



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

Beueler Bahnhofplatz 16  
53225 Bonn

Postfach: 53222 Bonn

Telefon +49(0)228-40001-0  
Telefax +49(0)228-40001-67  
info@dvr.de • www.dvr.de

## **Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)**

Beschluss des DVR-Gesamtvorstands vom 30. April 2008 auf  
der Basis der Empfehlung des Ausschusses für Verkehrstechnik

### **Erläuterung**

Transport und Logistik sind für den Wirtschaftsstandort Deutschland ein Schlüsselsektor: Mit rund 2,4 Millionen Beschäftigten und einem Umsatz von mehr als 170 Milliarden Euro im Jahr 2006 ist der Logistikbereich eine der größten und am stärksten wachsenden Branchen im Land.

Um den zu erwartenden Anstieg des Güterverkehrs in Deutschland auf allen Verkehrswegen und die damit verbundenen Herausforderungen für die Verkehrsinfrastruktur bewältigen zu können, bietet der Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ des BMVBS ein Konzept, das als Grundlage für weitere Planungen, z. B. für die Bundesverkehrswegeplanung dienen soll. Dabei berücksichtigt der Masterplan unterschiedliche Aspekte wie die Beibehaltung der Mobilität und des wirtschaftlichen Wachstums, Klima- und Umweltschutz sowie Sicherheitsanforderungen. Der Masterplan basiert auf einem integrierten und nachhaltigen Ansatz, der die Belange des Personen- und des Güterverkehrs gleichgewichtig gegenüberstellt.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. war in die Erarbeitung des Masterplans nicht eingebunden. Er begrüßt jedoch ausdrücklich, dass ein integrierter und nachhaltiger Ansatz gewählt wurde und beschränkt sich im Folgenden in seiner Stellungnahme seiner Aufgabenstellung entsprechend auf die zentralen Aspekte der Verkehrssicherheit.

### **Beschluss zum Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)**

Zu den Zielen des Masterplans:

- Verkehrswege optimal nutzen - Verkehr effizient gestalten

An vordringlichen Zielen werden hier die Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems sowie die optimale Ausschöpfung vorhandener Kapazitäten genannt. Der Ausund Neubau der Verkehrsinfrastruktur könne das zu erwartende Verkehrsaufkommen allein nicht bewältigen. Bei der Optimierung der Effizienz wird daran gedacht, sowohl die Belastungen sowohl zwischen den Verkehrsträgern als auch im Rahmen eines Verkehrsträgers besser zu verteilen.

Der DVR regt an, Basisdaten zu nennen, damit noch genauere Aussagen

über eine höhere Belastung und ggf. Sicherheitsgefährdung auf Straßen vorgenommen werden können. Hierfür sollten folgende Fragen geklärt werden:

1. Wie verteilt sich der Anstieg der Güterverkehrsleistung bis zum Jahr 2025 im Hinblick auf die einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserweg, Luftverkehr?
2. Welche Entlastung entstehen durch eine zeitliche Optimierung der Verkehre innerhalb eines Verkehrsträgers (insbesondere Straße)?
3. Welche Effekte sind durch eine räumliche Verlagerung innerhalb des Straßenverkehrs zu erzielen?
4. Welche Auswirkungen sind durch die verschärften Sozialvorschriften im Güterverkehr - vor allem auf die Stellplatzproblematik für Lkw an Autobahnen - zu erwarten?

- Mehr Verkehr auf die Schiene

Grundsätzlich ist unter Verkehrssicherheitsaspekten eine Verlagerung von Transportkapazitäten auf die Schiene sowie den See- oder Luftverkehr eine wichtige Option. Die Schiene wird jedoch auch in Zukunft nicht in der Lage sein, die zu erwartenden Steigerungen im Verkehrsaufkommen auf der Straße abzufangen. Die Hauptlast des Verkehrsaufkommens wird auch künftig durch den Straßenverkehr zu bewältigen sein, mit all seinen Konsequenzen für die Verkehrssicherheit. Schließlich ist die Unfallgefährdung pro Tonnenkilometer im Straßenverkehr am höchsten. Um jedoch ein Gesamtbild zu erhalten, regt der DVR an zu ermitteln, ob tatsächlich durch den Güterverkehr stark belastete Streckenabschnitte unfallgefährdeter sind als weniger stark belastete Strecken.

Es steht zu vermuten, dass der Sicherheitseffekt der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene – bezogen auf die Stauvermeidung – nur begrenzt sein wird. Zweifelsohne ist ein ungesichertes Stauende aus Sicht der Verkehrssicherheit als Risiko einzustufen und daher als Gefahrensituation möglichst zu entschärfen. Allerdings ist angesichts des immensen Verkehrswachstums auf der Straße davon auszugehen, dass es in Zukunft noch wesentlich mehr Staus und damit auch mehr Risiko behaftete „Stauenden“ geben wird.

- Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten

Der DVR fordert ausdrücklich klare Aussagen zum Finanzmittelbedarf und begrüßt es, wenn der Masterplan vorsieht, dass zum Erhalt des Bestandsnetzes die entsprechenden finanziellen Mittel erhöht werden müssen. Schließlich dienen Erhaltungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur zum großen Teil auch der Verkehrssicherheit. Ein schlechter Zustand von Straßenoberflächen (Aquaplaning, Griffigkeit) oder Verkehrseinrichtungen wie Markierungen, Stahlschutzplanken oder Verkehrszeichen, geht einher mit einer höheren Unfallgefährdung und mit vermeidbar schweren Unfallfolgen. Beim Ausbau und der Sanierung von Straßen sollen Kosten-/Nutzen-Aspekte berücksichtigt werden, um einen effizienten Einsatz der Mittel zu ermöglichen.

Ebenso positiv wirken sich Neubaumaßnahmen bzw. Erweiterungsmaßnahmen aus. Der DVR fordert, dass hierbei neue Erkenntnisse wie die

Anwendung von Sicherheitsaudits zur Gestaltung von Verkehrswegen, die potenzielle Unfallgefahren mindern, verstärkt bundesweit angewandt werden sollten.

Der Masterplan sieht darüber hinaus die „Entmischung“ von langsamerem Güterverkehr und schnellerem Personenverkehr durch eine verstärkte räumliche und zeitliche Trennung vor.

Der DVR begrüßt diese Überlegungen, da durch die Zuweisung von Fahrstreifen für bestimmte Fahrzeugarten die Verkehrsgefährdung verringert werden kann, wenn – und dies ist die Voraussetzung – genügend Fahrstreifen für die jeweiligen Belastungen durch diese Fahrzeugarten vorhanden sind.

- Gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe

Die Ausbildung und Weiterbildung der im Transportgewerbe Beschäftigten sorgt für ein höheres Verantwortungsbewusstsein auch im Hinblick auf die Belange der Verkehrssicherheit. Daher sind Maßnahmen in diesem Bereich aus Sicht des DVR besonders zu unterstützen.

Der DVR begrüßt die Tatsache, dass das Bundesamt für Güterverkehr beauftragt werden soll, die Arbeitsbedingungen jährlich im Rahmen der Marktbeobachtungen zu evaluieren. Dies ist Voraussetzung dafür, gezielt Maßnahmen zur verstärkten Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten, Arbeits-, Sozial- und anderen Vorschriften zu entwickeln.

#### Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen des Masterplans:

- Ausbau und Verstärkung, bundesweite Vereinheitlichung und Vernetzung der Verkehrsmanagementsysteme auf hoch belasteten Strecken der Bundesautobahnen

Der DVR befürwortet diese Maßnahmen ausdrücklich. Verkehrsmanagementsysteme führen zu einer besseren Verhaltensanpassung der Verkehrsteilnehmer und beeinflussen nachgewiesenermaßen die Verkehrssicherheit positiv.

- Beschleunigte Umsetzung des „Ausbauprogramms zur Verbesserung der Parkflächenangebots an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen“

Im Sinne der Verkehrssicherheit ist diese Maßnahme sehr zu begrüßen. Sie entspricht einer langjährigen Forderung des DVR. Als eine erste bereits kurz- und mittelfristig umsetzbare Abhilfemaßnahme können neue Ansätze zur Optimierung der Nutzung bestehender Tank- und Rastanlagen ergriffen werden. Ein insoweit bereits erprobter technologisch innovativer Ansatz – der telematisch gesteuerte Parkplatz - kann eine Lösungsmöglichkeit sein, um Zusatzkapazitäten zu schaffen.

- Weiterführung und Intensivierung der Maßnahmen zur Stauvermeidung durch Optimierung des Baustellenmanagements

Prinzipiell begrüßt der DVR ein optimiertes Baustellenmanagement. Dies

darf jedoch nicht nur nach Gesichtspunkten eines besseren Verkehrsflusses erfolgen, sondern muss auch die Sicherheit der Beschäftigten vor Ort berücksichtigen. Wenn kurzfristige Arbeiten vermehrt in die Nachtstunden gelegt werden, muss eine Erhöhung der Verkehrsgefährdung ausgeschlossen werden (Baustellenbeleuchtung / Beschilderung / Personal). Denn durch die Einschränkung der Wahrnehmung bei Dunkelheit oder Übermüdung durch ungewohnte Arbeitszeiten bestehen in nächtlichen Baustellen höhere Unfallgefahren. Der DVR gibt auch zu bedenken, dass Bausstellenverkehr - insbesondere bei Nacht - zu erhöhten Gefährdungen führen kann.

