

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/1614 –**

### **Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Deutschland soll im Bereich Logistik auch künftig hervorragend positioniert sein, in Europa und weltweit. Die Wirtschaftskraft Deutschlands ist ohne einen leistungsfähigen Logistik- und Güterverkehrssektor nicht denkbar. Um dieses Bewusstsein in Politik und Öffentlichkeit zu verstärken und die zentralen Weichen für eine erfolgreiche Bewältigung zukünftiger Herausforderungen im Verkehrsbereich zu setzen, muss der Masterplan Güterverkehr und Logistik mit Hochdruck umgesetzt werden.

Mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik legte die Bundesregierung in der letzten Wahlperiode ein strategisches Konzept vor. Ziel des Masterplans Güterverkehr und Logistik ist es, eine leistungsfähige Infrastruktur zu sichern und den zukünftigen Verkehr gleichzeitig energiesparend, effizienter, sauberer und leiser zu machen.

Der Masterplan enthält 35 konkrete Maßnahmen, die mehr als 700 Experten aus Unternehmen, Gewerkschaften, Politik, Wirtschafts- und Umweltverbänden sowie der Wissenschaft erarbeitet haben, sie sind bezüglich ihrer Problemstellungen, Ausgestaltung, Verantwortlichkeiten, Kosten und Wirkungen detailliert beschrieben und mit Zeithorizonten versehen. Der Plan ist komplementär zum „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ der Europäischen Kommission.

Die Maßnahmen des Masterplans Güterverkehr und Logistik kommen allen Bürgerinnen und Bürgern zugute, etwa indem Staus durch ein modernes Baustellenmanagement vermieden, hoch belastete Schienenkorridore und Autobahnen ausgebaut und Verkehrslärm und Umweltverschmutzung reduziert werden sollen.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Logistikbranche als nach Umsatz drittgrößte Branche nach Handel und Automobilindustrie hat in Deutschland eine große Bedeutung für Wirtschaft,

Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung. So verzeichnete die Logistikbranche im Jahr 2009 einen Umsatz von rund 200 Mrd. Euro. Dies entspricht etwa dem Niveau von 2007. Für dieses Jahr wird mit einem leichten Umsatzwachstum von 2 Prozent bis 3 Prozent gerechnet. Güterverkehr und Logistik bilden das Rückgrat der heutigen, arbeitsteilig produzierenden Wirtschaft. Sie ermöglichen eine effiziente weltweite Organisation der Produktion und stärken damit die Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft. Transport und Logistik sind heute und noch mehr in der Zukunft unentbehrliche Bestandteile fast aller modernen Produktions- und Dienstleistungsprozesse. Sie sind wichtige Produktions- und Standortfaktoren und auch für Deutschland von essentiellen Interesse.

Ziel der Bundesregierung ist es daher, dass Deutschland seine Stellung als Logistikstandort noch weiter ausbaut. Die Bundesregierung will und wird den Logistikstandort Deutschland stärken. Zur Förderung des Logistikstandortes Deutschland wird – in Zusammenarbeit mit dem Gewerbe – entsprechend der Vorgaben im Koalitionsvertrag zurzeit der Masterplan Güterverkehr und Logistik neu ausgerichtet.

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass Güterverkehr und Logistik entscheidende Faktoren für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der am Weltmarkt orientierten deutschen Wirtschaft darstellen und auch in Zukunft ein Motor für Wirtschaft und Beschäftigung am Standort Deutschland sein werden?

Ja

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise im Bereich Güterverkehr und Logistik?

Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat auch den Bereich Güterverkehr und Logistik getroffen. Auf Grund der im zweiten Halbjahr begonnenen Erholung ist für 2010 und auch danach für nahezu alle Industrieländer jedoch ein Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Produktion zu erwarten. Für Deutschland wurde in der Mittelfristprojektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) ein Anstieg des Bruttoinlandsprodukts um 1,4 Prozent im Jahr 2010 sowie um 1,9 Prozent bis zum Jahr 2013 erwartet.

Die Transportnachfrage ist im Jahr 2009 um rund 11 Prozent sowohl bei Aufkommen als auch bei der Verkehrsleistung gesunken. Für das Jahr 2010 deuten die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten jedoch auf eine spürbare Belebung der Güterverkehrskonjunktur einschließlich der Transportnachfrage. Für 2010 lässt die Belebung dieser beiden Einflussgrößen einen (Wieder-)Anstieg in den meisten bedeutenden Güterbereichen erwarten. Insgesamt wird die Zunahme auf 5 Prozent prognostiziert. Nach 2010 wird sich das Wachstum grundsätzlich fortsetzen, mit rund 4 Prozent p. a. aber etwas schwächer ausfallen als im laufenden Jahr.

Für die Logistikbranche wird für 2010 mit einem leichten Umsatzwachstum von 2 Prozent bis 3 Prozent gerechnet. Die deutsche Logistikwirtschaft erreichte 2009 einen Umsatz von rund 200 Mrd. Euro (2008 rund 218 Mrd. Euro). Sie liegt damit vom Umsatz her in etwa auf dem Niveau von 2007.

3. Wie sieht der weitere Zeitplan für die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP in Zusammenarbeit mit den Verbänden vorgesehene Überarbeitung des Masterplans Güterverkehr und Logistik aus?
4. In welcher Form werden die von den Verbänden bisher beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingereichten Stellungnahmen in die Weiterentwicklung des Masterplans Güterverkehr und Logistik einbezogen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß der Zielsetzung des Koalitionsvertrags befindet sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in einem offenen und transparenten Dialogprozess mit dem Gewerbe. Dazu hatte das Gewerbe zunächst Gelegenheit, schriftlich Stellungnahmen abzugeben, die zurzeit ausgewertet werden. Nach einer ersten gemeinsamen Besprechung sind während des Sommers weitere Gespräche vorgesehen. Danach will das BMVBS die Neujustierung zügig abschließen.

