

# HDE-Stellungnahme zur Weiterentwicklung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik

1. Dezember 2014

## **I. Einleitung**

Der Handelsverband Deutschland (HDE) bewertet die Weiterentwicklung des Aktionsplanes Güterverkehr grundsätzlich positiv. Insgesamt ist das Vorhaben des BMVI zu begrüßen, mit der Erstellung des Aktionsplans die Prioritäten des Ministeriums transparent zu machen. Es sollte bei der weiteren Befassung sichergestellt werden, dass eine ausreichende Berücksichtigung aller Branchen erfolgt.

## **II. Anmerkungen zu ausgewählten Punkten**

In Anbetracht der knapp bemessenen Kommentierungsfrist konzentriert sich der Handelsverband im Folgenden auf die Kommentierung der wesentlichen Punkte, die in engerem Bezug zum Einzelhandel stehen und behält sich weitere Stellungnahmen vor.

### **Nr. 1.h. Feldversuch mit Lang-Lkw weiterentwickeln**

Der HDE setzt sich für den Feldversuch ein. Die derzeitigen Bedingungen sind jedoch wenig geeignet um relevante Verkehre einzusetzen, die einen Schluss auf die Tauglichkeit von neuen Fahrzeugkonzepten zulassen. Das freigegebene Streckennetz bietet zu große Lücken, die die Aussagefähigkeit der Ergebnisse belasten.

Daher sollte das Streckennetz umfangreich erweitert werden. Insbesondere sollten auch Anfragen zur Freigabe von Zufahrten bzw. Anfahrten zeitnah aufgenommen und freigegeben werden. Zudem sollte eine Verlängerung des Feldversuches angestrebt werden, um aussagefähige und belastbare Ergebnisse zu ermitteln.

### **Nr. 1.i. Längere Güterzüge ermöglichen**

Die Erweiterung der Transportkapazitäten durch die Verlängerung der Züge ist als ein Schritt in die richtige Richtung zu bezeichnen. Jedoch wird sich die Wettbewerbssituation zwischen der Straße und der Schiene aus Sicht des Handels allein durch eine Verlängerung der Züge nicht verbessern lassen. Hierzu sind Maßnahmen wesentlich zielführender, die die Zuverlässigkeit sowie die Geschwindigkeit des Schienenverkehrs verbessern (siehe auch Anmerkungen zu Nr. 2b).

### **Nr. 2.b. Engpässe im Bereich Schiene gezielt auflösen**

Die beschriebenen Maßnahmen könnten punktuelle Nadelöhre abmildern. Auf besonders verkehrsträchtigen Trassen, auf denen der Güterverkehr zu stark unter der Nachrangigkeit zum Personenverkehr leidet, wird jedoch die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene weiterhin maßgeblich negativ beeinflusst. An diesen zu eruierenden Streckenabschnitten muss über eigene Schienenstränge für den Güterverkehr nachgedacht werden oder zumindest die Vorrangregelung von Personenverkehr gegenüber dem Güterverkehr kritisch hinterfragt werden. Nur so ist eine Abwicklung des Güterverkehrs ohne von vorherein zu kalkulierende Verzögerungen zu gewährleisten.

### **Nr. 2.f. Verlässliche Finanzierungsgrundlagen für Verkehrsinfrastruktur des Bundes sichern**

Das Papier steht vorrangig für eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung, der der HDE kritisch gegenübersteht. Der Verband setzt sich vielmehr für eine verstärkte Diskussion um den Wert der Infrastruktur ein und fordert eine Neuaufteilung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel aus dem allgemeinen Bundesetat, um den Finanzierungsbedarf der Infrastruktur zu sichern. Erst danach sollte eine verstärkte Nutzerfinanzierung für mögliche verbleibende und notwendige Investitionen in Betracht gezogen werden. Der Aktionsplan sollte dies daher verstärkt berücksichtigen.

Eine Einführung der Pkw-Maut lehnt der HDE ebenso ab wie eine Ausdehnung der Lkw-Maut insbesondere auf kleinere Fahrzeuge, die den Handel über Gebühr belasten wird. Die Einbeziehung aller Bundesstraßen belastet zudem insbesondere den Handel, der wegen seines Versorgungsauftrages keine Möglichkeit zur Kompensation hat. Insbesondere kleinflächige Vollsortimenter im ländlichen Raum werden damit belastet.

### **Nr. 2.g. ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen fortentwickeln**

Der HDE sieht die verstärkte Berücksichtigung von ÖPP-Projekten kritisch. Zur Deckung der Unterfinanzierung des Ausbaus sowie des Erhalts der Verkehrsinfrastruktur gibt es kein Einnahmeproblem. Die im Zusammenhang mit der Infrastruktur vereinnahmten Steuermittel und Gebühren reichen aus, um den anstehenden Bedarf zu decken. Es geht daher primär um die Zweckbindung der vorhandenen Mittel und nicht um die Generierung neuer Finanzierungsquellen. Insbesondere die (Teil-)Finanzierung über den privaten Sektor birgt die Gefahr, dass die Mittel für eine Maßnahme im Endeffekt weit höher ausfallen als durch eine rein staatliche Finanzierung, da private Finanziere einen finanziellen Mehrwert generieren müssen.

