

## **Bericht**

### **des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 16./17. Oktober 2013 in Berlin und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 6./7. November 2013 in Suhl

#### **TOP 4.5/ Aktionsplan Güterverkehr und Logistik**

#### **TOP 4.2**

Leistungsfähiger und umweltfreundlicher Güterverkehr sowie eine moderne Infrastruktur stellen für Deutschland als Exportland entscheidende Erfolgsfaktoren im internationalen Wettbewerb dar. Mit dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Jahr 2010 gemeinsam mit den im Logistikbereich wichtigen Akteuren ein Entwicklungskonzept geschaffen, mit dessen Umsetzung der Güterverkehrs- und Logistikstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb umweltgerecht gestärkt wird.

Unter Beteiligung von Herrn Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB und dem Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer MdB, wird jährlich im Rahmen einer Nationalen Konferenz über den Umsetzungsstand der im Aktionsplan enthaltenen Einzelmaßnahmen berichtet, zuletzt am 18.06.2013 in Nürnberg. Damit wird die bereits bei der Erstellung des Aktionsplans erfolgreich begonnene Zusammenarbeit zwischen Politik und Beteiligten in einem offenen und transparenten Prozess fortgesetzt.

Die Länder sind darüber hinaus bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen des Aktionsplans durch die zuständigen Fachreferate des BMVBS sowie auch zur Umsetzung des Aktionsplans insgesamt im Rahmen von Netzwerkkonferenzen, zuletzt am 29.11.2012 im BMVBS in Berlin, in den Umsetzungsprozess eingebunden.

Das BMVBS hatte erstmals auf der Frühjahrskonferenz der GKVS am 10.03.2011 in Potsdam über den Stand der Umsetzung des Aktionsplans berichtet. Der zweite Bericht wurde der GKVS zum 14.09.2011 und der dritte zum 17.09.2012 vorgelegt. Mit beigefügtem Bericht wird nun zum vierten Mal über den Umsetzungsstand des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik mit Stand August 2013 berichtet.



## Dritter Bericht zum Stand der Umsetzung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik.

### **1. Logistikstandort Deutschland stärken**

#### 1 A. Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts für die Binnen- und Seehäfen

Das 2009 von der Bundesregierung beschlossene Nationale Hafenkonzept ist ein auf zehn Jahre angelegter strategischer Leitfaden für die Hafenpolitik des Bundes. Es enthält insgesamt 33 Vorhaben mit über 120 Einzelmaßnahmen, die durch den Bund, die Länder, die Kommunen, die See- und Binnenhafenwirtschaft und die Gewerkschaften umzusetzen sind.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts macht gute Fortschritte. Von den 74 Einzelmaßnahmen, die durch den Bund umgesetzt werden sollten, wurden bereits 53 umgesetzt oder so auf den Weg gebracht, dass eine vollständige Umsetzung zu erwarten ist.

Seit der Erarbeitung des Konzepts hat sich der Hafensektor in vielen Bereichen weiterentwickelt, so dass nach Auffassung aller Beteiligten eine Fortschreibung erforderlich ist. Auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz am 8. April 2013 in Kiel hat der Bund die Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts angekündigt. In Abstimmung mit den Beteiligten werden zunächst Leitlinien für die Fortschreibung erarbeitet.

#### 1 B. Umsetzung des Nationalen Flughafenkonzpts

Aufgrund der aktuellen umfassenden gesellschaftspolitischen Diskussionen verschiedener Standpunkte aus dem Flughafenkonzpt wird diesbezüglich eine erneute Evaluierung vorzunehmen sein. Daher wurde die Arbeit der Expertengruppe zur Verfahrensbeschleunigung zunächst ruhend gestellt.

Das Beihilfethema genießt aufgrund verschiedener Entwicklungen in Brüssel und auf nationaler Ebene ohnehin hohe Priorität im BMVBS auch über den Flughafenbezug

hinaus und wird daher unabhängig von Arbeitsaufträgen aus dem Flughafenkonzept 2009 intensiv betreut.

### 1 C Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland

Ziel ist eine weltweite Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland, die die Logistikwirtschaft in Deutschland stärken und damit einen Beitrag zum Erhalt und zum Ausbau der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes leisten soll.

Das BMVBS stellt dafür jährlich 600.000 Euro bereit. Die Umsetzung erfolgt durch einen externen Dienstleister. Die Vermarktungsaktivitäten werden mit den Ländern abgestimmt. Im Rahmen der Bund-Ländergespräche zur Vermarktung wurden Grundsätze, wie z. B. zwei jährliche Bund-Länder-Termine zur Abstimmung von Strategie und konkretem Jahresprogramm für das Folgejahr, festgelegt.

Die Verkehrswirtschaft hat einen Förderverein zur Unterstützung der Vermarktungsinitiative gegründet. Zu den insgesamt 44 Mitgliedern zählen große und zunehmend auch kleinere und mittlere deutsche Logistikunternehmen. Über diesen Förderverein werden zusätzliche Finanzmittel in Höhe von jährlich rund 330.000 Euro zur Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland zur Verfügung gestellt.

Die Leitung des BMVBS unterstützt die Vermarktungsoffensive auf Staatssekretäresebene, und zwar im Jahr 2012 im Juni bei der Messe „Transport Logistic“ in Shanghai durch Teilnahme des Koordinators der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Scheuer MdB, und im November bei der Messe „Logitrans“ in Istanbul auf Ebene der Abteilungsleitung. Bei den Messen werden die Länder über den externen Dienstleister aktiv eingebunden. Im Wahljahr 2013 werden die Auslandstermine auf Ebene der Abteilungsleitung des BMVBS wahrgenommen (Brasilien, Indien, China, Türkei).

### 1 D Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft

Zur Zielerreichung wurde im Zuge der Maßnahmenumsetzung ein branchen- und behördenübergreifender Arbeitskreis eingerichtet, der u. a. den Status Quo erhoben und

bewertet sowie Eckpunkte für das weitere Vorgehen verabredet hat. Bereits umgesetzt wurde auch die Aufnahme des Themenfeldes in das neu aufgelegte Sicherheitsforschungsprogramm der Bundesregierung. Das BMVBS hat zudem eine Vor- und eine Hauptstudie zur Ermittlung der wichtigsten Herausforderungen in der Gefahrenabwehr durchgeführt.