5. Nach welchen Kriterien wird die Bundesregierung darüber entscheiden, welche Maßnahmen des Masterplans Güterverkehr und Logistik umgesetzt, beendet oder fortentwickelt werden?

Die Bundesregierung verfolgt eine Verkehrspolitik, durch die Mobilität ermöglicht und gesichert werden soll und bei der alle Verkehrsträger ihre jeweiligen Stärken einsetzen können. Dabei orientiert sich die Bundesregierung unter Beachtung des zur Verfügung stehenden Finanzrahmens an den Mobilitätsbedürfnissen der Gesellschaft, ohne Klima-, Umwelt- oder Lärmschutz außer acht zu lassen. Hieran wird sich die weitere Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans Güterverkehr und Logistik orientieren.

6. Wie viele Mittel des Bundeshaushalts stehen für welche im Masterplan Güterverkehr und Logistik vorgesehene Maßnahme im Haushaltsjahr 2010 zur Verfügung, und welche Veränderungen hat es im Vergleich zum Haushaltsplan 2009 gegeben?

Die zur Verfügung stehenden Mittel ergeben sich aus untenstehender Tabelle (Angaben in Tausend Euro).

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Haushaltsansatz 2009</b>	<b>Haushaltsansatz 2010</b>
<b>A 1</b>	Ausbau und Verstärkung der Verkehrsmanagementsysteme auf hoch belasteten Strecken der Bundesautobahnen	–	27 200
<b>A 2</b>	Bundesweite Vereinheitlichung und Vernetzung der Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen	1 000	2 500
<b>A 3</b>	Beschleunigte Umsetzung des „Ausbauprogramms zur Verbesserung des Parkflächenangebots an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen“	45 000 inkl. KP I	55 000 inkl. KP I
		100 Mio. € für 2009 + 2010 aus KP II	
<b>A 4</b>	Weiterführung und Intensivierung der Maßnahmen zur Stauvermeidung durch Optimierung des Baustellenmanagements	–	–

Maßnahme	Bezeichnung	Haushaltsansatz 2009	Haushaltsansatz 2010
A 5	Verkehrsinformations- und Kommunikationsdienste für den Lkw auf dem Autobahnnetz durch Nutzung der Mautinformationen (Mautmehrwertdienste)	–	–
A 6	Erarbeitung eines Konzeptes für die beschleunigte Einführung des europäischen Standards European Train Control System (ETCS) auf den Frachtkorridoren Deutschlands	–	–
A 7	Erstellung eines nationalen Hafenkongzeptes	–	–
A 8	Erstellung eines nationalen Flughafenkongzeptes	–	–
A 9	Konzertierte Aktion mit Verladern und Transportwirtschaft zur zeitlichen Entzerrung des Güterverkehrs (Ausweitung der Rampenzeiten)	–	–
A 10	Schaffung einer Ansprechstelle: Beauftragter der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik	–	–
B 1	Initiative für Logistik im städtischen Raum (Urban Logistics)	–	97
B 2	Verstärkte Investitionen der Unternehmen in innovative und kapazitätssteigernde Technologien	–	–
B 3	Transitverkehre optimieren	189	90
B 4	Short Sea Shipping	–	–
C 1	Überprüfung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr im intermodalen Wettbewerb	–	–
C 2	Aufstockung der Mittel für den Kombinierten Verkehr	114 000	54 600
			24 700 aus KP II
C 3	Weiterentwicklung von Umschlagstechniken und Organisation im Kombinierten Verkehr	–	–
C 4	Einbeziehung externer Kosten	–	–
D 1	Entmischung von Güter- und Personenverkehr	10 450 000*	9 730 000*
D 2	Überprüfung der Bedarfspläne	1 500	400
D 3	Forcierte Umsetzung von PPP-Lösungen zur zügigen und effizienten Realisierung von Autobahnausbau und Autobahnerhaltungsmaßnahmen	71 400	78 800
E 1	Erarbeitung eines Konzepts zur Differenzierung der Mautsätze nach Strecken und Zeitklassen	37,4**	28,4**
E 2	Lärmminderung bei der Schiene	–	–
E 3	Einrichtung eines Förderprogramms zum Einsatz moderner Technologien zur Lärmminderung bei Schienenfahrzeugen	bis zu 10 000***	bis zu 25 000***
E 4	Prozessoptimierung der Logistikkette unter stärkerer Berücksichtigung der Umweltbelange	–	–
E 5	Weitere Erhöhung der Umwelt- und Sicherheitsstandards (Emissionsreduzierung, Lärmminderung, Sicherheitstechnik)	–	–

Maßnahme	Bezeichnung	Haushaltsansatz 2009	Haushaltsansatz 2010
F 1	Verstärkte Durchsetzung von Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	–	–
F 2	Start einer Aus- und Weiterbildungsinitiative	–	–
F 3	Regelmäßiges Gipfeltreffen zum Thema Arbeit und Ausbildung in Güterverkehr und Logistik	–	–
F 4	Initiierung eines Leuchtturmprojekts zur internationalen Profilierung der Hochschulausbildung in der Logistik	–	–
F 5	Monitoring der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Rahmen der Marktbeobachtung	110	110
F 6	Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute	0,0	611
G 1	Errichtung eines Netzwerkes Güterverkehr und Logistik	–	–
G 2	Umsetzung eines Vermarktungskonzepts für den Logistikstandort Deutschland	600	600
G 3	Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft	–	–

