SusFreight

Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

Für einen nachhaltigen Güterverkehr in den Alpen

Thematische Empfehlungen für künftige Verkehrsprojekte, erarbeitet im Rahmen des transnationalen Projektes „Sustainable Freight Transport – Now and Tomorrow“ (SusFreight)

Alpine SPACE
THIS PROJECT IS CO-FUNDED BY THE EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
EUROPEAN TERRITORIAL COOPERATION
investing in your future

Interreg B
Zusammenarbeit. Transnational.

Impressum

Autoren:
Christoph Pienkoß, Jonas Scholze, Paul Vieweg

Deutscher Verband für Wohnungswesen,
Städtebau und Raumordnung e. V.
Littenstraße 10, 10179 Berlin
www.deutscher-verband.org

Dezember 2014

Redaktion:
Gesellschaft des Deutschen Verbandes für
Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung mbH
www.deutscher-verband.org

Layout:
Luecken-Design, www.luecken-design.de

Druck:
Spree Druck Berlin GmbH, www.spreedruck.de

Bildnachweis:
Deckblatt: Erich Westendarp, pixelio.de;
S. 2: Andy Ilmberger, fotolia.com; S. 7: Europäische Kommission; S. 11: Kai Michael Neuhold, fotolia.com;
S. 12: H. D. Volz, pixelio.de; S. 13: industrieblick, fotolia.com; S. 14: photo 5000, fotolia.com;
S. 15: Rainer Sturm, pixelio.de; S. 16: industrieblick, fotolia.com; S. 17: il-fede, fotolia.com;
S. 18: industrieblick, fotolia.com; S. 19: berggeist007, pixelio.de; S. 21: berggeist007, pixelio.de

Diese Broschüre wurde im Rahmen des EU-Projektes „Sustainable Freight Transport - Now and Tomorrow“ (SusFreight) erstellt. Weitere Informationen finden Sie unter www.susfreight.eu sowie unter www.deutscher-verband.org.

Das Projekt SusFreight wurde im Rahmen des Interreg IVB-Programms „Alpine Space“ umgesetzt, das durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung kofinanziert ist.

Darüber hinaus wurde es unterstützt durch das Bundesprogramm „Transnationale Zusammenarbeit“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Dieses Programm fördert deutsche Projektpartner in ausgewählten transnationalen Projekten von strategischer bundespolitischer Relevanz. Des Weiteren wurde das Projekt aufgrund seiner Relevanz für den Freistaat Bayern durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie gefördert.

Inhalt

Einleitung 4

Die Alpenquerung im Kontext der EU-Politik 6

Transnationale Zusammenarbeit – INTERREG B 7

Vorteile der transnationalen Kooperation für den Wirtschaftsraum Alpen 8

Ergebnisse des Projektes SusFreight 10

Untersuchungsansatz 10

Schnittstelle bei SusFreight: Die Rolle des DV 11

Thematische Empfehlungen für künftige Verkehrsprojekte 12

Ausblick 22

Einleitung

Einige der wichtigsten Transitstrecken Europas führen durch den Alpenraum mit seiner dynamischen und konstant wachsenden Wirtschaft. Allerdings bildet diese Region aufgrund ihrer Topographie einen natürlichen Engpass für den Verkehr, was bedeutende Folgen für Umwelt und Ökonomie hat: Das hohe Güterverkehrsaufkommen, insbesondere in Nord-Süd-Richtung, beeinträchtigt das alpine Ökosystem. Für Produzenten und Verkehrsunternehmen spielt vor allem die wirtschaftliche Effizienz und Effektivität des Transitverkehrs eine große Rolle. Der alpenquerende Verkehr steht somit im Kontext vielfältiger Risiken, aber auch Chancen für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung.

Schon seit vielen Jahren begegnen die Akteure in den Alpen den komplexen Herausforderungen, die der stetig zunehmende Verkehr stellt. Dabei arbeiten sie auf regionaler, nationaler und verwaltungsübergreifender Ebene zusammen. So wurden zum Thema Mobilität von Personen und Gütern bereits zahlreiche Projekte umgesetzt, auch im Bereich der europäischen transnationalen Zusammenarbeit („Interreg B“). Dabei entstanden insbesondere für den Güterverkehr vielversprechende Lösungsansätze, die im Anschluss weiterverfolgt wurden. Diese befassen sich z. B. mit dem Schutz von Umwelt, Klima und Biodiversität oder mit der verbesserten Datenerfassung und -verarbeitung. Auch die Entwicklung neuer technischer Lösungen, etwa zur Verladung nicht kranbarer Sattelauflieger, wurde vorangebracht. Zudem erarbeiteten die Projekte Empfehlungen für rechtliche und politische Rahmensetzungen sowie für die Einbindung von Interessen- und Expertengruppen. Zahlreiche Akteure waren und sind in diese verschiedenen Initiativen eingebunden und haben dabei ein Bündel an Konzepten und Maßnahmen erarbeitet. Doch vor allem im Bereich der Umsetzung gibt es noch eine Menge zu tun. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass viele Maßnahmen ihre Wirkung erst mittel- bis langfristig entfalten.

Das transnationale Kooperationsprojekt SusFreight („Sustainable Freight Transport – Now and Tomorrow“) hatte sich daher zum Ziel gesetzt, die Ergebnisse ausgewählter Güterverkehrs-Projekte im Alpenraum zu analysieren. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, inwieweit diese ihre ursprünglich geplanten Maßnahmen umsetzen konnten, auf welche Hindernisse sie gestoßen sind und welche Fragestellungen dringend der weiteren Bearbeitung bedürfen.

Auf Basis der Untersuchung erarbeiteten die Projektpartner bei SusFreight 18 Empfehlungen für Themenfelder im Bereich des Güterverkehrs, die im Alpenraum kurz- bis mittelfristig in den Blick genommen werden sollten. Auch die politisch-administrativen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Rahmenbedingungen wurden dabei berücksichtigt. Die Empfehlungen richten sich in erster Linie auf die inhaltliche Ausrichtung von Projektaufrufen im Rahmen des bereits gestarteten Interreg B-Alpenprogramms. Ziel war und ist es, dass Projekte im Förderzeitraum 2014-2020 noch stärker als bisher auf bestehenden Ergebnissen und Anregungen aufbauen und Redundanzen zu beendeten Projekten weitestgehend vermieden werden.

Die Alpenquerung im Kontext der EU-Politik

Die Zunahme des Güterverkehrs in ganz Europa vollzieht sich vor allem auf der Straße. Sie betrifft den Alpenraum mit seinen wenigen leistungsfähigen Transitstrecken und vielen Engpässen besonders massiv. Der Güterverkehr dort ist nicht effektiv und effizient genug und behindert die nachhaltige Entwicklung und den Schutz der sensiblen alpinen Regionen. Neben Verbesserungen auf organisatorischer, logistischer und technischer Ebene kann die Abstimmung nationaler und europäischer Politiken und Rahmenbedingungen einen großen Beitrag dazu leisten, den Güterverkehr über die Alpen zu optimieren. Innovative Ansätze und Investitionen, die im Rahmen transnationaler Projekte vorbereitet und getestet werden können, sollten diese Prozesse kontinuierlich begleiten.