Der auf Basis der Studienergebnisse sowie mehrerer Konsultationen mit den Verbänden erstellte Entwurf einer Sicherheitsstrategie liegt derzeit der Hausleitung zur Billigung vor. Die Strategie verfolgt das Ziel, durch ein von Staat und Wirtschaft wahrgenommenes Risiko- und Krisenmanagement schwerwiegenden Unterbrechungen der Güterversorgung und damit verbundenen volkswirtschaftlichen Schäden vorzubeugen. Hierzu sind keine regulativen Maßnahmen vorgesehen, sondern Instrumente zur Verbesserung der Steuerungs- und Koordinierungsfähigkeit. Der Abschluss der Maßnahme wird mit Veröffentlichung der Strategie voraussichtlich noch im Jahre 2013 erfolgen. Die Länder werden bei der Umsetzung der Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft beteiligt.

### 1 E Netzwerk Güterverkehr und Logistik

Mittels eines Netzwerks auf hoher Ebene soll die Kommunikation und der Austausch zwischen Politik und Verkehrsakteuren zu einzelnen Maßnahmen des Aktionsplans verbessert werden. Bisher wurden Netzwerkveranstaltungen zum Stand der Umsetzung der Maßnahmen „1 I Langstreckenverkehre optimieren“, „2 J Optimierung der Abläufe an Verladerampen“, „1 C Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland“ und „5 C Förderung der Aus- und Weiterbildung im Bereich Logistik“, „5 D Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik“, „2 B Ausbau und Vernetzung der Verkehrsinformations- und Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen“ und „3 A Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr“ veranstaltet.

Zudem fanden am 13.10.2011 in Hannover die erste, am 21.06.2012 in Hamburg die zweite und am 18.06.2013 in Nürnberg die dritte „Nationale Konferenz Güterverkehr und Logistik“ statt.

Die Länder werden regelmäßig zu den Netzwerkkonferenzen und den jährlichen Nationalen Konferenzen eingeladen.

## 1 F Ständige Ansprechstelle: Beauftragter der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik

Die Position eines Koordinators der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik ist etabliert und wird von Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Scheuer MdB wahrgenommen.

## **2. Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger erreichen**

### 2 A Umsetzung von ÖPP-Lösungen bei Autobahnausbau, -erhaltung und -betrieb

Nach erfolgreich gestarteten 4 A-Modell-Pilotprojekten (Konzessionsvergabe 2007 – 2009), bei denen private Betreiber ausgewählte vordringliche Autobahnstrecken ausbauen und in der 30jährigen Vertragslaufzeit auch Erhaltung und Betriebsdienst zur Ausführung übernehmen, verfolgt das BMVBS das mit dem Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode und dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik unterstrichene Ziel, ÖPP im Bundesfernstraßenbau weiter voranzutreiben.

Eine 2. Staffel ÖPP sieht 8 weiterentwickelte Betreibermodellprojekte vor. Hiervon wurden die A 8 Ulm – Augsburg in Bayern bereits vergeben; am 01.06.2011 war Konzessionsbeginn. Auch der Zuschlag für die A 9 AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern als sog. Verfügbarkeitsmodell ist am 04.08.2011 erreicht worden; Vertragsbeginn war der 01.10.2011. Das Vergabeverfahren für die A 7 in Schleswig-Holstein und Hamburg wurde am 14.12.2011 gestartet, das für die A 94 am 02.08.2013.

Der Start der Vergabeverfahren weiterer ÖPP-Projekte der 2. Staffel soll in 2013/14 ermöglicht werden.

### 2 B Ausbau und Vernetzung der Verkehrsinformations- und -managementsysteme auf Bundesautobahnen (BAB)

Die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit von hoch belasteten Bundesautobahnabschnitten soll durch den Ausbau und die Vernetzung von Verkehrsmanagementsystemen erhöht und damit eine Verbesserung des Verkehrsflusses (Stauvermeidung) erreicht werden. In Zusammenarbeit mit den Ländern wurde daher der „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ aufgestellt und im Nov. 2010 veröffentlicht. Mit Hilfe des

Projektplans wurden bereits zahlreiche Verkehrssteuerung- und Verkehrsmanagementsysteme gemeinsam mit den Ländern umgesetzt. Dadurch konnte u. a. die Verkehrssicherheit und der Verkehrsablauf auf den Bundesautobahnen erfolgreich optimiert werden. Mit vorausschauenden Informationen zu Staus, freien Parkplätzen und Verkehrsfluss beeinflussenden Maßnahmen (z.B. Höchstgeschwindigkeiten) können Kapazitätsreserven im Straßennetz effektiver genutzt und die Leistungsfähigkeit der Bundesautobahnen erhöht werden.

Zur Vernetzung bestehender Verkehrsmanagementsysteme der Länder und Einbindung privater Anbieter von Verkehrsinformationsdiensten wurde der so genannte Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) errichtet. Die technische Realisierung und der Testbetrieb des „virtuellen Mobilitätsdatenmarktplatzes“ sind abgeschlossen und der MDM wurde am 14.11.2012 für die allgemeine Benutzung freigegeben. Mit der Schaffung des Mobilitätsdatenmarktplatzes (MDM) wird erstmals ein zentrales Portal mit den gesammelten Informationen über verfügbare Online-Verkehrsdaten bereitgestellt. Dadurch werden bisher ungenutzte Potentiale erschlossen und die Datenbasis insgesamt verbessert. Durch den vereinfachten Datenaustausch mit Dritten werden eine Verbesserung der Informationen über die Verkehrsnetze sowie neue Möglichkeiten im Bereich des Verkehrsmanagements geschaffen.

## 2 C Optimierung des Baustellenmanagements auf Bundesautobahnen

Rund ein Drittel aller Staus auf Autobahnen entstehen im Bereich von Baustellen. Daher wird angestrebt, die Bauzeiten zu verkürzen und die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Arbeitsstellenbereiche zu erhöhen.

Für die Planung von Arbeitsstellen steht ein rechnerisches Verfahren zur Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen auf Bundesautobahnen zur Verfügung, mit dem die Wahrscheinlichkeit eines arbeitsstellenbedingten Staus identifiziert werden kann. Es zielt darauf ab, durch geeignete Maßnahmen die Behinderungen für die Verkehrsteilnehmer auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Dieses Verfahren soll zukünftig durch das derzeit in der Entwicklung befindliche IT-gestützte Verkehrsanalyssystem ersetzt werden.