\* Zahlen beziehen sich auf die Mittel, die insgesamt für Investitionen in Schiene und Straße zur Verfügung stehen, aus denen die Maßnahme finanziert wird

\*\* bei diesen Ausgaben handelt es sich um Forschungsvorhaben zu dieser Masterplanmaßnahme, die aus lfd. Haushaltstiteln finanziert wurden

\*\*\* Teil des Lärmsanierungstitels

7. Ist die Bedarfsermittlung für den Ausbau und die Verstärkung der Verkehrsmanagementsysteme auf hoch belasteten Strecken der Bundesautobahnen abgeschlossen?

Wenn ja, welche Ergebnisse hat die Bedarfsermittlung sowie die Plausibilitätsüberprüfung der Rückmeldungen durch die Länder durch die Gebietsreferate des BMVBS erbracht?

Die Bedarfsermittlung und die durchgeführte Plausibilitätsprüfung hat ein Volumen in Höhe von ca. 600 Mio. Euro für Projekte erbracht, die grundsätzlich geeignet sind, die jeweiligen verkehrlichen Probleme zu reduzieren.

8. Wann wird der „Projektplan Straßenverkehrstelematik“ vorliegen, und was wird der Inhalt des Plans sein?

Die Abstimmungen mit den Ländern zum „Projektplan Straßenverkehrstelematik“ sind noch nicht abgeschlossen. Das BMVBS strebt an, den „Projektplan Straßenverkehrstelematik“ bis Mitte 2010 mit den Ländern abzustimmen und anschließend zu veröffentlichen. Inhalt des Projektplans sind verkehrlich wirksame und wirtschaftliche Vorhaben, auf deren zügige Umsetzung sich Bund und Länder gemeinsam verständigen.

9. Wie weit ist der Ausbau der bundesweit vereinheitlichten und vernetzten Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen vorangeschritten, und was ist der derzeitige Stand des Forschungsprojekts „Metadatenplattform Individualverkehr“?

Im Masterplanprojekt A 2 Metadatenplattform Verkehrsinformationen Individualverkehr sind die ersten Ausschreibungen und Vergaben von Teilprojekten erfolgt. Aktuell läuft die Ausschreibung der Realisierung und des Betriebs des im Projekt entwickelten technischen Systems „Mobilitäts Daten Marktplatz“ (MDM). Darüber hinaus werden derzeit Vereinbarungen mit den Projektpartnern getroffen, die während der Pilotphase des MDM Daten über diesen austauschen und mit ihren Erfahrungen zur Optimierung des Systems beitragen werden.

10. Wie viele der insgesamt mindestens 11 000 zusätzlich bis 2012 geplanten Lkw-Parkstände an Bundesautobahnen wurden bis Ende 2009 und wie viele werden bis Ende 2010 voraussichtlich noch geschaffen?
11. In welchen Bundesländern und an welchen Bundesautobahnen sind die neuen Lkw-Parkstände in den Jahren 2009 und 2008 gebaut worden?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Jahren 2008 und 2009 wurden bundesweit insgesamt annähernd 3 000 neue Lkw-Parkstände auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen geschaffen. Ein Großteil der Maßnahmen wurde in den sechs am stärksten vom Lkw-Parkplatzdefizit betroffenen Ländern (Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Bayern) realisiert, unter anderem an den Bundesautobahnen 1 bis 9, 27, 30, 45, 61, 81 und 99. Erfasst sind auch zahlreiche Sofortmaßnahmen. Dabei wurden kurzfristig Freiflächen auf bestehenden Rastanlagen durch bauliche Umgestaltung oder Markierung für zusätzliche Lkw-Parkstände nutzbar gemacht.

Nach jetzigem Stand werden die Länder im Jahr 2010 voraussichtlich rund 3 000 neue Lkw-Parkstände realisieren.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Widerstände in Kommunen und Gemeinden gegenüber dem Neubau von Lkw-Parkständen, und welche Lösungswege sieht sie, die örtlichen Bedenken auszuräumen?

Die Straßenbauverwaltung informiert in der Regel die durch Neu- und Ausbaumaßnahmen von Rastanlagen betroffenen Kommunen im Planungsprozess, so dass die Interessen der Anwohner soweit wie möglich berücksichtigt und die Auswirkungen der Maßnahmen so gering wie möglich gehalten werden können (z. B. durch Lärm- oder Sichtschutzmaßnahmen). Für die Schaffung des Baurechts beim Neubau von Lkw-Parkständen auf Rastanlagen der Bundesautobahnen findet wie bei allen anderen Bundesfernstraßenplanungen der § 17 ff. Bundesfernstraßengesetz Anwendung. Die von einer spezifischen Rastanlagenplanung betroffene Gemeinde kann in dem jeweiligen Baurechtsverfahren eine Stellungnahme abgeben, die von der jeweils zuständigen Behörde auf Landesebene bewertet und abgewogen wird.

13. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, dass bei einer Erweiterung von Lkw-Parkplätzen an Bundesautobahnen die örtliche Kriminalität steigt?

Zur örtlichen Kriminalitätsentwicklung aufgrund erweiterter Lkw-Parkplätze an Bundesautobahnen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Polizeiliche Aufgaben werden von den jeweiligen Bundesländern in eigener Zuständigkeit wahrgenommen.