ÖPP-Projekte werden daher zwar zunächst die öffentlichen Haushalte entlasten, was jedoch mit einer Mehrbelastung aller Nutzer verbunden sein muss. Die Unterfinanzierung wird somit vom Staat auf die Verbraucher abgewälzt. Dies wird im Endeffekt zu erhöhten Preisen im Handel führen müssen (Mehrkosten können z.B. vom Lebensmitteleinzelhandel aufgrund der geringen Margen von 1 % nicht betriebsintern kompensiert werden), sowie die freie Verfügbarkeit der Bürger/Verbraucher über ihr Nettoverdienst weiter schmälern.

### **Nr. 3.a. Konzept zur besseren Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger erstellen**

Aufgrund der immensen Bedeutung der „letzten Meile“ für die Handelslogistik wird diese Maßnahme ausdrücklich befürwortet. Die Betrachtung muss jedoch zwingend zumindest den Raum der europäischen Nachbarländer mit umfassen. Zudem sollte sie die Wirtschaftlichkeit der betrachteten Maßnahmen betrachten. Studienergebnisse müssen zu pragmatisch anwendbaren Lösungen kommen. Dabei kann es nicht um eine neue Form bekannter City-Logistik-Maßnahmen gehen. Vielmehr müssen End-to-End-Verbindungen berücksichtigt werden, die zusätzliche und kostentreibende Umladungen des Transportgutes soweit möglich vermeidet.

### **Nr. 3.b. Informationsstruktur im Straßengüterverkehr optimieren**

Mit der Maßnahme sollen Informationen über den aktuellen Zustand des Verkehrsnetzes optimiert werden. Die Maßnahme entspricht den Forderungen des HDE. Auch im Hinblick auf für die Wirtschaft notwendige Informationen zur aktuellen Verkehrslage wie z.B. regionale Lkw-Fahrverbote im Winter sollte ein Informationssystem geschaffen werden, das bei der Disposition helfen kann. Daher begrüßt der HDE diesen Punkt ausdrücklich.

### **Nr. 4.c. Maßnahmen zur Stärkung der städtischen Logistik entwickeln**

Der Aktionsplan konzentriert sich mit der beschriebenen Maßnahme auf die Untersuchung und Förderung alternativer Logistikkonzepte, insbesondere elektronische Lieferfahrzeuge und Lastenfahrräder. Der HDE begrüßt die Maßnahme zur Förderung neuer Konzepte und bewertet die Unterstützung von neuen Formen des Güterverkehrs positiv. Allerdings dürfen in diesem Zusammenhang keine Restriktionen des konventionellen Güterverkehrs einhergehen, da alternative Konzepte absehbar nicht in der Lage sind, die „Grundlast“ des städtischen Verkehrs zu tragen. Zudem sollten auch Maßnahmen zur Entwicklung innerstädtischer Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf den wachsenden E-Commerce und dem damit verbundenen Wachstum des Paketaufkommens vorangesehen bzw. von der Bundesregierung unterstützt werden. Auch hier unterstützt der HDE die Vorhaben des BMVI. Insbesondere ist die angekündigte Studie zur städtischen Logistik hervorzuheben. Hier erwartet der HDE eine integrierte Betrachtung des Güterverkehrs in der Stadt, die sowohl den Liefer- und Entsorgungsverkehr der Handelsstandorte als auch den E-Commerce berücksichtigt.

**Nr.5.c. Abläufe an Laderampen verbessern**

Mit der Maßnahme soll der Arbeitskreis Rampe weitergeführt werden. Es soll festgestellt werden, ob sich die Situation in den letzten Jahren verändert hat. Die vorgeschlagene Maßnahme setzt an dem längst überholten Ansatz des „Masterplans Güterverkehr“ aus dem Jahr 2008 an und ignoriert die seit dem gewonnenen Erkenntnisse. Die vorgeschlagenen Maßnahmen negieren den längst festgestellten Hauptansatzpunkt, um die Abläufe an den Laderampen zu verbessern: die verbesserte Kommunikation auf allen Ebenen (Fahrer und Spediteur, Spediteur und Lager, Lager und Fahrer). Zeitmanagementsysteme funktionieren beispielsweise nur bedingt, da die Slots nicht eingehalten werden, dies jedoch nicht von den Fahrern oder Speditoren kommuniziert wird. Die dadurch entstehende „Verdichtung“ an den Rampen birgt erhebliches Stresspotenzial für alle Beteiligten. Daher müssen zur Verbesserung an den Rampen andere Maßnahmen prioritär bearbeitet werden: Überarbeitung und Standardisierung der Zeitfenstermanagementsysteme; Verbesserung der Kommunikation/ Transparenz zwischen Fahrern, Speditoren, Lagern (z.B. Schnittstellen über GPS-Systeme i.V.m. Verkehrsleitstellen (Verkehrsaufkommen). Hier sollten Ergebnisse von bestehenden Gremien wie der GS1-Germany aufgenommen werden, um Doppelarbeiten zu vermeiden.

Der HDE unterstützt daher den weiteren Austausch der Beteiligten auf der Ebene der Arbeitsgruppe und fordert eine Diskussion auf Basis der ermittelten Ergebnisse. Ziel sollte sein, die Ergebnisse weiteren Kreisen bekannt zu machen. Die für die Jahre 2015 und 2017 geplanten Erhebungen des BAG zur Situation sollten mit der Arbeitsgruppe abgestimmt werden. Dabei sollte das Erhebungsdesign mit allen Parteien abgestimmt werden um breite Unterstützung zu erlangen.