Um neben bautechnischen Aspekten auch die Optimierung von Verkehrsführungen und Ausführungszeitpunkten zu berücksichtigen, wurde vom Bund gemeinsam mit den Län-

dern der Leitfaden „Arbeitsstellenmanagement“ entwickelt und im Mai 2011 eingeführt. Dieser enthält Empfehlungen zu optimierten Abläufen bei der Planung und Durchführung von Baumaßnahmen auf Autobahnen. Zur besseren Bewertung der Einflussgrößen wird ergänzend hierzu derzeit ein IT-gestütztes „Verkehrsanalysesystem“ entwickelt. Die BAST hat in 2011 hierzu Forschungsvorhaben vergeben, die aufeinander abgestimmt sind und sich mit der Entwicklung des Bewertungsverfahrens, den an die DV-technische Realisierung zu stellenden Anforderungen sowie der Analyse und Bewertung des Verkehrsablaufes/der Verkehrssicherheit an Arbeitsstellen befassen. Das Gesamtprojekt wird Anfang 2015 abgeschlossen sein. Die Ergebnisse für das Bewertungsverfahren liegen voraussichtlich Ende 2013 vor.

Der mit dem Leitfaden eingeführte Bauzeitenkatalog ist ein weiterer wichtiger Baustein zur Optimierung der Bauzeiten. Er dient der Beschleunigung von Bauabläufen und damit der Minimierung der Verkehrsbeeinträchtigungen von Autobahnbaustellen. Ziel ist, über einen turnusmäßigen landesweiten und auch länderübergreifenden Informationsaustausch, den Bauzeitenkatalog mit zutreffend knappen Bauzeitenvorgaben hinterlegen und fortschreiben zu können. Eine damit beauftragte Bund/-Länderarbeitsgruppe erarbeitet einen Vorschlag mit praxisorientierten Festlegungen zu Bauzeiten und sondiert den weiteren Regelungsbedarf. In einem ersten Schritt wurde im Januar 2011 ein Auftrag zur Evaluierung des Bauzeitenkatalogs vergeben. Der Abschlussbericht wird voraussichtlich Ende 2013 vorliegen.

Die Umstellung der Meldungen im „Baustelleninformationssystem des Bundes und der Länder“ (BIS) von der derzeitigen händischen Eingabe auf eine automatische Datenverarbeitung mit Hilfe des MDM kann nur schrittweise erfolgen und bedarf länderspezifischer Übergangslösungen. Ein hierzu entwickelter und bereits implementierter BIS-Client hat diese Interimsaufgabe übernommen, so dass derzeit noch eine manuelle Eingabe und der Dateiimport in der bisherigen Form möglich bleiben.

Mit den von den Ländern wöchentlich aktualisierten Baustellendaten (manuelle Eingabe in eine Datenbank) werden eine tabellarische Übersicht über die im Netz der BAB vorhandenen Baustellen erzeugt und Dritte wie ADAC und Toll-Collect mit aktuellen Daten versorgt.



Die BAST hat die Federführung im Projekt. Das Ziel, bis Mitte 2013 ein funktionsfähiges System bereitzustellen, konnte eingehalten werden.

## 2 D Entmischung von Güter- und Personenverkehr

Die in dieser Maßnahme enthaltenen Teilmaßnahmen einer "Reduzierung der Trassenkonflikte zwischen Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr", der "besonderen Berücksichtigung der Belange des Schienengüterverkehrs bei der Ausbauplanung des Schienennetzes", der "Forcierung und vorrangigen Finanzierung des sechs- bzw. achtspurigen Ausbaus hoch belasteter Bundesautobahn-Abschnitten", der "gezielte Engpassbeseitigung auf hoch belasteten Strecken auf Schiene und Straße" werden im Rahmen der Arbeiten für den neuen BVWP behandelt. Die Erarbeitung der Prognose 2030 wurde im Mai 2011 begonnen (Ergebnisse voraussichtlich Ende 2013). Weitere Forschungsprojekte zur BVWP-Bewertungsmethodik laufen und werden ebenfalls voraussichtlich Ende 2013 abgeschlossen, ein Entwurf für die neue Grundkonzeption zum BVWP 2015 wurde im Februar 2013 vorgestellt. Ein zentraler Punkt im Entwurf der Grundkonzeption ist der Vorrang von Erhaltungsinvestitionen vor Aus- und Neubauvorhaben. Des Weiteren sind eine strenge Bewertung und Priorisierung der Projekte von grundlegender Bedeutung. Die zusätzliche Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“ wird Vorhaben zur Engpassauflösung enthalten, die künftig prioritär umgesetzt werden.

Die darüber hinaus enthaltene Teilmaßnahme "Verstetigung der Investitionslinie für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf möglichst hohem Niveau" wird seitens BVMBS energisch betrieben – einerseits durch das seit 2011 bestehende Prinzip "Straße finanziert Straße" in Bezug auf die Nutzung der LKW-Mauteinnahmen für den Erhalt und den Ausbau der Bundesfernstraßen – andererseits durch das Bemühen einer dauerhaften Erhöhung der Haushaltsmittel für den Ausbau der Bundesschienenwege und der Bundesfernstraßen.

## 2 E Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen, die Bundesschienenwege und der Bedarfe für Binnenwasserstraßen

Die Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege auf der Basis der Verkehrsprognose 2025 wurde im November 2010 abgeschlossen.

Die Teilmaßnahmen einer "verstärkten Priorisierung von Investitionen mit dem Ziel, das Gesamtsystem effizienter zu machen" und der "Erstellung einer neuen Grundkonzeption für den BVWP" einschließlich der "Erarbeitung von Kriterien zur Priorisierung geplanter Verkehrsinfrastrukturvorhaben" werden für alle drei Verkehrsträger (Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen) gleichermaßen im Rahmen der Arbeiten für den neuen BVWP behandelt (vgl. die Ausführungen zu Maßnahme 2 D).