14. Wie viele gemeinsame Erklärungen hat der Bund mit den am stärksten vom Parkständemangel betroffenen Ländern abgeschlossen, und was ist Inhalt der Erklärungen?

Der Bund hat mit sechs Ländern (Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz) sog. Gemeinsame Erklärungen abgeschlossen. Im Wesentlichen verpflichten sich darin die jeweiligen Länder in 2009 und 2010 eine bestimmte Anzahl von Lkw-Parkständen auf Rastanlagen der Bundesautobahnen zu realisieren. Der Bund verpflichtet sich seinerseits, die notwendigen Haushaltsmittel bereitzustellen.

15. Wie sieht der Inhalt des Leitfadens zur Weiterführung und Intensivierung der Maßnahmen zur Stauvermeidung durch ein verbessertes Baustellenmanagement aus, und wie weit ist die Abstimmung des Leitfadens mit den Ländern?

Der Leitfaden „Arbeitsstellenmanagement“ soll den Aufbau und die Abläufe eines wirksamen Baustellenmanagements unterstützen, die vorhandenen Regelungen bündeln und den Beteiligten praxisnahe Handlungsempfehlungen zu dessen Umsetzung liefern. Er enthält Vorgaben für die Planung und Durchführung von Arbeitsstellen kürzerer und längerer Dauer, ergänzende Hinweise zu den einschlägigen Regelwerken und Verfahrensweisen und beschreibt die Rahmenbedingungen für die Realisierung von technischen und organisatorischen Maßnahmen, um den Eingriff in den Verkehrsablauf so gering wie möglich zu halten. Der Leitfaden befindet sich derzeit in der finalen Abstimmung mit den Ländern. Es ist beabsichtigt, ihn im Sommer 2010 einzuführen.

16. Welchen Inhalt hat der Leitfaden „Störfallmanagement“, der zum Thema verbessertes Baustellenmanagement erarbeitet werden sollte?

Der Leitfaden „Störfallmanagement“ stellt den Aufbau und die Abläufe eines effektiven Störfallmanagements dar und gibt den unterschiedlichen Beteiligten praxisnahe Handlungsempfehlungen zur Optimierung der derzeit angewandten Verfahren bzw. Abläufe im Rahmen des Störfallmanagements.

17. Wie sehen aus der Sicht der Bundesregierung die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen aus, damit ein fairer Wettbewerb zwischen Anbietern für Telematik-Mehrwertdienste ermöglicht wird?
18. Sind die Gespräche mit dem Unternehmen Toll Collect GmbH bereits zur Einführung von Mautmehrwertdiensten abgeschlossen, und was war Ergebnis der bisherigen Gespräche?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund wird einen fairen Wettbewerb sicherstellen, sobald potenzielle Anbieter die Bedingungen der Fusionskontrollentscheidung erfüllen. Dies ist bisher nicht der Fall.

19. Inwiefern behindert das noch nicht abgeschlossene Mautschiedsverfahren eine Einigung mit Toll Collect über die Einführung von Mautmehrwertdiensten?

Die Erbringung von Mehrwertdiensten unter Inanspruchnahme des deutschen Mautsystems ist nicht Gegenstand der zwischen Bund und Toll Collect geführten Maut-Schiedsverfahren. Diese Verfahren behindern eine Einführung von Mautmehrwertdiensten nicht.

20. Gibt es bereits Vorbereitungen für die Einführung von ETCS (European Train Control System) auf hoch belasteten Schienekorridoren in Deutschland, und wenn ja, um welche Strecke handelt es sich dabei, und wie sehen die Vorbereitungen aus?
21. Ist für die Einführung von ETCS auf den entsprechenden Strecken die Finanzierung durch den Bundeshaushalt wie auch durch die Deutsche Bahn (DB AG) in den kommenden Jahren gesichert?  
Wenn ja, in welcher Höhe sind Investitionen bis zum Jahr 2020 vorgesehen?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß dem europäischen Bereitstellungsplan, der mit der Entscheidung der EU-Kommission 2009/561/EG am 22. Juli 2009 veröffentlicht wurde, sollen folgende Korridore, die Streckenabschnitte in Deutschland beinhalten, mit ETCS ausgerüstet werden:

- Korridor A (Rotterdam–)Emmerich–Basel(–Mailand/Genua),
- Korridor B (Stockholm–)Puttgarden–Hamburg–Nürnberg–München–(Kufstein–Brenner–Verona–Rom–Neapel),
- Korridor E Dresden–(Prag–Wien/Bratislava–Budapest–Bukarest–Constanza) mit einer baldigen Verbindung zum Korridor F,
- Korridor F Aachen–Duisburg–Magdeburg–Berlin–Frankfurt/Oder(–Warschau)/Magdeburg–Horka(–Terespol).

Die Umsetzungsmodalitäten im Einzelnen sowie die Finanzierung werden derzeit innerhalb der Bundesregierung und zwischen Bundesregierung und EU-Kommission abgestimmt.

22. Gibt es bereits einen Umsetzungsplan für das Nationale Hafenkonzept, und wie sieht er gegebenenfalls aus bzw. wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

Das BMVBS erarbeitet zurzeit einen Umsetzungsplan für das Nationale Hafenkonzept. Inhalt und Termin der Fertigstellung sind mit den Ländern und Verbänden abzustimmen.



23. Wurden bereits Arbeitsgruppen eingesetzt, die die Umsetzung der Maßnahmen des Nationalen Flughafenkonzepts prüfen sollen, und wie sehen gegebenenfalls die verschiedenen Optionen zur Umsetzung der Maßnahmen aus?