Rund zehn Millionen Lkw sind jährlich auf den Straßen der Alpen unterwegs, Tendenz steigend. Entlang der schon jetzt stark befahrenen Transitrouten bedeutet dies eine immer höhere Schmutz- und Lärmbelastung für Mensch, Umwelt und die alpinen Ökosysteme. Viele Lösungsansätze sind nur in Kooperation von Regionen, Ländern und Staaten umsetzbar. Egal ob Bündelung von Verkehren, Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder Umsetzung einheitlicher Verladetechniken – im regionalen, nationalen oder unternehmerischen Alleingang lässt sich im europäischen Güterverkehr nicht viel erreichen. Projekte, in denen alle relevanten Akteure zusammenarbeiten, haben großes innovatives Potenzial. Trotz der zahlreichen Projekte zum Güterverkehr in Europa bzw. den Alpen sind viele Themenfelder mit Auswirkungen auf diesen Bereich bisher nicht hinreichend abgedeckt worden. Auch hier sollte das Potenzial der Zusammenarbeit genutzt werden, um zu adäquaten Lösungen zu kommen. Dies gilt nicht nur mit Blick auf die einschlägigen alpinen Zielsetzungen wie etwa die Alpenkonvention, den Zürich-Prozess oder die makroregionale und die Interreg B-Strategie für den Alpenraum, sondern auch für die jeweiligen nationalen und regionalen Strategien in den Alpenländern.

Bei der Umsetzung der politischen Ziele der europäischen Wachstums- und Beschäftigungsstrategie „Europa 2020“ zur Verminderung der CO_2-Emissionen nimmt der europäische Verkehrssektor eine Schlüsselrolle ein, die 2010 im Weißbuch Verkehr konkretisiert wurde. Dabei steht die ausgewogene Nutzung aller Verkehrsträger im Mittelpunkt. 2013 wurde ein Beschluss zur Neuausrichtung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) getroffen, das auch die alpenquerenden Nord-Süd-Trassen umfasst. Der Zeitrahmen für die Fertigstellung eines erweiterten „Kernnetzes“ wurde verbindlich auf 2030 festgelegt, das „Gesamtnetz“ soll bis 2050 fertig gestellt werden. Das Kernnetz soll der Bewältigung des Verkehrs und der Mobilitätsbedürfnisse in Europa dienen.

Die Politik distanziert sich damit von isolierten, nationalen Einzelprojekten. Besondere Bedeutung wird dem Aufbau grenzüberschreitender Verbindungen beigemessen, ebenso wie der Beseitigung von Schwachstellen innerhalb der nationalen Netze sowie einer verbesserten Intermodalität von Verkehr. Die erforderlichen Investitionen für den Aufbau von Kern- und Gesamtnetz werden auf einen hohen dreistelligen Milliardenbetrag geschätzt. Die seitens der EU zur Verfügung stehenden Fördermittel, einerseits aus dem Finanzierungsinstrument „Connecting Europe Facility“, andererseits aus dem Kohäsionsfonds, sind jedoch sehr begrenzt. Insofern wird auf die Integration der fortlaufenden nationalen Verkehrspolitiken bzw. auf Investitionen und die grenzüberschreitende Koordinierung von Maßnahmen Wert gelegt.

Transnationale Zusammenarbeit – INTERREG B

Die Umsetzung von Projekten im Verkehrsbereich ist langwierig, besonders wenn es sich um Großprojekte handelt. Planungs- und Umsetzungszeiträume sind oft beträchtlich, die Zahl der beteiligten Institutionen und Personen groß. Kleinere Infrastrukturprojekte sind gegebenenfalls schneller umsetzbar, doch auch hier gilt: Jede Investition, selbst wenn es nur der Bau einer systemisch wichtigen Weiche ist, zieht Maßnahmen und Ausgaben nach sich, für die ein auf Zusammenarbeit und Austausch ausgerichtetes Interreg-Projekt nicht gedacht ist. Allerdings können diese Projekte die Plausibilität einer solchen Investition belegen und sie somit vorbereiten. Denn transnationale Projekte denken bestehende Planungen weiter, setzen neue Impulse und schaffen somit ihrerseits einen Mehrwert, der über die eigentliche Infrastruktur hinausgeht.

Transnationale Zusammenarbeit im Rahmen des Programms „Interreg“ (Ziel 3: „Europäische territoriale Zusammenarbeit) fördert das Zusammenwachsen europäischer Regionen und leistet einen wichtigen Beitrag, um durch nationalstaatliche Grenzen bedingte Entwicklungshemmnisse abzubauen. Die Europäische Union fördert im Rahmen dieser Programme den Aufbau von Kooperationsnetzen, setzt wirtschaftliche Impulse und ermöglicht den grenzübergreifenden Austausch von Erfahrungen und Ansätzen zur Bewältigung spezifischer Probleme. Die projektbasierte Zusammenarbeit, die möglichst über das Projekt hinaus verstetigt werden soll, schafft einen politisch-administrativen, gesellschaftlichen und ökonomischen Mehrwert. Bei grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekten wird dies besonders deutlich: Zwar ist die Mobilität von Personen, Gütern und Dienstleistungen nicht die einzige, aber eine unabdingbare Voraussetzung für starke Wirtschaftsregionen. Durch die Etablierung grenzüberschreitender Planung und Entwicklung und mit leistungsstarken Korridoren für Personen- und Güterverkehrströme kann den Ansprüchen einer vernetzten und international agierenden Wirtschaft Rechnung getragen werden.

Die transnationale Kooperation hat seit den 1990er Jahren große Erfolge in der Zusammenarbeit von EU-Mitgliedstaaten und Nicht-Mitgliedstaaten sowie innerhalb der EU vorzuweisen. Den Regionen Europas kommt bei diesem Prozess eine entscheidende Rolle zu. Sie werden in ihrer hierarchisch grundsätzlich untergeordneten Rolle als Institutionen, die übergeordnete Entscheidungen umsetzen müssen, zu proaktiven Akteuren aufgewertet und können eigene Kompetenzen zur Gestaltung von Projektinhalten und Handlungsoptionen einbringen. Mit Hilfe europäischer Fördermittel können sie ihre Politiken auf europäischer Ebene diskutieren, eigene fachliche Schwerpunkte setzen und in diesen Prozess auch die übergeordneten Ebenen einbeziehen.

Interreg B geht weit über einen reinen Erfahrungsaustausch hinaus. Im Rahmen des Projektnetzwerks bieten sich vielfältige Möglichkeiten, lokale und regionale Projektvorhaben zu initiieren, umzusetzen, zu qualifizieren und zu verstetigen. Je nach Projekt können dies Kommunikationsmaßnahmen sein, Machbarkeitsstudien, konkrete Pilotinvestitionen, Leitfäden, Handlungsstrategien und vieles mehr. Insbesondere bietet sich durch die Einbindung von Akteuren aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Interessensverbänden die Möglichkeit, Vorhaben auf einen Nenner und gemeinschaftlich voran zu bringen.