## 2 F Interoperabilität auf der Schiene in Europa durch ERTMS (European Rail Traffic Management System)

Mit dem Beschluss 2012/696/EU hat die EU-KOM die sog. „Baseline 3“ eingeführt und damit die neue Variante ERTMS Level 1 Limited Supervision spezifiziert. Sie erlaubt durch Verzicht auf einige Funktionen eine vergleichsweise einfache und vor allem schnelle Migration ohne Eingriffe in die vorhandenen Stellwerke. Da die Zugbeeinflussungseinrichtungen jetzt ohne zeit- und kostenaufwendige Erneuerungen von Stellwerken installiert werden können, ist eine erneute Anpassung der ERTMS-Strategie geboten. Ziel ist wieder eine Ausrüstung der Infrastruktur, aber nun überwiegend mit ERTMS Level 1 Limited Supervision. Die den Planungen ursprünglich zugrunde gelegte Version ERTMS Level 2 mit stetiger, auf Funkkommunikation basierender Informationsübertragung und größerer Leistungsfähigkeit soll nur dort Anwendung finden, wo dies aus Kapazitätsgründen nötig ist oder wo die stellwerksseitigen Voraussetzungen bereits erfüllt sind. Auch wenn damit die Einhaltung aller gesetzten Fristen jetzt nicht mehr zu erreichen ist, befürwortet die EU-KOM diese neue Entscheidung, weil sie im Einklang mit der europäischen Politik steht, das Eisenbahnwesen über durchgehende interoperable Korridore zu entwickeln, auf denen interoperable Fahrzeuge ohne nationale Zusatzeinrichtungen ohne Unterbrechungen verkehren können. Priorität hat hierbei nach wie vor die Ausrüstung des Korridors von Rotterdam entlang des Rheines und durch die Schweiz nach Genua.

## 2 G Durchführung eines Feldversuchs mit Lang-Lkw

Die Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge ist am 01.01.2012 in Kraft getreten und wurde zuletzt durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeug-

kombinationen mit Überlänge vom 08.02.2013 aktualisiert. Die Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge ist aktuell in Vorbereitung und wird noch im September verkündet.

Die teilnehmenden Bundesländer haben hierzu mehr als 30 neue für ein Befahren mit Lang-Lkw geeignete Strecken gemeldet, die Eingang in die Anlage (sog. Positivnetz) der Ausnahme-Verordnung gefunden haben.

Derzeit haben 26 Unternehmen mit 49 Lang-Lkw ihre Teilnahme bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bekundet (Stand: 26.08.2013).

Die Normenkontrollanträge der BT-Fraktionen von SPD und B'90/Die Grünen sowie zweier Länder wurden eingehend geprüft, und es wurde dazu Stellung genommen. Das Bundesverfassungsgericht hat bislang noch keinen Termin festgelegt.

## 2 H Durchführung eines Feldversuchs mit langen Güterzügen

Seit Anfang August 2012 sind alle Voraussetzungen gegeben, um 835 m lange Güterzüge in der Relation Padborg (DK) – Maschen (b. Hamburg) im kommerziellen Betrieb zu fahren. Forschungs- und Entwicklungsarbeiten sowie Testfahrten mit 1.000 m langen Zügen in der Relation Rotterdam (NL) – Betuwelijn – Emmerich – Oberhausen wurden mit Förderung durch BMWi durchgeführt. Hierzu liegen ein Abschlussbericht vom 28.10.2009 und eine Broschüre des BMWi von 2007 vor. Zur Weiterführung der Arbeiten mit 1.500 m langen Zügen als Ziel, insbesondere zum Problem der verteilten Traktions- und Bremssteuerung, finden nach Auskunft der DB AG noch Abstimmungen zwischen DB AG und BMWi hinsichtlich einer möglichen Förderung statt.

## 2 I Langstreckenverkehre optimieren

Diese Maßnahme beinhaltet die Erarbeitung einer Studie mit konkreten Maßnahmenvorschlägen zur Optimierung lang laufender Güterverkehre. Die Studie liegt seit Nov. 2010 vor und ist auf der Webseite des BMVBS veröffentlicht. Die Ergebnisse der Studie wurden zudem den Verbänden und Unternehmen der Logistikbranche sowie Vertretern der Verkehrsministerien der Länder in der ersten Sitzung des „Netzwerks Güterverkehr und Logistik“ am 24.2.2011 präsentiert und allen am Netzwerk beteiligten Verbänden

und Unternehmen sowie den Landesverkehrsministerien mit der Möglichkeit zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Auf Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen wurde die Maßnahme weiterentwickelt und konkretisiert. Offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt wurde das neue Maßnahmenbündel im Rahmen der "Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik" am 13.10.2011. Die Umsetzung der Einzelmaßnahmen erfolgt nun in den jeweils zuständigen Fachabteilungen des BMVBS.

## 2 J Optimierung der Abläufe an Laderampen

Die Maßnahme zielt auf die Reduzierung der Wartezeiten bei der Be- und Entladung an den Rampen der Verloader. Hierdurch sollen Abläufe im Güterverkehr verbessert, eine effizientere Nutzung der Infrastruktur ermöglicht sowie durch pünktliche Abfertigungen die Arbeitsbedingungen verbessert werden. Nach Vorlage eines Sonderberichts zum Thema durch das BAG wurde nach Abstimmung mit den wichtigsten Transport-, Handels- und Industrieverbänden vom BMVBS im Dezember 2011 eine erste Studie vergeben, in der unter eingehender Beteiligung von Verbänden der Industrie, des Handels und Transportes die Problemlagen vertieft untersucht und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden sollen, die sich bereits in der Praxis bewährt haben. Der Schlussbericht zu dieser Studie wurde im April 2013 übergeben und auf der Internetseite des BMVBS veröffentlicht.

Derzeit wird auf Basis der o.g. Studie eine darauf aufbauende Praxiserhebung erstellt, bei der unterschiedliche Lagerstandorte auf regionaler Ebene untersucht werden. Am Ende des Prozesses soll eine Broschüre des BMVBS stehen, die in prägnanter Form Lösungen beschreibt, die anhand von Praxisbeispielen veranschaulicht werden. Die Broschüre soll vsl. bis Ende des Jahres vorgelegt werden.

## **3. Stärken aller Verkehrsträger durch optimal vernetzte Verkehrswege nutzen**

### 3 A Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr

Die Weiterentwicklung der Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) mit besonderem Schwerpunkt auf der Verbesserung der Schnittstellenproblematik ist das Ziel des BMVBS. Hierzu wurde

die Richtlinie des Bundes zur Förderung von Umschlaganlagen privater Unternehmen neu konzipiert. Die Richtlinie ist am 01.01.2012 in Kraft getreten.