Es wurde eine Expertengruppe zur Prüfung von Möglichkeiten zur Beschleunigung von Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren eingerichtet. Die Frage nach „verschiedenen Optionen zur Umsetzung von Maßnahmen“ stellt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht.

24. Was ist das Ergebnis der Gespräche mit den Verbänden und Unternehmen zur Ausweitung der Rampenzeiten zur zeitlichen Entzerrung des Güterverkehrs, und wie sehen die dazu geplanten gemeinsamen Veranstaltungen aus, die zur Abstimmung der Maßnahmen beitragen sollten?

Im Ergebnis der vom BMVBS geführten Gespräche wurde deutlich, dass eine Verminderung der Wartezeiten nicht allein durch flexibilisierte Anliefer- und Abholzeitfenster erreicht werden kann. Derzeit lässt das BMVBS durch das Bundesamt für Güterverkehr im Rahmen der Marktbeobachtung eine umfassende Darstellung der Datenlage zu Wartezeiten an Laderampen erstellen. Danach wird über das weitere Vorgehen entschieden.

25. Wie ist der Stand der im Masterplan vorgesehenen bundesweiten Initiative mit dem Ziel, umwelt- und klimafreundliche Verkehrskonzepte für den städtischen Verkehr zu entwickeln, und an wen wurde die Studie zur Rolle der Güterverkehrszentren, die im September 2009 ausgeschrieben wurden, vergeben?

Das Vergabeverfahren für die Erstellung einer Studie „Gutachten über die Effekte der Güterverkehrszentren in Deutschland“ wurde im März 2010 abgeschlossen. Der Auftrag wurde an die LUB Consulting GmbH in Dresden in Kooperation mit dem Institut für Seewirtschaft und Logistik in Bremen vergeben.

26. Sind die Vorbereitungen für das Handlungskonzept Stadtverkehr abgeschlossen, und was ist gegebenenfalls das Ergebnis der Vorbereitungen?

Die Bundesregierung sieht es in dieser Legislaturperiode als erforderlich, aber auch als hinreichend an, dass den Kommunen im Rahmen des „Aktionsplans urbane Mobilität“ der EU-Kommission unter Wahrung ihrer jeweiligen Zuständigkeiten ein „Werkzeugkasten“ zur Verfügung gestellt wird, aus dem sie sich die erforderlichen und geeigneten Instrumente für einen nachhaltigen Stadtverkehr auswählen können. Hierbei wird die Bundesregierung auf die Einbeziehung der ländlichen Regionen sowie auf die strikte Beachtung des Subsidiaritätsprinzips hinweisen.

27. Was ist der Inhalt der Förderrichtlinie zur Unterstützung von Pilotprojekten zum verstärkten Einsatz von innovativen Technologien im Bereich Güterverkehr und Logistik?

Die Arbeiten an einer Förderrichtlinie zur Unterstützung von Pilotprojekten zum verstärkten Einsatz von innovativen Technologien im Bereich Güterverkehr und Logistik sind noch nicht abgeschlossen.

28. Was ist das Ergebnis der von der Bundesregierung an das Unternehmen Intraplan Consulting GmbH vergebenen Studie zum Thema „Analyse der Transitverkehre“, und welche Maßnahmen wird die Bundesregierung daraus entwickeln und umsetzen?

Die Studie ist noch nicht abgeschlossen. Daher können zurzeit keine Aussagen getroffen werden, welche Maßnahmen die Bundesregierung daraus entwickeln oder umsetzen wird.

29. Wie sieht das Konzept des zuständigen Ministeriums und dem ShortSea-Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) zur Verlagerung von Gütertransporten auf den Wasserweg aus, und in welcher Form werden die Länder daran beteiligt?

Die Verlagerung von Straßengütertransporten auf den Wasserweg (Seeverkehr, Binnenschifffahrt) ist ein politisches Ziel der Bundesregierung und als Beitrag zur Entlastung der Straßeninfrastruktur im Koalitionsvertrag verankert. Das Konzept wird zur Zeit unter Mitwirkung des SPC bearbeitet und mit den Ländern und den Wirtschaftsverbänden abgestimmt.

30. Wie sehen die mit den zuständigen Bundesministerien abgestimmten Vorschläge für möglichst fairen Wettbewerb der einzelnen Verkehrsträger im Hinblick zum Beispiel auf Nutzerfinanzierung, Unfallkosten, Umweltkosten, Infrastrukturkosten, Stromsteuer im Schienenverkehr aus, die die Bundesregierung umsetzen wird?
32. Wie sieht der derzeitige Beitrag der Bundesregierung zur europäischen Diskussion der externen Kosten (Luftverschmutzung, Klimaschäden, Lärmschäden, Unfallschäden, Stau) aus, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Güterverkehrswirtschaft nicht isoliert zu beeinträchtigen?

Die Fragen 30 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung achtet bei ihren Entscheidungen darauf, dass die Wettbewerbsfähigkeit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und im europäischen bzw. internationalen Vergleich gewahrt bleibt. Deshalb tritt sie auch dafür ein, dass die von der EU geforderte Anlastung externer Kosten nicht allein auf einen Verkehrsträger abzielen darf. Die Anlastung von Stau- und Unfallkosten wird im Übrigen abgelehnt. Es ist notwendig, dass von der Europäischen Kommission ein ausgereiftes Konzept zur Anlastung der externen Kosten vorgelegt wird, das auch die aktuelle wirtschaftliche Situation der Verkehrsträger mit berücksichtigt.