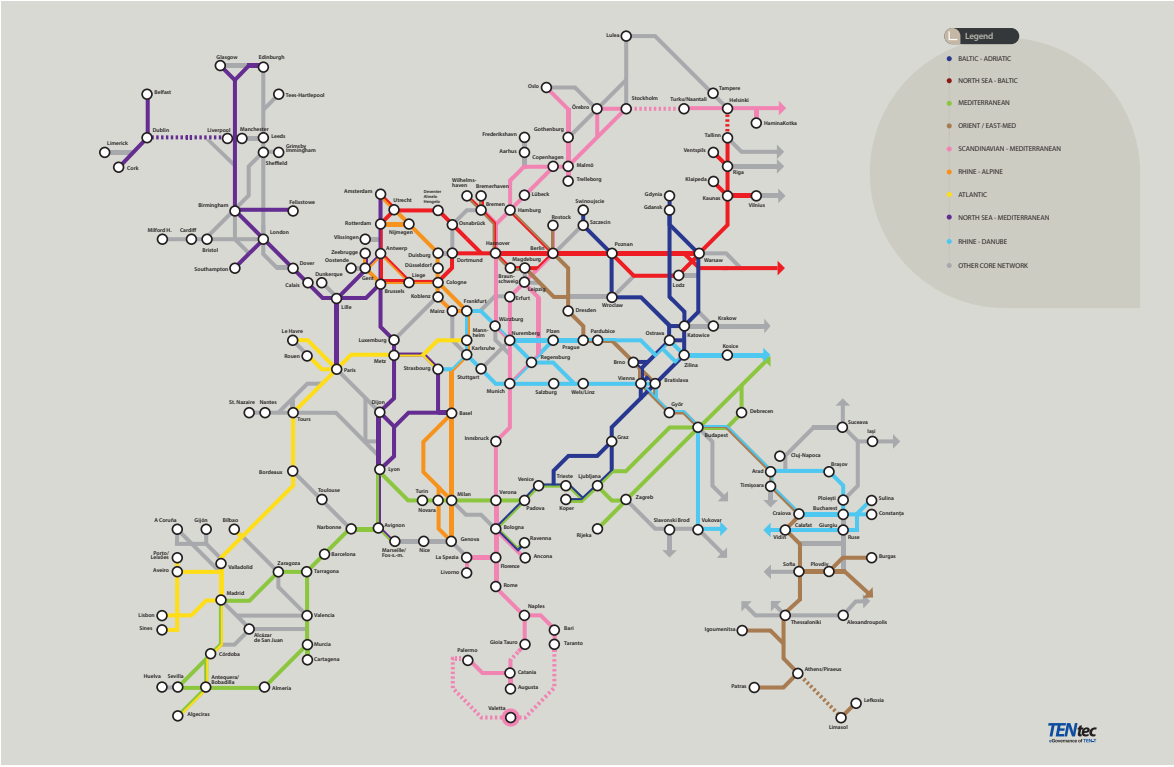
Vorteile der transnationalen Kooperation für den Wirtschaftsraum Alpen

Die transnationale Zusammenarbeit wirkt sich positiv auf viele wirtschaftliche Bereiche im Alpenraum aus. Sie bietet Vorteile unter anderem für…

…Infrastruktur	▸ Schließung von Lücken im Infrastrukturnetz durch Identifizierung von Engpässen ▸ Konzentration von Transportgütern auf Hauptrouten ▸ Verbesserung der Last-Mile-Infrastruktur ▸ Effiziente und umweltfreundliche Gestaltung des Modal Split
…Unternehmen/ Industrie/ Gewerbe	▸ Kürzere Transportzeiten durch Lückenschlüsse im Infrastrukturnetz ▸ Verbesserung des Güterverkehrs durch effizientere Transportwege und multimodale Logistikketten ▸ Erschließung neuer Einkommensquellen für Transportunternehmen ▸ Räumliche Ballung von Logistik(affinen)-Unternehmen und Synergieeffekte durch stärkere raumplanerische Lenkung ▸ Etablierung neuer Technologien zur Effizienzsteigerung und Verringerung der Leerfahrten ▸ Steigerung der touristischen Attraktivität entlang von Transitrouten
…Kommunen	▸ Aufwertung der Kommunen zu aktiven, politisch relevanten Akteuren mit Gestaltungsspielraum über nationale Grenzen hinweg ▸ Geringere Abgas- und Lärmbelastung für Natur und Bewohner durch Ballung von Verkehr und Transportgütern auf Hauptstrecken ▸ Erschließung neuer Einkommensquellen und Schaffung von Arbeitsplätzen durch Ballung von Logistikunternehmen ▸ Aufwertung des lokalen Wohnumfeldes

Einer der Schwerpunkte der Interreg-Programme lag schon seit deren Einführung auf dem Bereich Verkehr und Mobilität. Die Relevanz für Projekte der transnationalen Zusammenarbeit ist dabei offensichtlich: Abgesehen von wenigen Insellösungen, kleinräumigen Pendlerbetrachtungen oder innovativen Pilotprojekten verbinden Infrastrukturen und die darauf fließenden Güter oder Personenverkehrsströme per se Räume über Regions-, Länder- und nationale Grenzen hinweg. Insbesondere der Güter- und Fernverkehr entlang wichtiger Verkehrsachsen ist also häufig transnational. Gleichzeitig kennzeichnen diesen Bereich eine komplexe Gemengelage, eine Vielzahl von Akteuren, verwobene oder gar verworren erscheinende Zuständigkeiten, verschiedenste Interessen von privater und öffentlicher Seite, ein immenser Finanzeinsatz sowie ein noch darüber hinausgehender Bedarf. Insbesondere die Erweiterung des Lösungs-Portfolios für die komplexen Probleme bei der Alpenquerung lässt sich hervorragend in transnationaler Zusammenarbeit bewerkstelligen. Das Interreg-Programm für den Alpenraum hat in der Vergangenheit schon einige Projekte zum Thema Verkehr gefördert. Diese befassten sich z. B. mit dem Einsatz neuer Technologien, mit der Erarbeitung gemeinsamer Strategien, Beteiligung lokaler Partner und Akteure, strategischer Einbeziehung der Logistikwirtschaft, einer besseren Verzahnung der verschiedenen Politik- und Planungsebenen auf nationaler und europäischer Ebene etc.

Bei der Formulierung der Programmziele für die Förderperiode 2014-2020 erfolgte unter anderem eine Rückkopplung mit den vergangenen Projekten und die Evaluierung von deren Ergebnissen. Ende 2014 wurde das neue Kooperationsprogramm für den Alpenraum von der EU-Kommission dann endgültig genehmigt. Das Projekt SusFreight konnte sich in diesen Prozess, der schon Anfang 2014 weit vorangeschritten war, nicht mehr einbringen. Eine Liste mit Empfehlungen zu Themen im Bereich Güterverkehr, die bis 2020 bearbeitet werden sollten, wurde jedoch erstellt und an das zuständige Sekretariat weitergegeben. Sie kann den genehmigenden Stellen als Orientierung dienen, welche Fokussierung Projekte mit Bezug zu Güterverkehr (eine eigene Prioritätsachse Verkehr an sich existiert nicht mehr) künftig haben sollten.