Mit ihr sollen durch die zusätzliche Förderung von Schiene/Schiene- und Wasserstraße/Wasserstraße-Umladevorgänge weitere Mengen für den KV gewonnen werden. Zusätzlich soll die neue Richtlinie zu einer stärkeren Verlagerung auch von Straßengütertransporten über mittlere Transportdistanzen im Bereich zwischen 300 km bis 500 km beitragen.

Um die weiterhin bestehenden hohen Verlagerungspotenziale auf Schiene und Wasserstraße nach Möglichkeit auszuschöpfen, hat das BMVBS eine KV-Entwicklungskonzeption 2025 in Deutschland erarbeiten lassen. In der Studie werden regionale Standorträume betrachtet und der standortraumbezogene Bedarf an schienen- und wasserseitigen Umschlagkapazitäten bis 2025 ermittelt. Zudem wurden Vorschläge erarbeitet, wie die Gestaltung der Umschlaganlagen gemäß den bestehenden und zukünftigen logistischen Anforderungen weiterentwickelt werden kann. Auf dieser Basis hat das BMVBS einen Erlass an die zuständigen Bewilligungsbehörden gefertigt.

### 3 B Förderung von Innovationen und Kapazitätssteigerungen im intermodalen Verkehr

Der Aktionsplan enthält ein klares Bekenntnis zum verstärkten Einsatz von innovativen Technologien für den intermodalen Verkehr. Es geht dabei vor allem um neue als auch um die Weiterentwicklung bestehender Technologien, die insbesondere den Kombinierten Verkehr effizienter, kostengünstiger und schneller machen. Das BMVBS hat eine Bestandsaufnahme bestehender Förderprogramme in diesem Bereich erstellt und hierzu eine Abfrage bei den Bundesländern und anderen Bundesressorts vorgenommen. Im Ergebnis existieren keine Förderprogramme, die explizit den Markteintritt innovativer und kapazitätssteigernder Technologien fördern. Derartige Technologien können jedoch bereits heute nach der Richtlinie zur Förderung des Aus- und Neubaus von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs gefördert (KV-Richtlinie) und nach der Gleisanschlussförderrichtlinie gefördert werden. Die neukonzipierte KV-Richtlinie ist technologieoffen gestaltet, so dass auch innovative Umschlagtechniken förderfähig sind. Daher ist über die bestehenden Fördermöglichkeiten des Bundes eine ausreichende Förderung innovativer und kapazitätssteigernder Technologien gewährleistet und die Schaffung einer weiteren Förderrichtlinie nicht notwendig.

### 3 C Konzept für Kurzstreckenseeverkehr

Die Entwicklung von Maßnahmen, die eine Verlagerung von Güterströmen auf den Wasserweg fördern, konzentriert sich auf die Beseitigung des größten Hindernisses für die Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs, nämlich die administrativen Verfahren im innereuropäischen Seeverkehr. Diesbezüglich konnten im Bereich der aufwändigen Zollverfahren auf EU-Ebene im Dialog mit dem BMF Vereinfachungen auf den Weg gebracht werden (Vereinfachung bei der Zulassung zum Linienverkehr sowie die Zulassung eines elektronischen Manifests). Gespräche mit der EU-KOM fanden im Rahmen der Entwicklung des sog. „Seeverkehrsraums ohne Barrieren“ statt und führten zu den o.g. Vereinfachungen und Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den Kurzstreckenseeverkehr.

Die ursprünglich vorgesehene „Untersuchung zur Entwicklung von Maßnahmen und Empfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Kurzstreckenseeverkehrs unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt – Short Sea Konzept“ wurde zurückgestellt, weil die erfolgreiche Beratungstätigkeit des SPC als effektivere Maßnahme zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs eingestuft wird (Beratungstätigkeit, Werbung und aktive Öffentlichkeitsarbeit, Seminare, Information über Best-practice-Beispiele etc.).

Vom seehafennahen Ausbau von Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr profitieren auch der Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt.

Der Bedarf an Liegestellen wurde von Seiten des Gewerbes bisher nicht konkretisiert bzw. nicht quantifiziert. Insofern liegen derzeit noch keine Erkenntnisse darüber vor, wie das Liegestellenangebot für Binnenschiffe in die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs einbezogen werden könnte.

Eine Fortführung der SPC-Förderung aus dem Bundeshaushalt zur Vermarktung des Kurzstreckenseeverkehrs ist derzeit bis 2016 vorgesehen. Im Bundeshaushalt 2013 stehen 190.000 Euro zur Verfügung.

### 3 D Potenzialanalyse für multimodale Verkehre

Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sieht mit der Maßnahme 3 D vor, die Potentiale für multimodale Verkehre zu analysieren. Hierzu soll durch eine umfassende Analyse der Potentiale für multimodale Verkehre die bislang nicht ausgeschöpfte Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger aufgezeigt werden, um so bestehende Transportketten zu optimieren und konkrete Verlagerungsmöglichkeiten festzustellen. Das Ausschreibungsverfahren zur Vergabe einer entsprechenden Studie wurde zurückgestellt, da Grundlage der Studie die Daten der Verflechtungsprognose sein sollen; diese liegen aber voraussichtlich erst Ende 2013 endgültig vor.

## **4. Vereinbarkeit von Verkehrswachstum mit Umwelt- und Klimaschutz fördern**

### 4 A Lärminderung bei der Schiene

Auf Initiative des BMVBS wurde zum Fahrplanwechsel am 09.12.2012 ein Trassenpreissystem mit lärmabhängiger Komponente eingeführt (laTPS). Eckpunkte sind die Zuwendung des Bundes in Höhe von 50 Prozent der Umrüstmehrkosten und maximal 152 Millionen Euro, die Laufzeit von 8 Jahren sowie die Nachfolgeregelung ab 2020. Damit soll erreicht werden, dass innerhalb der 8-Jahres-Frist 80 Prozent der Bestands-güterwagen umgerüstet werden.

Ziel ist es, nach Ende der Laufzeit des laTPS keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI Noise überschreiten, mehr auf dem Schienennetz der DB Netz AG fahren zu lassen. So soll sichergestellt werden, dass die mit der Umrüstung erzielte Lärminderung dauerhaft erhalten bleibt.

