



BDI

Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.



Verkehrspolitische Kernforderungen für die 18. Legislaturperiode

Wachstum stärken. Ressourcen schonen.
Was jetzt zu tun ist.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
1. In exzellente Verkehrsinfrastruktur investieren	6
2. Effizienz bei Planung und Betrieb der Verkehrswege verbessern	7
3. Öffentlich-Private Partnerschaften besser nutzen	8
4. Frühe, offene und kontinuierliche Bürgerbeteiligung bei Verkehrsprojekten realisieren	9
5. Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen	10
6. Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Klima minimieren	11
7. Innovative Antriebstechnologie und Kraftstoffe entwickeln	12
8. Lärmschutz bei allen Verkehrsträgern voranbringen	13
9. Intelligente Verkehrssysteme fördern	14
10. Wettbewerb auf der Schiene stärken	15
11. Starke Strukturen für den Luftverkehrsstandort Deutschland schaffen	16
12. Klimaschutz im Luftverkehr wirksam voranbringen	17
13. Maritime Logistik stärken	18
14. Potenziale innovativer Nutzfahrzeugkonzepte nutzen	19
Impressum	20

Vorwort

Mobilität bildet die Basis jeder modernen Gesellschaft und Industrienation: Sie ermöglicht Wohlstand, Produktion, Export und Logistik ebenso wie soziale und kulturelle Teilhabe. Mobilität bedeutet Lebensqualität. Doch Mobilität bedeutet auch Emissionen. Es muss gelingen, die mit Verkehr verbundenen negativen Auswirkungen auf Umwelt und Menschen zu minimieren. Damit Deutschland wirtschaftlich stark bleibt, braucht unser Land nachhaltige Mobilität.

Einige in der Politik setzen auf Verteuerung und Dirigismus. Das hält der BDI für den falschen Weg in einer freiheitlichen Gesellschaft.

Wachstum stärken *und* Ressourcen schonen – das muss das Ziel sein. Deshalb muss Mobilität noch effizienter werden: klimafreundlicher, leiser, sicherer. Zugleich muss sie erschwinglich bleiben für die Bürgerinnen und Bürger wie für die Unternehmen. All dies erfordert exzellente Innovationen, Infrastruktur und Intermodalität.

Dafür müssen Industrie und Politik ihrer Verantwortung gerecht werden. Die Industrie hat innovative Technologie zu liefern. Niemand sonst kann das. Die Politik muss Rahmenbedingungen so setzen, dass neue Ideen erfolgreich wirken können. Das kann nur gelingen mittels eines verkehrspolitischen Ansatzes aus einem Guss.

Das Rückgrat der Mobilität bildet die Verkehrsinfrastruktur. Doch die ist seit vielen Jahren dramatisch unterfinanziert. Marode Schleusen, gesperrte Brücken, zähe Hängepartien bei wichtigen Projekten – Deutschland zehrt von der Substanz. Das kann sich kein High-Tech-Land leisten. Unser Land braucht einen neuen Konsens über die Bedeutung der Infrastruktur. Hierfür kommt es auch darauf an, die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei großen Verkehrsvorhaben deutlich zu verbessern und Mobilität möglichst lärmarm zu gestalten.

Was ist jetzt zu tun? Der BDI stellt vierzehn zentrale Empfehlungen vor für die Verkehrspolitik in der 18. Legislaturperiode. Ausführlichere technische und politische Lösungsvorschläge für wichtige Dossiers entwirft die deutsche Industrie überdies in der BDI-Mobilitätsagenda (www.bdi.eu/mobilitaetsagenda.htm).

Für Wohlstand, Umweltschutz und gesellschaftliche Teilhabe braucht Deutschland eine schlüssige, ehrgeizige Verkehrspolitik.

Wir freuen uns auf den gemeinsamen Dialog.



Dieter Schweer
Mitglied der Hauptgeschäftsführung,
Bundesverband der Deutschen Industrie



Dr. Ben Möbius
Leiter Abteilung Mobilität und Kommunikation,
Bundesverband der Deutschen Industrie

1. In exzellente Verkehrsinfrastruktur investieren

Worum geht es?