31. Wie wird die Bundesregierung dazu beitragen, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern, wenn sie gleichzeitig die Fördermittel für den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs im Haushalt 2010 kürzt?

Die Bundesregierung misst der Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße – wo immer dies sinnvoll ist – eine verkehrs- und umweltpolitisch große Bedeutung bei. Dem Kombinierten Verkehr kommt hierbei eine maßgebliche Rolle zu. Daher werden noch nicht gebundene Mittel aus dem so genannten Konjunkturpaket II zusätzlich zu dem im Haushalt 2010 vorgesehenen Mittelansatz für den Kombinierten Verkehr zur Verfügung gestellt.

33. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung außer dem beschleunigten sechs- und achtspurigen Ausbau der Bundesautobahnen zur Entmischung von Güter- und Personenverkehr auf der Straße umsetzen?

Zur Entmischung von Güter- und Personenverkehr werden auch die Ausrüstung hoch belasteter Autobahnabschnitte mit Verkehrssteuerungs- und Verkehrsmanagementsystemen sowie die Beseitigung des Lkw-Stellplatzdefizits beitragen.

34. Wird die Bundesregierung zur Engpassbeseitigung bei der Schiene die Strategie „Netz 21“ der DB AG fortführen und beschleunigen?

Die Strategie „Netz 21“ ist ein unternehmerisches Konzept der DB Netz AG.

Der Bund beseitigt Engpässe im Schienennetz insbesondere durch die Investitionen in den Neu- und Ausbau nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Im Übrigen stellt die Bundesregierung in den Jahren 2009 bis 2013 jährlich 2,5 Mrd. Euro für die Finanzierung von Investitionen zur Erhaltung des Bestandsnetzes im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Verfügung.

35. Wie sieht das Konzept zur Lösung von Trassenkonflikten aus, und plant die Bundesregierung eine Ausweitung der Priorisierung des Güterverkehrs in den Nachtstunden?

Das Thema der Ausweitung einer Priorisierung des Güterverkehrs wurde im Hinblick auf die laufenden Verhandlungen zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr zurückgestellt, da eine rein nationale Behandlung nicht in Betracht kommt.

36. Welche Zwischenergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung für die Straße und Schiene, deren endgültiges Ergebnis für Sommer 2010 angekündigt wurde, liegen dem Bundesverkehrsministerium bereits vor, und wird die Bundesregierung bei der Überprüfung auch den Bedarf der Binnenwasserstraßen berücksichtigen, auch wenn hierfür nicht ausdrücklich ein Bedarfsplan vorliegt?

Das BMVBS wird nach Vorliegen der Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung für Straße und Schiene einen Bericht an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages erstellen.

Im Bereich der Bundeswasserstraßen werden die disponiblen Bundeswasserstraßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 dahingehend überprüft, ob ihre gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nach heutiger Kenntnislage weiterhin gegeben ist.

37. Wie forciert die Bundesregierung PPP-Lösungen (PPP – Public Private Partnership) im Straßenbausektor, und wie weit ist das Vergabeverfahren für die so genannte 2. Staffel?

Nach erfolgreichem Abschluss der Konzessionsverträge für alle vier Betreibermodell-Pilotprojekte (sog. A-Modelle = 1. Staffel ÖPP) bis 2009 zielen derzeitige Aktivitäten darauf ab, den mit der neuentwickelten Beschaffungsvariante verfolgten sechsstreifigen Ausbau von insgesamt rund 175 prioritären Autobahnkilometern bis Ende 2014 in Gänze zu erreichen.

Der Vergabestart möglichst aller acht ÖPP-Projekte der 2. Staffel mit weiterentwickelten Projektstrukturen soll möglichst bis Ende 2012 erfolgen (abhängig jeweils von Baurechtschaffung durch die Länder und positiver Wirtschaftlichkeitsuntersuchung).

38. Was ist das Ergebnis der im Rahmen des Masterplans veranlassten Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Wirkung unterschiedlicher BAB-Mauten (BAB – Bundesautobahn), die Ende 2009 nach Aussagen des Bundesverkehrsministeriums vorliegen sollte?
39. Welche Maßnahmen sieht das Konzept zur zeitlichen Mautspreizung der Bundesregierung aufgrund des Schlussberichts der BASt-Studie zur Wirkung unterschiedlicher BAB-Mauten vor, und wie sieht die Streckenauswahl für die Pilotanwendungen aus?

Die Fragen 38 und 39 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund der Neujustierung des Masterplanes Güterverkehr und Logistik ist die Erarbeitung eines Konzeptes zur Differenzierung der Mautsätze nach Strecken und Zeitklassen bisher nicht weitergeführt worden.

40. Für wann plant die Bundesregierung eine Abschaffung des Schienenbonus, und wie hoch werden die finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme eingeschätzt?

Die Koalitionsvereinbarung sieht vor, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Die Bundesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, differenzierte Aspekte der Lärm-Charakteristik, der konkreten schutzbedürftigen Situation und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Eine Aussage zur Terminierung der vollständigen Abschaffung des Schienenbonus kann zurzeit nicht getroffen werden.

41. Welche Anreize wird es für die Umrüstung des rollenden Materials hin zu lärmarmen Güterwaggons geben, und plant die Bundesregierung eine wirksame Differenzierung der Trassenpreise nach Lärmemissionen?