Die andere Hälfte der Umrüstmehrkosten soll vom Eisenbahnsektor aufgebracht werden. Mit Einführung des laTPS können Eisenbahnverkehrsunternehmen für umgerüstete Güterwagen Bonuszahlungen erhalten. Die DB Netz AG erhebt von den Eisenbahnverkehrsunternehmen seit 01.06.2013 als Lärmkomponente einen Zuschlag in Höhe von 1 % auf den Trassenpreis, wenn ein Güterzug nicht zu mindestens 80 % aus leisen Güterwagen besteht.

Die LL-Sohle wurde im Mai 2013 durch den Internationalen Eisenbahnverband UIC zugelassen. Damit ist eine kostengünstige Möglichkeit zur Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremsen gegeben.

#### 4 B Förderprogramm zum Einsatz moderner Technologien zur Lärminderung bei Schienenfahrzeugen

Im Rahmen des Pilotprojekts „Leiser Rhein“ werden fast 1.500 vorhandene Güterwagen auf K- oder LL-Verbundstoffsohlen umgerüstet. Damit wird der Schallpegel des Abrollgeräuschs eines Güterwagens um bis zu 10 Dezibel reduziert. Der erste aus umgerüsteten Güterwagen bestehende Zug wurde am 01.10.2012 in Bingen der Öffentlichkeit vorgestellt.

#### 4 C Reduzierung der Emissionen im Güterverkehr

Das Energiekonzept der Bundesregierung vom 28.09.2010 und die Beschlüsse zur beschleunigten Energiewende vom 06.06.2011 sind Ausgangsbasis für die eigene „Bestandsaufnahme zur Energie- und Klimaschutzentwicklung – Monitor 2012“ des BMVBS. Die vorliegende Analyse liefert eine fachlich fundierte Einschätzung der Wirkungen der eingeführten Maßnahmen und Instrumente in den Sektoren Gebäude und Verkehr. Dazu wurden die Einsparpotenziale für Energie und CO<sub>2</sub>-Emissionen untersucht, die zu den Zielen der Bundesregierung beitragen können.

Der verstärkte Einsatz von umweltfreundlichen Binnenschiffen wird durch eine Neuauflage eines nun technologieoffen gestalteten Motorenförderprogramms für die Binnenschifffahrt unterstützt. Die Weiterentwicklung und Fortführung des Programms zur Förderung von emissionsärmeren Dieselmotoren, Partikelfiltern und Katalysatoren in der Binnenschifffahrt über 2011 hinaus ist mit einer neuen Förderrichtlinie (in Kraft getreten: 01.01.2013, Laufzeit bis Ende 2016) erfolgt. Die neue Förderrichtlinie ermöglicht aufgrund ihrer technologieoffenen Ausgestaltung nun auch die Förderung sowohl kraftstoffsparender als auch emissionsmindernder Maßnahmen für Binnenschiffe. Im Bundeshaushalt 2013 stehen hierfür 1,5 Mio. Euro zur Verfügung.

Das BMVBS fördert über die KfW die Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge. Seit Beginn der Förderung am 1. September 2007 wurden 48.179 Euro V-Lkw,



32.590 EEV-Lkw und 6.516 Euro VI-Lkw gefördert, mithin insgesamt 87.285 emissionsarme Lkw (Stand: 31.07.2013). Das Förderprogramm leistet damit einen wertvollen Beitrag zur umweltfreundlichen Erneuerung des Fuhrparks deutscher Straßengüterkraftverkehrsunternehmen. Auch aufgrund dieses Förderprogramms konnte der Anteil von umweltfreundlichen Euro V-, EEV- und Euro VI-Fahrzeugen an den Gesamtfahrleistungen auf mautpflichtigen Strecken von rd. 18 % im Jahr 2007 auf aktuell rd. 83 % gesteigert werden. Gemäß dem geltenden EU-Recht dürfen nur Fahrzeuge gefördert werden, die überobligatorische Abgasstandards erfüllen. Weil Euro VI zum 31.12.2013 für die Erstzulassung in der EU verbindlich wird und noch keine Nachfolgenormen (Euro VII etc.) absehbar sind, muss das Förderprogramm ab 2014 temporär ruhen.

Mit dem im Januar 2009 gestarteten De-minimis-Förderprogramm (vgl. „Richtlinie über die Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen“) werden auch Maßnahmen gefördert, welche der Emissionsreduzierung im Güterverkehr dienen. So wird z.B. die Nachrüstung von Partikelfiltern gefördert. Das De-minimis-Förderprogramm basiert europarechtlich auf der VO (EG) Nr. 1998/2006, welche 2014 durch eine Nachfolgeverordnung ersetzt wird. Der Anteil der ausgezahlten De-minimis-Fördermittel, der auf emissionsreduzierende Maßnahmen entfällt, kann derzeit statistisch noch nicht ausgewiesen werden.

#### 4 D Initiative für Logistik im städtischen Raum

Mit der Maßnahme „Initiative für Logistik im städtischen Raum“ unterstützt das BMVBS die Entwicklung umwelt- und klimafreundlicher Verkehrskonzepte für den städtischen Verkehr. Ein wichtiger Baustein hierbei sind Güterverkehrszentren (GVZ), die sich als unternehmensübergreifende logistische Knoten in Deutschland bewährt haben und somit Bündelungseffekte ermöglichen. In einer im Auftrag des BMVBS erstellten Studie wurden die Wirkungen der GVZ im Bereich Verkehr (Entlastung), Ökologie (Emissionsreduzierung) und Ökonomie (Beschäftigung) untersucht. Die Ergebnisse wurden im November 2011 mit Betroffenen, darunter die Vertreter der Länder, erörtert.