Eine moderne Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat für Mobilität und Wohlstand. Leistungsfähige Verkehrswege sind für Unternehmen und Bürgerinnen und Bürger unverzichtbar. Dennoch sind die Verkehrswege seit vielen Jahren dramatisch unterfinanziert. Das hat Folgen: Deutschland lebt von der Substanz. Beispiel marode Brücken: Laut eines vom BDI in Auftrag gegebenen Gutachtens sind für den Erhalt der Brücken auf Bundesfernstraßen bis zum Jahr 2016 insgesamt rund 2,75 Mrd. Euro zusätzlich zum bisherigen Mittelansatz notwendig.

Und mehr als ein Drittel der knapp 25.000 Eisenbahnbrücken sind über 100 Jahre alt und können nur noch eingeschränkt instand gehalten werden. Der BDI hat die Entscheidung des Bundestages im November 2012 unterstützt, die Verkehrsinvestitionen für 2013 und 2014 um 750 Mio. Euro aufzustocken. Aber: Die strukturelle Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur bleibt. Das muss sich ändern. Denn Verkehrsinvestitionen sind Langfristinvestitionen in die Zukunft unseres Landes.

Was ist zu tun?

- Deutschland braucht bedarfsgerechte **Investitionsmittel**. Seit Jahren investiert der Bund deutlich weniger als 11 Mrd. Euro jährlich in die Bundesverkehrswege. Der Bedarf liegt für Straße, Schiene und Wasserstraße bei mindestens **14 Mrd. Euro jährlich**. Die Daehre-Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung hat eine Finanzierungslücke allein für die Bestandsnetze in Höhe von jährlich 7,2 Mrd. Euro aufgezeigt. Das muss der Maßstab sein.
 - Entscheidend sind klare **Prioritäten** nach volkswirtschaftlichen Kriterien. Die Auswahl der Projekte für den Bundesverkehrswegeplan 2015 muss Kosten-Nutzen-Bewertungen folgen, nicht politischem Proporz. Verkehrsengepässe müssen beseitigt werden. Der Erhalt muss im Vordergrund stehen.
 - Die Verknüpfung nationaler Verkehrswege mit dem **transeuropäischen Netz (TEN-V)** muss forciert werden. Deutschland sollte sich für angemessene Prioritäten und Mittel einsetzen.
 - **Stabile Finanzierungskreisläufe**, in denen Nutzerentgelte zweckgebunden für Infrastrukturinvestitionen verwendet werden und nicht dazu dienen, Defizite des allgemeinen Haushalts auszugleichen, sind stufenweise herzustellen. Dabei empfehlen sich in der Regel verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sind nicht nur unmittelbar der VIFG zuzuweisen, sondern auch in voller Höhe zusätzlich in die Bundesfernstraßen zu investieren – um damit Schlaglöcher zu stopfen statt Haushaltslöcher.
- Überdies sollte es gelingen, die Gewinne aus dem Schienennetz in der Bahndividende abzubilden sowie diese vollständig und zusätzlich in das Schienennetz zu reinvestieren. Für die Bundeswasserstraßen kann die Nutzerfinanzierung nur eine untergeordnete Rolle spielen, neue Abgaben (Rhein) sind nicht sinnvoll.
- Ein **Infrastrukturzustands- und Leistungsbericht** ist erforderlich, um die Transparenz zu erhöhen und eine bessere Grundlage für Investitionsentscheidungen zu schaffen. Der Bericht sollte unter Federführung des Bundesverkehrsträgerübergreifend erstellt werden, im Zwei-Jahres-Rhythmus erscheinen, kann zu großen Teilen schon heute erhobene Daten zusammenführen und sollte die Kapazität der Infrastruktur, die technische Verfügbarkeit (Alter, baulicher Zustand), die effektive Verfügbarkeit (Ausfallzeiten, Betriebsbeschränkungen) und die Nutzungsintensität (Nachfrage) spiegeln.
 - Die **kommunale Verkehrsinfrastruktur** muss gestärkt werden. Hierfür bedarf es einer Fortführung der Bundesförderung und höherer zweckgebundener Investitionen.
 - Es darf **keine weiteren staatlich administrierten monetären Belastungen** von Mobilität geben. Insbesondere sind nationale Alleingänge, die Mobilität verteuern und den Wettbewerb verzerren, unverträglich. Mobilität muss für die Bürgerinnen und Bürger ebenso wie für Unternehmen bezahlbar bleiben.

2. Effizienz bei Planung und Betrieb der Verkehrswege verbessern

Worum geht es?

Deutschland braucht mehr Euro für die Verkehrswege – und zugleich mehr Verkehrswege für den Euro. Deshalb muss die Effizienz des Mitteleinsatzes bei Planung, Bau und Betrieb der Bundesverkehrswege erhöht werden.