TEN-T Kernnetz und Korridore

Ergebnisse des Projektes SusFreight

Das Projekt „Sustainable Freight Transport – Now and Tomorrow“ (SusFreight) wurde im Rahmen des EU-Programms Interreg B „Alpenraum“ durchgeführt, das durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziert wird. Folgende Institutionen beteiligten sich an dem einjährigen Projekt: die Wirtschaftsförderung des Verband Region Stuttgart (D), die Entwicklungsagentur Kärnten (A), das slowenische Ministerium für Infrastruktur und Raumentwicklung (SI), die Vereinigung der Handelskammern der Region Veneto (IT) und die Internationale Universität Venedig (IT). Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. leitete und koordinierte SusFreight gemeinsam mit dem Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien am Chiemsee.

Untersuchungsansatz

Kernziel von SusFreight war es, auf Grundlage abgeschlossener Interreg-Projekte zum Thema Güterverkehr im Alpenraum inhaltliche Empfehlungen für künftige EU-Projekte in der Förderperiode 2014-2020 abzuleiten. Bei der Untersuchung wurden nicht nur technische, logistische oder operative Details betrachtet, sondern auch gegenwärtige verkehrspolitische Strategien für den Alpenraum analysiert. So stellte das Projektkonsortium dar, welche Institutionen, Akteure, formelle und informelle Rahmensetzungen innerhalb des Systems „Güterverkehr“ wesentlich sind und für mehr Nachhaltigkeit berücksichtigt werden müssen. Über die Alpenraum-Projekte hinaus wurden auch Ergebnisse anderer thematisch relevanter Projekte und Studien betrachtet. Bei der Analyse der verschiedenen Projekte stand die Frage im Mittelpunkt, inwieweit deren Ergebnisse dazu beitragen (können), die Entwicklung hin zu einer nachhaltigeren Organisation des Güterverkehrs in den Alpen zu befördern.

Alpenraum-Projekte	Andere EU-Projekte	Studien / andere
▸ TRANSITECTS	▸ BatCo	▸ Hafen Hamburg 62+
▸ AlpCheck	▸ SoNorA	▸ Actionplan Tauernbahn
▸ AlpCheck2	▸ RAILHUC	
▸ iMonitraf!	▸ ADB Multiplatform	
▸ PARAmount	▸ Easy-connecting	
▸ Poly5	▸ BIOSIRE	
▸ Transafe Alp	▸ EcoHubs	
▸ AlpFrail	▸ DESTINY	
▸ Plat.f.o.r.m	▸ Scandria	
	▸ TransGovernance	

Übersicht über analysierte Projekte und Studien, Quelle: LKZ Prien GmbH

Zudem erfolgte eine Analyse aktueller Probleme und Themen, die für den Güterverkehr Bedeutung haben, im Rahmen der erfassten Projekte und Studien aber nicht ausreichend abgedeckt beziehungsweise gelöst werden konnten. Hierbei galt es auch darzustellen, wo transnationale Projekte an Grenzen stoßen und warum bestimmte Themenkomplexe zu wenig Aufmerksamkeit erfahren. Diese Ergebnisse wurden intern sowie im Rahmen von Expertenrunden erörtert. Im Ergebnis der Arbeit entstand eine umfassende Bewertungsmatrix.

Wesentliche Ergebnisse von 20 Projekten wurden im Detail untersucht und bewertet. Hierfür erarbeitete das Projektkonsortium neun Kategorien* mit insgesamt 43 Kriterien. Nach diesem Schema wurde dann jedes Projektergebnis bewertet. Des Weiteren war es ein wesentliches Ziel des Projektes, diejenigen Akteure zu identifizieren, die für die Umsetzung der neu gewonnenen Erkenntnisse Kompetenzen haben. Sie sollen in Güterverkehrs-Projekte der Förderperiode 2014-2020 und darüber hinaus eingebunden werden. Dazu gehören nur in gewissem Umfang europäische Institutionen, in jedem Fall aber Entscheider aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene. Zudem gibt es insbesondere im Alpenraum viele internationale Institutionen, die als Fachöffentlichkeit eingebunden und als Multiplikatoren genutzt werden sollten.

** Wirtschaft, Technologie, Umwelt, Bewohner/Gesellschaft, Politik, IT, Raumplanung, Infrastruktur, Wissenschaft.*

Schnittstelle bei SusFreight: Die Rolle des DV

Der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. (DV) trat im Projekt SusFreight als federführender Projektpartner auf. Er war wesentlich an der Ausarbeitung und inhaltlichen Formulierung der Handlungsempfehlungen beteiligt, die auf Basis der Projektanalyse entstanden sind. Der Verband bildete die Schnittstelle zu externen Experten und weiteren Projekten und war für die Ergebnis-Bündelung der inhaltlichen Arbeit verantwortlich.

Das Ziel des Projektes SusFreight ist auch eines der satzungsgemäßen Kernanliegen des Deutschen Verbandes: beizutragen zu einer integrierten, nachhaltigen und ausgewogenen regionalen Entwicklung in Deutschland und Europa. Über den Deutschen Verband werden fachliche Positionen gesammelt und je nach Aktualität des Themas in verbandsinternen Gruppen diskutiert, in politische Empfehlungen übersetzt und verbreitet. Mit dem Büro in Brüssel begleitet der Deutsche Verband aktiv die Europapolitik, wirkt unmittelbar an der Gestaltung der europäischen Gesetzgebung mit und begleitet die Vorbereitung und Umsetzung transnationaler und regionaler Programme. Durch die politische Arbeit in Brüssel und Berlin ist der Verband eng vernetzt mit Entscheidungsträgern in der Europäischen Kommission, im Europäischen Parlament und Deutschen Bundestag sowie mit Vertretern der fachlich relevanten Ministerien in Deutschland. Die Erfahrungen aus Projekten im Rahmen der Interreg-Programme bilden hierfür eine wichtige Grundlage. Neben der Funktion als Plattform für inhaltliche Positionen wirkt der Deutsche Verband aktiv am Aufbau europäischer Netzwerke mit und trägt so zum länderübergreifenden Erfahrungsaustausch und zur Etablierung einer europäischen Planungsebene bei.

Die vorliegenden Handlungsempfehlungen wurden in einem politischen Gespräch im Dezember 2014 Vertretern aus dem EU-Parlament (u.a. dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses Michael Cramer), dem Kabinett der EU-Kommissarin Violeta Bulc sowie Vertretern der Europäischen Kommission aus den Generaldirektionen für Verkehr und Regionalentwicklung übermittelt. Der Deutsche Verband war bereits an zahlreichen Projekten zur Verbesserung der Verkehrssituation im Alpenraum beteiligt und konnte bei SusFreight auf diese Erfahrungen zurückgreifen.