- Verkehrsinformations- und Kommunikationsdienste für den Lkw auf dem Autobahnnetz durch Nutzung der Mautinformationen (Mautmehrwertdienste)

Der DVR begrüßt eine Erhöhung der Informationsmöglichkeiten.

- Konzertierte Aktion mit Verladern und Transportwirtschaft zur zeitlichen Entzerrung des Güterverkehrs (Ausweitung der Rampenzeiten)

Die Ausweitung der Rampenzeiten auf verkehrsschwache Zeiten kann bedeuten, dass die Beladungszeiten und Fahrtzeiten in die Nachtstunden verlegt werden. Generell betrachtet sind Verkehre während der Dunkelheit einem höheren Unfallrisiko ausgesetzt. Inwieweit dies zu einer höheren Unfallgefährdung der Güterverkehre führen könnte, kann aufgrund der bisherigen Erkenntnisse nicht abschließend beurteilt werden.

- Verstärkte Investitionen in innovative und kapazitätssteigernde Technologien

Die beschriebenen Maßnahmen werden begrüßt. Der DVR vermisst allerdings die Erwähnung geeigneter Fahrerassistenzsysteme in Lkw. So führen automatische Abstandshaltesysteme (ACC) beispielsweise zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses und damit zu einer Einsparung von Treibstoff.

Abstandshaltesysteme, Notbremssysteme sowie Spurverlassenswarner führen nachgewiesenermaßen auf Autobahnen zu einem erheblichen Sicherheitsplus und damit zu wesentlich weniger Unfällen mit Lkw. Der DVR fordert den Gesetzgeber auf, die schrittweise Markteinführung und Verbreitung solcher Systeme aktiv zu unterstützen.

Der DVR fordert ergänzend den Gesetzgeber auf, die internationalen und europäischen obligatorischen Regelungen zur besseren Erkennbarkeit von LKW und Ihren Anhängern bei Dunkelheit und widrigen Witterungsbedingungen durch retroreflektierende Umrissmarkierungen in die nationale Gesetzgebung umzusetzen .

- Entmischung von Güter- und Personenverkehr

Der DVR geht davon aus, dass sich ein Ausbau stark belasteter Strecken und Knoten auf Autobahnen positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken wird. Die europäische Diskussion hinsichtlich neuer Fahrzeugkonzepte zur Erhöhung der Ladungskapazitäten durch längere und/oder schwerere Nutzfahrzeuge ist noch nicht abgeschlossen. Der DVR empfiehlt, von

deutscher Seite aus im Sinne des entsprechenden Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz diese Diskussion aktiv mit zu gestalten.

- Überprüfung der Bedarfspläne

Der DVR fordert, dass bei einer aktuellen Bedarfsplanüberprüfung deutlich stärker als bisher auch Aspekte der Verkehrssicherheit bei der Beurteilung von Plänen berücksichtigt werden.

- Erarbeitung eines Konzepts zur Differenzierung der Mautsätze nach Strecken und Zeitklassen

Leider gibt es keine hinreichenden Daten über die Auswirkung einer Verlagerung der Verkehre in die Nachtstunden. Zu vermuten ist jedoch, dass die Unfallgefahr durch eine Ausweitung der Verkehre auf die dunklen Tageszeiten mit einer Erhöhung der Unfallzahlen einhergeht.

Eine räumliche Umverteilung des Güterverkehrs auf andere Strecken kann dazu führen, dass geplante Transportzeiten und –strecken länger werden. Dies kann zu höheren Belastung der Fahrer und zu zusätzlichen Umweltbelastungen führen.

Darüber hinaus kann eine räumliche Verlagerung dazu führen, dass sich der Verkehr, sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr, auf untergeordneten Strecken wie Bundes- oder Landesstraßen verstärkt, wo schon jetzt deutlich mehr Unfälle, Verkehrstote und Verkehrsverletzte zu beklagen sind.

- Prozessoptimierung der Logistikkette unter stärkerer Berücksichtigung der Umweltbelange

Der DVR fordert, dass bei der Entwicklung von Logistiksystemen nicht nur die Umweltbelange sondern auch die Sicherheitsbelange (z.B. Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten) berücksichtigt werden.

Für den Gesamtvorstand:

gez.

Prof. Manfred Bandmann  
Präsident