Eine überjährige, zugriffsfeste Verstetigung der Finanzierung kann dazu entscheidend beitragen. Perspektivisch sollten die komplizierten Beziehungen von Bund und Ländern weiter entflochten werden.

Was ist zu tun?

- Für die Bundesschienenwege wurde mit der **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)** ein sinnvolles Instrument eingeführt. Denn die LuFV sichert eine überjährige Verstetigung der Bundesmittel für den Erhalt des Bestandsnetzes (Ersatzinvestitionen). Das schafft eine höhere Planungssicherheit, ermöglicht eine flexiblere, eigenverantwortliche Mittelverwendung und trägt so wesentlich zu einem effizienteren Mitteleinsatz bei. Erforderlich ist eine verbesserte Folgevereinbarung LuFV II, die abermals fünf Jahre gelten sollte. Die Bundesmittel für die Ersatzinvestitionen sollten auf etwa 4 Mrd. Euro pro Jahr erhöht werden. Es ist zu prüfen, wie das Berichtswesen verbessert, die Qualitätskennzahlen angepasst bzw. welche neuen Kennzahlen aufgenommen werden sollten. Die LuFV sollte durch eine effiziente Anreizregulierung ergänzt werden.
- Für den Erhalt der **Bundesfernstraßen** sollten Vereinbarungen ähnlich der LuFV für die Bundesschienenwege als überjährige Finanzkreisläufe eingeführt werden, um eine langfristige und betriebswirtschaftlich optimierte Planung und Projektrealisierung zu gewährleisten. Es ist zu prüfen, inwieweit vertraglich festgelegte Qualitätsparameter – zum Beispiel für Ersatzneubauprojekte, für die Gerichtsentscheidungen relevant sein können – greifen können und wie ggf. Vereinbarungen zwischen Bund, Ländern und ggf. VIFG ausgestaltet werden.
- Mittels einer begrenzten **Kreditfähigkeit für die VIFG** sollte die Flexibilität bei Investitionen in die Straße weiter erhöht werden.
- Eine moderne **Kosten- und Leistungsrechnung** in der Straßenbauverwaltung kann die Transparenz erhöhen und das Kostenbewusstsein schärfen. Im Rahmen eines länderübergreifenden Benchmarkings sollten Anreize für eine besonders kosteneffiziente, effektive Verwaltung der Fernstraßen gesetzt werden.
- Perspektivisch sollten die komplizierten Beziehungen von Bund und Ländern, insbesondere bei Bundesfernstraßen, weiter entflochten werden, um durch die Einheit von Aufgaben- und Finanzverantwortung effizienter zu werden. Weitere **Abstufungen für Bundesstraßen**, deren Bedeutung für den Fernverkehr gering ist, sollten geprüft werden. Die damit zusammenhängenden finanziellen Fragen müssen Bund und Länder lösen. Mittelfristig müssen die Kompetenzen des Bundes im Bereich der Fernstraßenverwaltung weiter konzentriert und damit gestärkt werden.

3. Öffentlich-Private Partnerschaften besser nutzen

Worum geht es?

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) im Verkehrswegebau bilden neben der traditionellen Haushaltsfinanzierung eine wichtige Ergänzung moderner Verkehrspolitik. Die vielfältigen Potenziale von ÖPP müssen deshalb zukünftig noch besser ausgeschöpft werden. Erfahrungen mit ÖPP-Projekten im Verkehrswegebau in Deutschland sind grundsätzlich positiv. Denn mittels ÖPP werden Möglichkeiten und Anreize für die öffentliche Hand und für die Privatwirtschaft

geschaffen, Vorhaben schneller und effizienter zu realisieren. Das wird auch bei den zuständigen Landesverwaltungen anerkannt und gibt wichtige Impulse für die weitere Optimierung der Fernstraßenverwaltung. Der lebenszyklusorientierte, über die wirtschaftliche Nutzungsdauer optimierte Betrieb und Erhalt der Strecken bedeutet mehr Effizienz – zum Nutzen der gesamten Volkswirtschaft.

Was ist zu tun?