Das BMVBS hat auf Basis des Gutachtens „Der Weg zum leisen Güterverkehr“ vom November 2007 das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ initiiert. Die Laufzeit ist auf den Zeitraum von 2009 bis 2012 angelegt. Das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ beinhaltet die Unterstützung der Entwicklung neuer Verbundstoff-Bremssohlen mit optimierten technischen und akustischen Eigenschaften, die pilotmäßige Umrüstung der Grauguss-Bremssohle auf Verbundstoff-Bremssohlen von bis zu 5 000 Güterwagen, die schwerpunktmäßig auf den Strecken des Rheintals verkehren, sowie die Untersuchung verschiedener Modelle und Anwendung im Pilotprojekt „Leiser Rhein“ für die Einführung eines Trassenpreissystems mit lärmabhängiger Preiskomponente. Die Ergebnisse einer jüngst in Auftrag gegebenen Studie zu einem lärmabhängigen Trassenpreissystem sollen bis September 2010 vorliegen.

42. Welche Anreize der Bundesregierung zur Prozessoptimierung der Logistikkette unter stärkerer Berücksichtigung der Umweltbelange wird es geben, und wie bewertet die Bundesregierung insbesondere die Auswirkungen von finanziellen Förderungsanreizen für eine freiwillige Umweltzertifizierung der Logistikketten?

Derzeit wird geprüft, welche Anreize zur Prozessoptimierung der Logistikkette unter stärkerer Berücksichtigung der Umweltbelange sinnvoll erscheinen. Die Umweltzertifizierung von Logistikketten wird von der Bundesregierung begrüßt und unterstützt. Ob in diesem Bereich finanzielle Anreize durch den Bund zweckmäßig sind, wird ebenfalls geprüft.

43. Wird die Bundesregierung im Rahmen der Maßnahmen zur so genannten Mautharmonisierung die Förderung der Anschaffung emissionsarmer und lärmärmer Lkw in der bisherigen Form fortführen?

Die Bundesregierung plant, im Rahmen der so genannten Mautharmonisierung die Förderung der Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge wie bisher fortzuführen.

44. Wird die Bundesregierung die im Herbst 2008 für den 1. Januar 2011 beschlossene Mauterhöhung für Euro-3-Fahrzeuge um 2 Cent/km wieder rückgängig machen und gleichzeitig auch die Absenkung der Maut für die anderen umweltfreundlicheren Fahrzeugklassen um 0,1 Cent/km zurücknehmen?

Das BMVBS plant eine entsprechende Änderung der Mauthöheverordnung.

45. Plant die Bundesregierung Änderungen im Rahmen der Mautharmonisierung bezüglich der Fördersumme, die jeweils für ein Fahrzeug sowie in der Summe für ein Unternehmen höchstens beim De-minimis-Förderprogramm beantragt werden können?

Ja

46. Wie sehen die Fördermaßnahmen der Bundesregierung aus, verstärkt Pflanzenöl und Biodiesel im Lkw-, ÖPNV- (öffentlicher Personennahverkehr) und Binnenschifffahrtssektor einschließlich technischer Umrüstung einzusetzen?

Konkrete Fördermaßnahmen der Bundesregierung, verstärkt Pflanzenöl- und Biodiesel im Lkw-, ÖPNV und Binnenschifffahrtssektor einschließlich der technischen Umrüstung einzusetzen, gibt es derzeit nicht.

47. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung aufgrund des ersten Berichts des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) aus dem Jahr 2009 über die Kontrollergebnisse des BAG und der Landespolizei umsetzen, damit Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr verstärkt durchgesetzt und die Verkehrssicherheit erhöht wird?

Die Bundesregierung wird die Auswertung der Kontrollergebnisse des BAG und der Polizei gemeinsam mit den Ausbildungsträgern im Transport- und Logistikbereich auswerten und zielgerichtet Schwerpunkte im Bereich der Aus- und Weiterbildung setzen, die dazu beitragen, durch bessere Einhaltung der Lenk-

und Ruhezeiten die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen. Initiativen, die über die reine Aus- und Weiterbildung hinausgehen, werden gegebenenfalls geprüft.

48. Führt die Bundesregierung im Rahmen der im Masterplan vorgesehenen Aus- und Weiterbildungsinitiative zusammen mit der Logistikbranche Workshops bzw. Informationsveranstaltungen zur besseren Vernetzung und Zusammenarbeit der Akteure auf Arbeitsebene durch und ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) als Verordnungsgeber von 90 Prozent aller Ausbildungsordnungen und das für die Weiterbildung zuständige Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) sowie die Verbände und Gewerkschaften ebenfalls eingebunden, und wenn ja, in welcher Form?

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit zusammen mit Aus- und Weiterbildungsinstitutionen, den Tarifvertragsparteien, dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag und Verbänden unter Einbeziehung der Bundesagentur für Arbeit und dem Bundesinstitut für Berufsbildung gemeinsam konkrete Aktionen. Dies geschieht im Rahmen einer Arbeitsgruppe.

49. Wird es wie im Masterplan vorgesehen regelmäßige Gipfeltreffen zum Thema Arbeit und Ausbildung in Güterverkehr und Logistik geben, und wenn ja, wann findet das erste Gipfeltreffen statt?

Ein Termin für das erste Gipfeltreffen zum Thema Arbeit und Ausbildung im Güterverkehr steht noch nicht fest.

50. Wie sehen die Maßnahmen für die Schaffung eines international anerkannten Studiengangs zur Aus- und Fortbildung der nationalen sowie internationalen Führungskräfte im Güterverkehrs- und Logistikbereich aus?