Die Europäische Union hat den Mitgliedstaaten verbindliche Grenzwerte für die Luftqualität vorgeschrieben, u. a. für Feinstaub. In Deutschland gelten diese Immissionsgrenzwerte seit Anfang des Jahres 2005 auf Grundlage der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Ziel der Verordnung ist der Schutz der mensch-

lichen Gesundheit. Die Grenzwerte werden in einzelnen Städten vielfach überschritten. Daher sind Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung zu treffen. Zu den möglichen Maßnahmen im Verkehrsbereich gehört u. a. die Einrichtung von Umweltzonen durch die Länder. Der Koalitionsvertrag sieht vor, bei der Einrichtung von Umweltzonen auf die Wirksamkeit und die Verhältnismäßigkeit zu achten und Einfahrverbote dort zu lockern, wo Einschränkungen in keinem vernünftigen Verhältnis zur erzielten Feinstaubreduzierung stehen. Die Bundesregierung will die Ausnahmeregelungen bundesweit soweit wie möglich vereinheitlichen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat sich erfolgreich für eine Lösung eingesetzt, die u. a. die Interessen der Kraftfahrzeughalter wahrt und die zugleich die Wirksamkeit der Umweltzonen nicht in Frage stellt. Dabei war vor allem die gegenseitige Anerkennung von Ausnahmen von Bedeutung. BMU, BMWi und BMVBS haben sich auf Ministerebene darauf geeinigt, dass entsprechende Leitlinien für eine einheitliche Auslegung der Ausnahmegenehmigungen in diesem Sinne durch die Länder sorgen sollen. Einzelheiten erörtert das federführende BMU mit den Ländern in der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI).

#### 4 E Optimierung von Transportketten durch standardisierte CO<sub>2</sub>-Emissionsberechnung

Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung sollte eine Bestandsaufnahme der bestehenden Systeme erstellt werden, um zu entscheiden, wie die Entwicklung einheitlicher Standards unterstützt werden kann. Da zwischenzeitlich das Europäische Komitee für Normung den Entwurf einer CEN-Norm EN 16258:2011 veröffentlicht hat, sind eigenständige Aktivitäten hierzu nicht mehr sinnvoll. Das BMVBS begrüßt grundsätzlich die europäische Norm für einen Standard zur einheitlichen Berechnung von Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen für Transportdienstleistungen. Die Norm hat keinen rechtsverbindlichen Charakter. Von einer öffentlichkeitswirksamen Empfehlung zur Anwendung der Norm wird derzeit abgesehen, da die Haltung der Verkehrswirtschaft und der relevanten Verbände hierzu uneinheitlich ist. In der 18. LP soll eine vertiefte Prüfung dieser Frage durchgeführt werden.

Im Rahmen von Forschungs- und Demonstrationsvorhaben zur Förderung der Elektromobilität untersucht BMVBS im Bereich der städtischen Logistik, wie Elektrofahrzeuge

in verschiedenen Fahrzeugkategorien in städtische Flotten integriert werden können und welche Geschäftsmodelle sich hieraus ergeben können. Nachdem in der ersten Förderphase bis Ende 2011 insbesondere die Alltagstauglichkeit von Fahrzeugen im Vordergrund stand, werden aktuell – aufbauend auf diesen Ergebnissen – durch Kooperationen mehrerer Partner vor Ort vor allem integrierte Konzepte und Geschäftsmodelle entwickelt und getestet,

Zum Beispiel wird in Offenbach am Main im Projekt EMIO ein „Use and Share“-System entwickelt, in welchem Elektrofahrzeuge und Serviceleistungen lokalen Unternehmen bereitgestellt werden. In der Modellregion Stuttgart wird ein Instrument zur Fuhrparkanalyse entwickelt, um die Integration von Elektrofahrzeugen in betriebliche Flotten zu unterstützen. In der Modellregion Rhein-Ruhr wird eine Weiterentwicklung im Bereich Geschäftsmodelle im Wirtschaftsverkehr untersucht, wobei geschlossene betriebliche E-Fahrzeugpools in den schwächeren Randzeiten in ein offenes Carsharing-System integriert werden (E-Carflex Business). Auch die Einbindung von Taxiunternehmen, wie z.B. bei *ColognE-mobil* in Köln stellt eine wichtige Neuerung dar. Die Einbindung von E-Pkws, E-Scooter und Pedelecs in die kommunale Flotte der Stadt Dortmund ist Gegenstand der Projektaktivitäten von *Metropol-E*. Im Hamburger Projekt „Wirtschaft am Strom“ steht u.a. die Entwicklung praxisgerechter Konzepte für den Einsatz von Elektrofahrzeugen in Unternehmens- und Kommunalfлотten im Fokus. Zudem werden Nutzungspotenziale in der Hamburger Wirtschaft unter Berücksichtigung der unterschiedlichen betrieblichen Anforderungen systematisch erfasst.

## **5. Gute Arbeitsbedingungen und Ausbildung im Transportwesen**

### 5 A Mehr Parkflächen für Lkw an Bundesautobahnen

Zur Behebung des Lkw-Parkdefizits auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen wurden von 2008 bis Ende Juni 2013 dank der Anstrengungen der Länder fast 11.000 Lkw-Parkstände geschaffen, weitere 2.000 sind in Bau und 15.000 in Planung. Der Bund hat die Haushaltsmittel für den Bau von Rastanlagen erheblich aufgestockt und stellte den Ländern bis Ende 2012 Haushaltsmittel in Höhe von über 500 Millionen Euro

zur Verfügung. Auch 2013 stehen wieder ausreichend Haushaltsmittel in Höhe von 130 Mio. Euro bereit.

Auf den BAB-Streckenabschnitten, auf denen sich der Bedarf nicht durch konventionelle Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen auf Rastanlagen decken lässt, verfolgt das BMVBS das Ziel, den Bedarf ergänzend neben den BAB unter Einbindung privater Investoren zu decken. Dabei soll ein Privater im Wege der Ausschreibung gefunden werden, für 15 Jahre zusätzliche Lkw-Parkstände in einer konkreten Bedarfsregion entlang eines BAB-Streckenabschnitts von 50 bis 60 km zu schaffen. Die Straßenbauverwaltung soll sich auf die Vorgabe von Quantität, Qualität und Lage von Parkständen beschränken. In einer Pilotphase sollen für diesen neuen Ansatz zunächst Erfahrungen gewonnen werden; hier sind Pilotvorhaben entlang der BAB A 9 (Großraum Nürnberg) sowie entlang der BAB A 7/A 44 (Großraum Kassel) geplant.