Thematische Empfehlungen für künftige Verkehrsprojekte

Die Ergebnisse der Analyse der 22 Projekte flossen in 18 Handlungsempfehlungen ein. Diese richten sich sowohl an die Programmverantwortlichen von Interreg als auch an zukünftige Projektpartner. Die Empfehlungen des Projektkonsortiums wurden daher bewusst knapp und übersichtlich gehalten. Sie machen auf inhaltliche Defizite des Programms und der Projekte aufmerksam, nehmen aber auch die Partnerstruktur und die Durchführung kritisch in den Blick. So sollen sie dazu beitragen, dass künftige Interreg-Projekte des Alpenraumprogramms zum Thema nachhaltiger Verkehr und Mobilität noch zielgerichteter durchgeführt werden können. Die Liste der Empfehlungen ist nicht erschöpfend, deckt aber wichtige Themenfelder ab:

Verbesserung der Transportkette und gezielte Investitionen

1. Entwicklung eines Optimal-Modells einer Lieferkette
2. Kleine Investitionen zur Behebung von Infrastrukturengpässen mit großer Hebelwirkung
3. Bessere Schnittstellen zwischen nationalen Verkehrsnetzen und transnationalen Korridoren
4. Weiterentwicklung des Konzepts des Hinterland-Umschlags („Dry Port“)

Neue Technologien

5. Einheitliche Technologien für den Kombinierten Verkehr
6. Optimierung des Datenflusses entlang der Lieferketten

Öffentliche räumliche Planung – Regulierung und Anreize

7. Entwicklung von Best-Practice-Konzepten für die Optimierung von Güterverkehrszentren
8. Aktualisierung von Richtlinien für die Förderung von Güterterminals
9. Stärkere Verknüpfung von Logistikinvestitionen mit Regionalentwicklung und -planung
10. Unterstützung von Planung und Koordinierung transnationaler Verkehrskorridore
11. Einrichtung dauerhafter „Governance“-Strukturen für transnationale Verkehrskorridore

Integration der Privatwirtschaft

12. Entwicklung neuer Geschäftsmodelle für kleine und mittlere Unternehmen
13. Einbeziehung öffentlicher und privater Partner
14. Optimierung des Leercontainermanagements

Informations- und Bildungspolitik

15. Weiterentwicklung und Förderung von Bildungsprogrammen

Neue Standards der Datenerhebung und Messung

16. Überblick der Standards im europäischen Schienenverkehr für eine Harmonisierung von Normen
17. Definition eines einheitlichen Standards für die Messung von CO_2-Emissionen
18. Entwicklung einer Datenbank für den Kombinierten Verkehr

Quelle: Eigene Darstellung

1. Entwicklung eines Optimal-Modells einer Lieferkette

Der Kombinierte Verkehr ist eine komplexe Abfolge von Prozessen mit vielen Beteiligten und Schnittstellen. Konkret versteht man darunter intermodalen Verkehr, bei dem der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, mit der Binnen- oder Seeschifffahrt bewältigt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird. Nur wenige Akteure haben einen Überblick über das Gesamtsystem oder eine umfassende Vorstellung von Kombiniertem Verkehr. Damit werden in der Regel viele Entscheidungen, etwa bei der Verbesserung von Logistikprozessen, aus einer singulären Sicht getroffen. Da in diesem Fall nur einzelne Aspekte der Transportabläufe und nicht die gesamte Wertschöpfungskette berücksichtigt werden, bleiben zahlreiche Potenziale zur Effizienzsteigerung ungenutzt.

Mit einem theoretischen Modell der kompletten Lieferkette kann die Effektivität von Verbesserungsmaßnahmen in der Praxis nachgewiesen und getestet werden; Folgen können simuliert werden. So werden Investitionen in den Kombinierten Verkehr in der Zukunft zielgerichteter und effektiver durchgeführt.

2. Kleine Investitionen zur Behebung von Infrastrukturengpässen mit großer Hebelwirkung

Auf den Bahnstrecken, die der Güterverkehr nutzt, existieren vor allem in ländlichen Gebieten kleine Engpässe in der Infrastruktur (zum Beispiel Brücken mit zu geringen Lastobergrenzen), deren Behebung zu einer erheblichen Steigerung der Transporteffizienz führen würde.

Daher wird empfohlen, diese Engpässe umfassend zu dokumentieren, sie nach dem Prinzip einer Kosten-Nutzen-Analyse zu bewerten und konsequent zu beseitigen. Es handelt sich in vielen Fällen um vergleichsweise geringe Investitionen mit einer großen Hebelwirkung zugunsten eines effizienteren Transports.

3. Bessere Schnittstellen zwischen nationalen Verkehrsnetzen und transnationalen Korridoren

Die Engpässe bei der Schieneninfrastruktur im Alpenraum und in Europa sorgen für eine Unterversorgung mit schienengebundenen Verkehrsangeboten und starken Interoperabilitätsproblemen. Allgemeine Herausforderungen, wie etwa die Prognose des Güterverkehrsaufkommens in Europa, müssen in die nationalen Investitionspläne eingehen und sich ebenso in den Ambitionen der Europäischen Kommission widerspiegeln, einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu schaffen. Im Alpenraum fehlen zahlreiche Verbindungen, insbesondere im Bereich des Gütertransportnetzes, was den Zugang zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz (TEN-T) bisher erschwert.

Es ist notwendig, das Infrastrukturnetz zu verbessern, die Lücken zwischen nationalen Netzen und europäischen Verkehrskorridoren zu schließen und die zuständigen Behörden auf europäischer und nationaler Ebene besser miteinander zu vernetzen. Ebenso dürfen und sollen europäische Fördermittel künftig nur zugunsten des Aufbaus des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes eingesetzt werden, anstatt – wie bisher häufig der Fall – unter dem Vorwand europäischer Relevanz zur Verwirklichung regionaler Pläne zweckentfremdet zu werden.

4. Weiterentwicklung des Konzepts des Hinterland-Umschlags („Dry Port“)

Ein „Dry Port“ ist ein intermodales Terminal mit einer Entfernung von ca. 30 bis 200 Kilometern zu einem oder mehreren Binnen- oder Seehäfen, mit denen es über Schiene bzw. Straße verbunden ist. Es bietet alle logistischen Einrichtungen, die für Schifffahrt und Spedition in einem Hafen benötigt werden, etwa Zollabfertigung, Sortierung oder Lagerung. In einem „Dry Port“ können Güter wie in einem Seehafen verladen werden. Das Konzept hat den Vorteil, dass Güter zusammengefasst werden und sich die logistische Wettbewerbsfähigkeit sowohl der Häfen als auch der Hinterlandregionen verbessert. Die Stärkung lokal ansässiger Unternehmen sowie die Entlastung der Seehäfen spielen eine wichtige Rolle.

Es muss ein Bewusstsein für die Vorteile des „Dry Ports“ als, je nach Geographie, wichtigem Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik geschaffen werden. Um die Akzeptanz zu erhöhen und das Konzept der „Dry Ports“ zu fördern, sind Pilotanlagen in öffentlich-privater Partnerschaft eine gute Lösung. Für Seehäfen mit geringen Landreserven sind diese Erweiterungsflächen ein wichtiger Anreiz.

5. Einheitliche Technologien für den Kombinierten Verkehr

Die Entwicklung von Technologien für die Verladung nicht kranbarer Sattelauflieger von der Straße auf die Schiene ist wesentlich für die Stärkung des Kombinierten Verkehrs und betrifft viele Unternehmen. Aufgrund des internationalen Güterverkehrsmarktes ist eine einheitliche Lösung und deren Integration in das Gesamtsystem unbedingt erforderlich.

Hierbei gilt es zu vermeiden, dass sich anstelle eines Gesamtnetzes mit einem einheitlichen Verladesystem eine Vielzahl nebeneinander existierender Systeme etabliert. Die Lösungen, die schlussendlich zur Anwendung kommen, sollten flexibel und zügig umsetzbar sein und nur geringe Investitionen in Fahrzeuge und bestehende Terminals erfordern. Zu diesem Zweck sind technologische Innovationen gefragt, die teilweise auch schon vorliegen. Um diese kostengünstiger und damit attraktiver zu machen, sind öffentliche Investitionen in die Weiterentwicklung der Technologien unerlässlich. Zudem hat ein einheitliches Transportsystem einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen und dient dem Umweltschutz. Die Vereinheitlichung von Verladetechniken von Sattelaufliegern in Europa sollte auf der Verkehrsagenda präsent sein.

