg im August 2007 beschlossen, eine verbesserte Lenkungswirkung durch die Lkw-Maut zu erzielen.

Beschreibung der Maßnahme

Ausgestaltung eines Maut-Tarifmodells, das neben der gewichts- und emissionsbezogenen Lenkungswirkung auch Strecken- und Zeitklassen nutzt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) soll ein Konzept zur Ermittlung des Lenkungspotenzials der Lkw-Maut durch Differenzierung nach Strecke und Zeit erarbeiten.

Die Differenzierung der Mautsätze nach Strecken wäre derzeit sowohl im automatischen als auch im manuellen System bereits rechtlich zulässig und technisch umsetzbar. Eine zeitlich gestaffelte Maut ist derzeit nur im automatischen Verfahren realisierbar, da hier die Fahrt minutengenau vom Fahrzeuggerät erfasst wird und so der gültige Tarif zeitgleich berechnet werden kann. Die zeitlich gestaffelte Maut kann deswegen nur bei noch höherer Marktabdeckung mit dem automatischen System realisiert werden.

Weitere Erhöhung der Umwelt- und Sicherheitsstandards bei schweren Lastkraftwagen (Emissionsreduzierung, Lärminderung, Sicherheitstechnik)

Ausgangslage

Die Bundesregierung sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 die von Deutschland verursachten CO₂-Emissionen um 20% zu verringern. Der Verkehr muss dazu seinen Beitrag leisten. Dies gilt insbesondere auch für den Schwerlastverkehr, da ein Drittel der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs auf den Straßengüterverkehr entfällt. Zum anderen rückt das nach aktuellen Prognosen vorhergesagte Güterverkehrswachstum berechnete Fragen der Verkehrssicherheit noch stärker in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit der Bevölkerung.

Beschreibung der Maßnahme

Das Innovationsprogramm soll fortentwickelt werden hin zu einer weiteren Förderung der Anschaffung emissionsarmer und lärmarmen Lkw. Zusätzlich soll es sich auch auf Themen der Verkehrssicherheitstechnik erstrecken. So könnten z.B. das elektronische Stabilisierungsprogramm (ESP) und andere moderne Sicherheitstechniken wie Fahrerassistenzsysteme, früher als gesetzlich vorgesehen, eingeführt werden.

Verstärkte Durchsetzung von Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Ausgangslage

Verstöße gegen die Verkehrssicherheitsregeln oder Sozialvorschriften sind oft ein maßgeblicher Faktor bei schweren Verkehrsunfällen. Eine Überwachung der Einhaltung dieser Vorschriften trägt maßgeblich zur allgemeinen Verkehrssicherheit und zum Schutz der sozialen Belange des eingesetzten Fahrpersonals bei.

Beschreibung der Maßnahme

Kontinuierliche, gezielte Auswertung der Kontrollergebnisse des BAG und der Länder, auch in Bezug auf Fahrzeuge aus anderen EU-Staaten und Drittländern (Monitoring).

- Aus den Ergebnissen sollen auf nationaler Ebene Vorschläge zur Verbesserung des Kontrollkonzepts abgeleitet werden, ggf. sollen Sonderkontrollen durchgeführt werden.
- Auf europäischer Ebene sollen die Ergebnisse in die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens einfließen.
- Außerdem ist das Thema national verstärkt in die Ausbildung von z.B. Berufskraftfahrern, Transportunternehmern und Logistikern einzubringen.

Regelmäßiges Gipfeltreffen zum Thema Arbeit und Ausbildung in Güterverkehr und Logistik

Ausgangslage

Die ausreichende Verfügbarkeit von gut ausgebildetem Personal auf allen Tätigkeitsebenen ist Voraussetzung für einen leistungsfähigen Ablauf von Prozess- und Transportketten in den Unternehmen und die Steigerung der betriebswirtschaftlichen Effizienz. Außerdem sind die Arbeitsbedingungen entscheidend für die Leistungsfähigkeit der Beschäftigten und die Attraktivität der verschiedenen Berufsbilder. Bereits heute besteht in allen Bereichen der Güterverkehrslogistik ein Mangel an qualifiziertem Personal.