Durch Parkraumbewirtschaftung (Lkw-Parkleitsysteme, besondere Parkverfahren) sollen die zur Verfügung stehenden Parkflächen effizienter genutzt werden. Der Bund hat gemeinsam mit den Ländern die Pilotvorhaben umgesetzt. Mit Hilfe der BASt sind Kriterienkatalog und Abnahmebewertungsverfahren entwickelt worden. In 2013 wurde so die erste Pilotstrecke funktional ausgeschrieben. Mittelfristiges Ziel ist die bedarfsgerechte Ausrüstung stark betroffener BAB-Strecken mit Parkleitsystemen der 2. Generation sowie die Weiterleitung der so gewonnenen Daten für die Nutzung in Internet, Navigationsgeräten oder als App.

## **5 B Erhöhung der Sicherheit im Straßengüterverkehr durch verstärkte Durchsetzung der Sozialvorschriften**

Das BAG legt alle 6 Monate eine Auswertungen der Kontrolldaten zu Lenk- und Ruhezeiten vor. Ergänzt werden diese Auswertungen – soweit möglich - durch Daten der Polizeien der Länder. Der vorläufig letzte Bericht wurde Ende März 2012 übermittelt. Die Analyse der Kontrollergebnisse zeigt Ansatzpunkte für Maßnahmen zur besseren Durchsetzung der Sozialvorschriften. Diese Ansätze werden mit Verbänden und Ausbildungsträgern erörtert.

Das Thema ist auch im Rahmen von Verkehrssicherheitsprogrammen auf nationaler und auf EU-Ebene sowie bei Fachtagungen („Qualität der Arbeit in Transport, Verkehr und Logistik“ (gemeinsam mit BMAS am 08.11.10), Verkehrsgerichtstag 2011) aufgegriffen worden.

Auf europäischer Ebene setzt sich Deutschland dafür ein, die bestehenden Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten für die betroffenen Betriebe praxisgerechter zu gestalten.

Hinsichtlich der Weiterentwicklung dieser Gesetzgebung hat sich im Vergleich zum Umsetzungsbericht von 2012 insofern eine entscheidende Weiterentwicklung ergeben, als die Novellierung der europäischen Regelungen über den Einsatz und die Kontrolle des digitalen Fahrtenschreibers inhaltlich im Jahr 2013 abgeschlossen werden konnte. Der Rat der Verkehrsminister einigte sich mit Kommission und Europäischem Parlament über den Text der Verordnung, die auf der einen Seite wesentliche Vereinfachungen für besondere Berufsgruppen und Einsatzarten von Fahrzeugen im gewerblichen Güterkraftverkehr vorsieht, auf der anderen Seite aber Präzisierungen zum Einsatz des digitalen Kontrollgeräts mit sich bringen wird. Aufgabe der nächsten Zeit wird es sein, die sich nach dem Inkrafttreten der Verordnung noch verbleibenden nationalen Spielräume zu nutzen, um weitere sachgerechte Erleichterungen für das Straßenverkehrsgewerbe zu ermöglichen, ohne die sehr hohen Ansprüche an den Erhalt der positiven Wirkungen für die Straßenverkehrssicherheit insgesamt zu gefährden.

#### 5 C Förderung der Aus- und Weiterbildung im Bereich Logistik

Um eine Verbesserung des Images von Logistikberufen zu erzielen, hat Bundesminister Dr. Ramsauer MdB Schirmherrschaften für die Ausbildungsinitiativen „Hallo, Zukunft“ der VerkehrsRundschau bzw. „Talents for Logistics“ der DVZ und FAZ übernommen. Das BMVBS hat im Rahmen einer Arbeitsgruppe, die aus den betroffenen Bundesressorts, Wirtschaft, Verbänden und Gewerkschaften besteht, die Umsetzung der Maßnahmen unterstützt.

Der „Hochschulpreis Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ wurde anlässlich der 3. Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik am 18.06.2013 durch Bundesminister Dr. Peter Ramsauer, MdB erstmalig vergeben. Preisträger ist die Hochschule Heilbronn - Studienschwerpunkt Verkehrsbe-

triebswirtschaft und Logistik. Ein erneuter Wettbewerb zur Auszeichnung deutscher Hochschuleinrichtungen in 2014 im Bereich Logistik mit dem „Hochschulpreis Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ wird vorbereitet.

#### 5 D Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik

Das BAG führt zurzeit Marktbeobachtungsgespräche zur jährlichen Evaluierung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik durch. Der Untersuchungsrahmen wurde um die Berufe Schifffahrtskaufmann, Fachkraft für Lagerlogistik / Lagerwirtschaft, Fach-Lagerist, Kaufmann für Kurier-, Express-, und Postdienste und Fachkraft für Kurier-, Express-, und Postdienste erweitert. Der nächste Bericht wird voraussichtlich im Oktober 2013 veröffentlicht.

#### 5 E Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute

Die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute ist eine Daueraufgabe, die sich gegenwärtig auf die nationale Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens, 2006 (MLC) der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) konzentriert. Dabei wurde eine Vielzahl von Gesetzen und Verordnungen angepasst und aktualisiert. Die Bundesregierung hat diesen Prozess auch zum Anlass genommen, das existierende Seemannsrecht zu überarbeiten und zu modernisieren.

Das Seearbeitsübereinkommen ist am 20. August 2013 in Kraft getreten; 12 Monate, nachdem es von 30 Mitgliedstaaten der IAO ratifiziert wurde, die zusammen 33 Prozent der Welthandelstonnage repräsentieren. Die Bundesregierung hatte kurz vorher, am 16. August, die Urkunde zur Ratifikation des Übereinkommens überreicht. Deutschland ist damit der 43. Staat, der die MLC ratifiziert hat.

Mit dem am 1. August in Kraft getretenen Seearbeitsgesetz ist das deutsche Seearbeitsrecht auf die neuen Anforderungen des MLC ausgerichtet worden. Hinzu kommen neue Vorschriften über die sichere Schiffsbesetzung, die Unterbringung der Seeleute, deren medizinische Betreuung an Bord und an Land sowie die Ausbildung.

Mit Stand 4. September 2013 haben bereits 51 Staaten die MLC ratifiziert. Die schnell steigende Zahl der Vertragsparteien beweist, dass der Anspruch des MLC erfüllt wer-

den kann, die vierte tragende Säule der internationalen Schiffssicherheitsvorschriften (neben SOLAS, MARPOL und STCW-Übereinkommen) darzustellen. Damit gibt es eine Grundlage für weltweit faire Wettbewerbsbedingungen in der Seeschifffahrt, die nicht zu Lasten der sozialen Sicherheit und der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute gehen.