6. Optimierung des Datenflusses entlang der Lieferketten

Intelligente Kommunikationsgeräte, Cloud-Lösungen und schnelle elektronische Datenübertragung gehören in vielen Unternehmen heute zum Alltagsgeschäft. Sie sollten auch bei Logistikprozessen verstärkt Anwendung finden. Dabei lässt sich nicht nur der physische Warenfluss optimieren, sondern auch der Informationsfluss entlang der Wertschöpfungskette.

Da in einer Lieferkette viele Akteure tätig sind, besteht eine große Herausforderung darin, ein Gleichgewicht zwischen der Schaffung neuer und der Integration bestehender Systeme zu erzielen. Auf diese Weise können auch kleine und mittlere Unternehmen (KMU), die mit 80 Prozent den Großteil aller Logistikunternehmen ausmachen, an der elektronischen Datenversorgung entlang der Lieferkette teilnehmen. Dies ist ein entscheidender Faktor für den Erfolg solcher Systeme, die möglichst allen Akteuren der Lieferketten Zugang ermöglichen müssen. Der elektronische Datenaustausch fördert schnelle, zuverlässige und kostengünstige Prozesse, insbesondere zwischen Güterterminals.

7. Entwicklung von Best-Practice-Konzepten für die Optimierung von Güterverkehrszentren

Viele Güterverkehrszentren haben sich seit ihrer Entstehung vor mehreren Jahrzehnten unzureichend an aktuelle Anforderungen der Logistikwirtschaft angepasst. Um langfristig eine hohe Effizienz zu garantieren, müssen sie ihren physischen Aufbau und ihre interne Organisation verbessern. Angesichts des hohen Kostendrucks in der Logistikbranche müssen Prozesse effektiver gestaltet und vor allem Synergieeffekte in den Güterverkehrszentren genutzt werden. Nur so kann sich der Kombinierte Verkehr als wettbewerbsfähige und umweltschonende Alternative am Markt etablieren. Zu diesem Zweck sollte die Vernetzung von Logistikunternehmen mit Forschungsinstituten intensiviert werden.

Deshalb ist ein Best-Practice-Leitfaden für die Gestaltung von Güterverkehrszentren auf der Grundlage modernster Prozesse und Standards erforderlich. Darüber hinaus sollte dieser Leitfaden einen kontinuierlichen Prozess der Weiterentwicklung und Verbesserung vorsehen. Auf diese Weise kann dazu beigetragen werden, dass der Anteil des Kombinierten und damit umweltfreundlichen Verkehrs steigt.

8. Aktualisierung von Richtlinien für die Förderung von Güterterminals

Die öffentliche Finanzierung von Güterterminals ist ein wichtiger Aspekt für die Förderung des Kombinierten Verkehrs. Einige der Förderrichtlinien für Güterterminals beeinflussen indirekt die Gestaltung und damit die Effizienz der Geschäftsprozesse dieser Anlagen.

Wie bereits erwähnt, haben sich die Anforderungen an Güterterminals über die Jahre stark verändert. Die Erfordernisse aus den relevanten Förderrichtlinien, die zwecks Nutzung verfügbarer Subventionen berücksichtigt werden, führen jedoch weiterhin zu einer Reproduktion überholter Terminalstrukturen, obwohl diese den heutigen Logistikprozessen nicht mehr gerecht werden. Daher ist eine Neugestaltung der Förderrichtlinien dringend zu empfehlen.

9. Stärkere Verknüpfung von Logistikinvestitionen mit Regionalentwicklung und -planung

Raumplanung und -entwicklung beschäftigen sich u. a. mit der Abwägung konkurrierender Flächennutzungen. Logistikaspekte als Querschnittsthema werden zu wenig berücksichtigt. Im Ergebnis fehlen notwendige Verkehrsverbindungen zwischen den Nutzungsbereichen oder Vorhalteflächen, die für logistische Nutzungen bei Bedarf zur Verfügung stehen. Dadurch sinkt im Allgemeinen die Effizienz von Verkehrsanbindungen oder Verkehrsströmen, denn Lieferketten und Verladung sind kein Bestandteil herkömmlicher Raumplanung. Somit wird die Entstehung nicht zusammenhängender Transportsysteme begünstigt. Darüber hinaus sind vor allem im Alpenraum die geeigneten Flächen für Logistikaktivitäten stark begrenzt. Vor diesem Hintergrund muss die Raumplanung in Bezug auf Logistikaspekte unbedingt integrativer agieren, schon um die noch zur Verfügung stehenden Flächen effektiver zu nutzen. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass Logistikunternehmer in einem sehr wettbewerbsintensiven Umfeld agieren. Dies ist das Ergebnis der politisch forcierten Deregulierung der vergangenen Jahrzehnte. Umso notwendiger ist ein regelnder Eingriff aus administrativer Sicht.

10. Unterstützung von Planung und Koordinierung transnationaler Verkehrskorridore

Wenn die Auswirkungen bestimmter Infrastrukturinvestitionen auf die Logistikwirtschaft nicht bekannt sind, kommt es vor, dass die Einrichtung von Kombiniertem Verkehr und die Planung von Verkehrswegen unzureichend koordiniert werden. So führte die Entscheidung zu Einzelinvestitionen in der Vergangenheit oft zur starken Aufwertung einer Verbindung. Der Nutzen für das gesamte Transportsystem blieb aber gering, da wichtige Engpässe an anderen Stellen des Netzes nicht mit in die Planungen einbezogen wurden.

Die Analyse von Güterströmen und Lieferketten im Alpenraum ist daher von wesentlicher Bedeutung für die Förderung des Kombinierten Verkehrs: Wird sie als Grundlage für Investitionsentscheidungen in transnationalen Verkehrskorridoren herangezogen, kann sie erheblich zu deren Effizienzsteigerung beitragen. Ein unternehmensorientierter Ansatz für die Korridorplanung führt zur Auswahl der effektivsten Maßnahmen und erhöht damit den Gesamtnutzen für Umwelt und Wirtschaft.