Beschreibung der Maßnahme

Die Durchführung eines regelmäßigen Gipfeltreffens mit Beteiligung des Bundes, der Unternehmen, Verbände und Gewerkschaften dient der Verständigung über die Situation beim Nachwuchs, im Weiterbildungsbereich und bei den Arbeitsbedingungen. Das Gipfeltreffen soll dazu genutzt werden, die Tätigkeiten der Aus- und Weiterbildungsinitiative (vgl. parallele Maßnahme) anzustoßen, zu begleiten sowie die Fortschritte bzw. Ergebnisse festzustellen und zu diskutieren, um anschließend konkrete Verabredungen zur weiteren Verbesserung der Situation zu treffen. Zugleich sollen die Arbeitsbedingungen im Güterverkehrs- und Logistikbereich thematisiert werden, um Verbesserungspotenzial zu erschließen.

Errichtung eines Netzwerkes Güterverkehr und Logistik

Ausgangslage

Die EU spielt bei der Entwicklung der Rahmenbedingungen für Güterverkehr und Logistik eine immer größer werdende Rolle. Um deutsche Interessen wirksam artikulieren zu können, bedarf es einer frühzeitigeren Information der Akteure über anstehende Vorhaben. Eine engere Abstimmung zwischen Bundesregierung, Wirtschaft und Verbänden können eine schnelle Positionierung ermöglichen, mit der frühzeitig auf europäischen Entscheidungen Einfluss genommen werden kann.

Beschreibung der Maßnahme

Aufbau eines ständigen Netzwerkes mit fest definierten Ansprechpartnern in Bundesregierung, Verbänden, Gewerkschaften, ggf. Wirtschaft, um die deutschen Interessen frühzeitiger und wirksamer in die Entscheidungsverfahren der EU einzubringen.

Umsetzung eines Vermarktungskonzepts für den Logistikstandort Deutschland

Ausgangslage

Der Hochtechnologiestandort Deutschland ist im Rahmen internationaler Arbeitsteilung zunehmend auf importierte Vorerzeugnisse angewiesen, deren Weiterverarbeitung und Endmontage in Deutschland Arbeitsplätze schafft und die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen sichert. Vor diesem Hintergrund bieten sich Chancen für mehr Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Wichtige Voraussetzung zur Wahrnehmung der Chancen ist ein leistungsfähiges und international wettbewerbsfähiges Transport- und Logistiksystem. Deutschland ist als TOP-Logistikstandort in Europa in diesem Bereich gut aufgestellt, wird aber auf internationalen Märkten nicht ausreichend wahrgenommen. Deshalb muss der Logistikstandort Deutschland durch eine einheitliche Außendarstellung wirksam und zielgerichtet vermarktet werden.

Beschreibung der Maßnahme

Ein Vermarktungskonzept für den Logistikstandort Deutschland soll umgesetzt werden. Die Ansatzpunkte des Konzepts sind:

- **Messen und Kongresse:**
Es sollen Präsentationen und gezielte Kundenansprache durch z.B. Messestände und Begleitveranstaltungen wie German-Logistics Day durchgeführt werden.
- **Delegations-/Wirtschaftsreisen**
Es sollen gezielte Logistikpräsentationen, Wirtschaftsempfänge, Unternehmensgespräche u.a. durchgeführt werden.
- **Netzwerkveranstaltungen**
Diskussion der Vermarktungsinhalte und -maßnahmen in den jeweiligen Zielmärkten, Qualifizierung und Schulung von „Vertriebspartnern“ im Rahmen geeigneter Aktivitäten. Es sollen Workshops durchgeführt und strategische Partnerschaften mit Staaten und Institutionen angebahnt werden.

Das Konzept wird mit der Wirtschaft abgestimmt und mit ihrer Unterstützung umgesetzt.