In Deutschland verfügen rund 130 Hochschulen über ein logistisches Lehrangebot. Aufgrund dieses dichten und guten Angebots, ist es Ziel der Bundesregierung, die Qualität und die Vielseitigkeit der Angebote der gesamten akademischen Hochschul- und Weiterbildung in der Logistik in Deutschland hervorzuheben, um so ein dauerhaftes, international anerkanntes Renommee zu gewährleisten. Hierzu wird zurzeit zusammen mit Vertretern aus Lehre und Forschung, der Wirtschaft und Verbänden das weitere Vorgehen entwickelt und abgestimmt.

51. In welchem Umfang erfolgten 2009 und im ersten Quartal 2010 in dem Wirtschaftszweig Anmeldungen zur Kurzarbeit?

52. Wie viele Beschäftigte waren bzw. sind betroffen?

Die Fragen 51 und 52 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zahlen zur tatsächlichen Inanspruchnahme von Kurzarbeitergeld liegen aktuell bis Ende 2009 vor, Daten für das 1. Quartal 2010 werden von der Bundesagentur für Arbeit am 1. Juni 2010 veröffentlicht.

Im 1. Quartal 2010 wurden nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit im Wirtschaftszweig Verkehr und Lagerei rund 1 200 Anzeigen von konjunktureller Kurzarbeit nach § 170 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch (SGB III) übermittelt, in denen Kurzarbeit für insgesamt 13 725 Personen angezeigt wurde. Im gesamten Jahr 2009 waren es in dieser Branche 8 007 Anzeigen für 149 103 Per-

sonen. 2009 nahmen 2 498 Betriebe im Bereich Verkehr und Lagerei tatsächlich konjunkturelles Kurzarbeitergeld nach § 170 SGB III in Anspruch. Von Kurzarbeit betroffen waren in diesem Wirtschaftszweig im Jahresdurchschnitt 31 162 Personen. In der Gesamtwirtschaft arbeiteten 2009 durchschnittlich 1,09 Millionen Personen kurz, der Anteil des Wirtschaftszweigs Verkehr und Lagerei an allen Kurzarbeitern liegt somit bei 2,9 Prozent.

53. Sind im Bereich Güterverkehr und Logistik in besonderem Maße ältere Arbeitnehmer von Personalabbau betroffen?

Die Zahlen der Bundesagentur für Arbeit zeigen, dass im Zeitraum von September 2008 bis September 2009 die Beschäftigung im Wirtschaftszweig Verkehr und Lagerei stärker zurück gegangen ist (–2,1 Prozent) als in der Gesamtwirtschaft (–0,7 Prozent). Die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung von Arbeitnehmern im Alter zwischen 50 und 64 Jahren hat jedoch im gleichen Zeitraum zugenommen, sowohl in der Gesamtwirtschaft (+4,4 Prozent) als auch im Bereich Verkehr und Lagerei (+3,9 Prozent). Zwar fällt die Zunahme in diesem Wirtschaftszweig etwas geringer aus als im Branchendurchschnitt, in Anbetracht der Beschäftigungsentwicklung insgesamt wird die Situation Älterer in dieser Branche jedoch als positiv bewertet.

54. Wann wird die Bundesregierung wie im Masterplan beschlossen das Seearbeitsübereinkommen von 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), das Regelungen zu den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute enthält, ratifizieren?

Die Bundesregierung wird das Seearbeitsübereinkommen durch ein neues Seearbeitsgesetz in deutsches Recht umsetzen. Der Gesetzentwurf soll dem Deutschen Bundestag bis Ende des Jahres vorgelegt werden. Nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens wird das Verfahren zur Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens 2006 eingeleitet.

55. Gibt es ein Konzept für die Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland, und wenn ja, wie sieht es aus?

Im Konzept der Bundesregierung zur Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland sind u. a. Einrichtung und Betrieb einer Geschäftsstelle, eines Internetauftritts sowie die Präsenz auf Messen und Kongressen vorgesehen als auch die Durchführung von Veranstaltungen bei deutschen Botschaften im Ausland.

Das BMVBS hat nach europaweiter Ausschreibung mit der Umsetzung des Konzepts das Bieterkonsortium der Unternehmen ADHOC und Medienbüro im Reichstag beauftragt, den Logistikstandort Deutschland zu vermarkten. Hierzu hat der Auftragnehmer die Logistics Council Germany GmbH (LCG) gegründet.

56. Wie wird die Bundesregierung die Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft weiterentwickeln?

Mit der Maßnahme „Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft“ des Masterplans Güterverkehr und Logistik greift die Bundesregierung die Themenfelder „Sicherheit der Lieferketten“ und „Schutz kritischer Infrastrukturen“ auf, die sämtliche an der Güterversorgung beteiligten Verkehrsträger betreffen. Im Wege eines kooperativen Ansatzes zwischen Staat und Wirt-

schaft sollen die notwendigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr so entwickelt werden, dass die Sicherheit bei möglichst geringer Belastung des Verkehrs- und Warenflusses gewährleistet wird und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen erhalten bleibt. Die Umsetzung der Maßnahme wird durch einen branchenübergreifenden Arbeitskreis mit den großen Transport- und Logistikverbänden, den Verbänden der Infrastrukturbetreiber und den relevanten Bundesressorts begleitet. Auf Basis der dort erarbeiteten Bestandsaufnahme zum bereits erreichten Sicherheitsniveau sowie der Ergebnisse eingehender Untersuchungen der noch bestehenden Risiken, Gefährdungen und Verwundbarkeiten des Transportsektors wird die Arbeit an einer Strategie fortgesetzt.