11. Einrichtung dauerhafter „Governance“-Strukturen für transnationale Verkehrskorridore

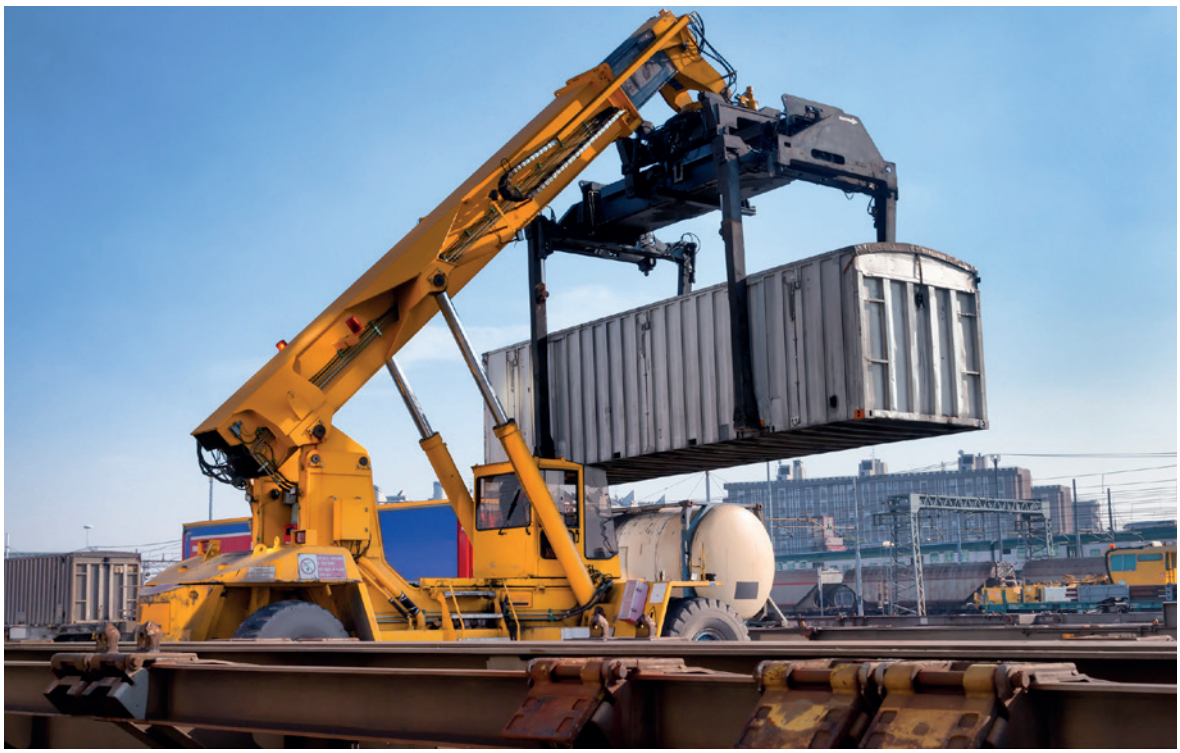
Integrierte Verwaltungsstrukturen sind notwendig, um die Verkehrsnetze und -korridore zu entwickeln. Wenn die politisch-administrativen Akteure sich abstimmen und Hand in Hand arbeiten, fördert dies die Umsetzung von Infrastrukturplanungen. Die Anstrengungen zum Erhalt und zur Verbesserung grenzüberschreitender Verkehrskorridore erfordern entsprechende Netzwerke auf transnationaler Ebene. Dazu gehören die Beurteilung der Korridorfunktion, die Analyse des derzeitigen und künftigen Verkehrsaufkommens sowie die Erfassung und Planung der notwendigen Infrastrukturinvestitionen. Auch die Verbesserung und Harmonisierung der administrativen und rechtlichen Verfahren, die Entwicklung einer Art „Business Plan“ für den Korridor sowie die Einführung von Regeln und Anreizen für die Nutzung der Verkehrstrassen fallen darunter.

Grundlegend für ein dauerhaftes Governance-Netzwerk ist es, neben den relevanten Akteuren die maßgeblichen Interessengruppen in einem Verkehrskorridor zu identifizieren, einschließlich ihrer Rollen, Verantwortlichkeiten und Interaktionen, und eine Plattform für die Kommunikation und Koordinierung einzurichten. Dies kann durch eine Korridorpartnerschaft mit Akteuren aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung noch untersetzt werden.

12. Entwicklung neuer Geschäftsmodelle für kleine und mittlere Unternehmen

Eine umweltfreundlichere Gestaltung des Güterverkehrs kann insbesondere durch eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene erreicht werden. Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) repräsentieren einen wesentlichen Anteil im Güterverkehr - auch in den Alpenländern. KMU machen etwa 80 Prozent aller Verkehrsunternehmen aus und besitzen in der Regel nur maximal zehn Fahrzeuge. Aufgrund ihrer relativ geringen Größe haben sie jedoch keine ausreichenden Ressourcen, um den Einstieg in den Kombinierten Verkehr, der organisatorisch komplexer ist, zu bewältigen. Stattdessen sind sie mit alltäglichen Herausforderungen wie Fahrermangel, Mautgebühren, steigenden Anforderungen an die Dokumentation und vielem mehr konfrontiert.

Die Integration dieser KMU-Transportunternehmen ist aber ein wesentlicher Schlüssel zu einem umweltfreundlicheren Güterverkehr in Europa und insbesondere im Alpenraum. Geschäftsmodelle, die diesen Unternehmen den Weg hin zum Kombinierten Verkehr ebnen, lassen sich vergleichsweise einfach entwickeln – aufgrund des öffentlichen Interesses sind hierzu Pilotlösungen, etwa im Rahmen öffentlich geförderter Projekte, sinnvoll und erforderlich.



13. Einbeziehung öffentlicher und privater Partner

Vergangene Projekte haben viele Ideen für die Förderung des Kombinierten Verkehrs entwickelt. Allerdings wurden die Aktivitäten häufig an einem Punkt abgeschlossen, an dem die tatsächliche Umsetzung oder Erprobung der vorgeschlagenen Lösungen hätte stattfinden müssen. Wie die Erfahrung aus diesen Projekten zeigt, reicht die alleinige Erstellung von Konzepten meist nicht aus, um eine Einführung am Markt zu erreichen. Die Kapitalisierung und Umsetzung vielversprechender Projektergebnisse muss daher in Zukunft eine höhere Priorität haben. Dies kann nur gelingen, wenn die Empfehlungen direkt an die Unternehmen gerichtet und möglichst in Zusammenarbeit mit ihnen entwickelt werden.

Neben der Beteiligung der Marktteilnehmer, die die Empfehlungen im Tagesgeschäft umsetzen, darf die Einbeziehung der öffentlichen Akteure nicht vernachlässigt werden. Eine erfolgreiche Umsetzung konkreter Projekte geschieht nur im engen Dialog zwischen öffentlichem und privatem Sektor.

14. Optimierung des Leercontainermanagements

Die Lagerung und der Transport leerer Container binden Kapazitäten, verursachen unnötige Kosten und reduzieren die Produktivität innerhalb der Lieferketten. Die negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen in städtischen Gebieten sind zudem groß. Obwohl es bereits Gegenmaßnahmen gibt, wird deren praktische Umsetzung durch die kleinteilige Struktur der Wirtschaftsakteure und konkurrierende Interessen behindert. Die größten Unternehmen tendieren dazu, das System innerhalb ihres Betriebes zu optimieren anstatt in der gesamten Logistikkette. Diese Probleme müssen sich künftig im Aufbau der Güterverkehrszentren widerspiegeln (siehe auch Empfehlung 7).

Wenn auf die negativen Auswirkungen von Leertransporten aufmerksam gemacht wird und diese innerhalb einer Region detailliert analysiert werden, kann dies die Gesamteffizienz der Transportkette erhöhen. Auch die Einrichtung einer Koordinierungsplattform kann zu diesem Ziel beitragen. Die finanzielle Unterstützung für konkrete Fallstudien und die Umsetzung von Maßnahmen zum Leercontainermanagement muss aufgrund des öffentlichen Interesses auch von öffentlicher Seite forciert werden.

15. Weiterentwicklung und Förderung von Bildungsprogrammen

In Bezug auf Bildung und Arbeitsplatzattraktivität steht auch die Logistikbranche derzeit vor einem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Im Gegensatz zu anderen Industriezweigen existieren zudem keine Marketing-Maßnahmen oder Bildungsprogramme, die die Vorteile einer Arbeitsstelle in der Logistikbranche aufzeigen würden. Das Problem verschärft sich daher weiter.

Die Logistikbranche hat auch keinen spezifischen und praxisorientierten gemeinsamen „Wissenspool“, z. B. im Hinblick auf den multimodalen Verkehr. Ein gutes Beispiel für diese Situation ist die Arbeitsstelle eines Bahnanschlussgleisverwalters. Dieser ist notwendig, um privaten Unternehmen Zugang zum Bahnnetz zu ermöglichen. Dieses Berufsbild ist im Laufe der Jahre jedoch verschwunden, und das entsprechende Know-how muss erst wieder aufgebaut werden.

Eine wichtige Empfehlung ist daher, praxisorientierte Ausbildungsprogramme für Mitarbeiter in der Logistikbranche zu entwickeln, zum Beispiel in Güterverkehrszentren. So kann das erforderliche Fachwissen zum Kombinierten Verkehr gesammelt, gespeichert und weiterentwickelt werden. Zudem gewinnen Arbeitsplätze im Logistikbereich wieder an Attraktivität – dies sollte auch stärker nach außen kommuniziert werden.

16. Überblick der Standards im europäischen Schienenverkehr für eine Harmonisierung von Normen

Die Europäische Union hat gemeinsam mit den zuständigen Behörden bereits viele Anstrengungen zur Angleichung von Normen und Richtlinien für den europäischen Schienenverkehr unternommen. Dennoch ist der Eisenbahnverkehr von einer Vielzahl verschiedener, oft nationaler Vorschriften gekennzeichnet, etwa für Sicherheitsstandards oder Abmessungen. Im Geschäftsalltag erschweren diese unterschiedlichen Regelungen bereits in der Planungsphase eine reibungslose Transportabwicklung. Die Unterschiede verursachen zusätzliche, in der praktischen Anwendung oft überflüssige Anpassungen und damit höhere Kosten für die Unternehmen.

Zur Verbesserung dieser Situation wird empfohlen, alle verschiedenen Standards für politische Entscheidungsträger und Wirtschaftsakteure zusammenzutragen. Auf dieser Basis kann eine Art „Best-Practice“-Richtlinie zur Harmonisierung der unterschiedlichen Standards entwickelt werden. Im Ergebnis einer solchen Harmonisierung steht die Verbesserung der Geschäftsprozesse und der Rahmenbedingungen für künftige Innovationen im Kombinierten Verkehr.

17. Definition eines einheitlichen Standards für die Messung von CO_2-Emissionen

Zahlreiche Projekte und Initiativen im Alpenraum haben Standards entwickelt und getestet, mit denen die Umweltschäden erfasst werden können, die durch den CO_2-Ausstoß des Güterverkehrs entstehen. Jedoch führen diese verschiedenen Verfahren nicht immer zu den gleichen Ergebnissen, zumal sie im Rahmen verschiedener Projekte und mit unterschiedlichen Messmethoden erzielt werden. Um eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten, sollte ein Leitfaden entwickelt werden, der ein harmonisiertes Verfahren und einheitliche Parameter definiert. Zukünftige Diskussionen über die Projektergebnisse können sich so stärker auf den Inhalt statt auf die Methodik konzentrieren.

18. Entwicklung einer Datenbank für den Kombinierten Verkehr

Es gibt eine große Zahl verschiedener Daten und Datenquellen (zum Beispiel nationale und europäische Statistiken) im Logistiksektor und insbesondere im Kombinierten Verkehr. Damit können die Forschungsziele oder -fragen bislang jedoch oft nicht hinreichend geklärt bzw. miteinander verglichen werden. Deshalb ist die Fokussierung auf bestimmte, mitunter auch weiter gehende Daten erforderlich, damit Akteure und Projekte einen stärkeren Praxisbezug sowie eine bessere Bewertbarkeit und Vergleichbarkeit herstellen können. Die Art der Datenerfassung muss den Anforderungen aller beteiligten Akteure genügen und in Zusammenarbeit von Wirtschaft und Politik erfolgen. Hierzu ist ein intensiver Dialog zwischen Logistikwirtschaft, Interessengruppen, Verwaltung und Wissenschaft erforderlich.

Ausblick

Nachhaltiger Güterverkehr war schon immer ein wichtiges Thema im Alpenraum und wurde in zahlreichen Projekten bearbeitet. Das Projekt SusFreight bietet nun die Möglichkeit, bisherige Ergebnisse zu bewerten. Es zeigt auf, an welchen Stellschrauben künftige Projekte drehen sollten, um noch effektivere Ergebnisse zu erzielen.

Jede der im Projekt erarbeiteten 18 Empfehlungen leistet einen Beitrag zur Optimierung von Projekten mit Verkehrsbezug im Alpenraumprogramm in der Förderperiode 2014-2020. Sie geben Hinweise auf thematische Defizite vergangener EU-Projekte sowie auf bisher wenig beachtete Themen, die künftig verstärkt in den Fokus genommen werden sollten. Zudem gehen die Empfehlungen auch auf organisatorische Fragen ein. Teilweise wurden die angesprochenen Schwächen in den jüngsten Projekten bereits korrigiert. Die Tatsache, dass private Unternehmen im Alpenraumprogramm 2014-2020 auch als Projektpartner und Kompetenzträger agieren können und sollen, anstatt wie bislang nur Adressat von Empfehlungen zu sein, ist als großer Fortschritt zu werten. Andere der Empfehlungen werden erst über einen Zeitraum von mehreren Jahren Eingang in die Projektarbeit finden können.

Werden die empfohlenen Maßnahmen durch künftige Alpenraum-Projekte angestoßen, so können die beteiligten Partner bzw. Alpenraum-Regionen erheblich vom effizienteren und nachhaltiger organisierten Güterverkehr profitieren. Dies betrifft auch die Zu- und Ablaufstrecken nach Norden sowie besonders Richtung Südosten. Hinzu kommt, dass die Logistik- und Verkehrswirtschaft, gerade auch aus Deutschland, eine wichtige Größe im Alpenraum ist. Bei der Ausgestaltung künftiger Verkehrsmaßnahmen sollte ihre Stimme gehört werden.

Effizienzgewinne im Logistiksektor führen nicht nur zur Entlastung der Umwelt, sondern haben auch ökonomisches Potenzial. Dabei darf nicht vergessen werden, dass sich die Probleme, die mit den wachsenden Güterverkehrsströmen einhergehen, weiter zu verschärfen drohen. Damit stellen sie eine ständige Herausforderung für den Alpenraum dar. Auch in Zukunft muss es also einen Ausgleich zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen geben, denn Verkehr bedeutet immer auch wirtschaftliche Dynamik. Der Deutsche Verband wird diesen Prozess weiterhin begleiten und als Plattform für Diskussionen zwischen Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung zur Verfügung stehen.