- ÖPP-Modelle sollten **flexibel und maßgeschneidert für konkrete Vorhaben weiterentwickelt** werden. Sie sollten immer dann Anwendung finden, wenn ihre Vorteile in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nachgewiesen wurden. Denn die Erfahrungen zeigen, dass die Realisierung von ÖPP-Vorhaben im Vergleich zu traditionellen Beschaffungsformen mit gesamtwirtschaftlichen Vorteilen verbunden sein kann.
- **Ausschreibungs- und Vergabeverfahren müssen weiter standardisiert** werden. Die noch immer erheblichen Transaktionskosten müssen gesenkt werden, z. B. durch standardisierte Verträge.
- Der **Spielraum für die Realisierung technischer Innovationen** für ÖPP-Verkehrsprojekte sollte erhöht werden. Zudem sollte die Risikoverteilung zwischen den Vertragspartnern durch die – teilweise schon angestrebte – Anpassung des Vergütungsmodells und die Einbeziehung von Verfügbarkeitselementen optimiert werden.
- Mit der **Vergabe größerer Konzessionsstrecken** ließen sich die Bedingungen für den wirtschaftlichen Erhalt und Betrieb weiter verbessern. Gleichzeitig sollte der Markt für ÖPP-Verkehrsprojekte für **mittelständische Unternehmen** stärker geöffnet werden – z. B. durch standardisierte Ausschreibungs- und Vergabeverfahren, wodurch die Angebotskosten deutlich reduziert werden können, oder durch Erstattung der Angebotskosten für unterlegene Bieter, die in die engere Auswahl gekommen sind.
- Die Finanzierungskosten für eine konventionelle Beschaffung und die Realisierung als ÖPP sollten in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung harmonisiert berücksichtigt werden. Mit einer **länderübergreifenden Datenbank** sollte eine verlässliche Informationsbasis geschaffen werden, die zugleich zu höherer Kostentransparenz und einem Benchmarking bei traditionellen Beschaffungsformen beitragen kann.
- Es sollte geprüft werden, inwiefern weitere **ÖPP** auch bei **Schienenprojekten** genutzt werden können, um die Modernisierung des Schienennetzes schneller voranzutreiben.
- Für mehr **Transparenz bei ÖPP-Projekten** sind vor allem eine offensive Kommunikation der Ergebnisse der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, eine Offenlegung wesentlicher Vertragsinhalte sowie ein Transparenzbericht entscheidend.

4. Frühe, offene und kontinuierliche Bürgerbeteiligung bei Verkehrsprojekten realisieren

Worum geht es?

Viele Bürgerinnen und Bürger haben den Eindruck, dass bei Verkehrsprojekten zu vieles über ihre Köpfe hinweg entschieden wird. Sie fühlen sich häufig nicht hinreichend und zu spät informiert. Zu oft entsteht auch die Wahrnehmung, mit Anliegen oder Ideen wenig Gehör zu finden. Dabei können Bürgerinnen und Bürger mit ihrem Wissen die Planung in vielen Fällen verbessern

und wichtige Hinweise geben, die die Effizienz eines Vorhabens erhöhen und zu mehr Akzeptanz führen. Wir brauchen deswegen in Deutschland eine optionale frühzeitigere Bürgerbeteiligung, die es erlaubt, Argumente von Anfang an offen auszutauschen. Das Planungsvereinheitlichungsgesetz ist im Verkehrsbereich ein wichtiger Fortschritt.

Was ist zu tun?

- Deutschland braucht einen neuen **Konsens über die Bedeutung von großen Infrastrukturprojekten**. Politische und gesellschaftliche Ziele müssen besser vermittelt werden. Insbesondere die Politik ist gefordert, Nutzen und Kosten von Großprojekten verständlich abzuwägen und Entscheidungen zu begründen.
- Bürgerinnen und Bürger müssen **frühzeitiger, offen und kontinuierlich in die Planung von großen Verkehrsvorhaben eingebunden** werden. Hierfür können bestehende Instrumente der Bürgerbeteiligung durch innovative Formate wie Planungsdialoge oder Projektbeiräte ergänzt werden. Bürgerbeteiligung und schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen dabei kein Widerspruch sein. Im Gegenteil: Eins bedingt das andere.
- Neue Beteiligungsformate sollten **optional und nicht justizabel** sein. Denn jedes Verkehrsprojekt braucht vor Ort maßgeschneiderte Lösungen. Gerade der Verzicht auf strikte, rechtsverbindliche Vorgaben ex cathedra für die informelle Beteiligung der interessierten Bürgerinnen und Bürger ermöglicht es, vor Ort flexible Lösungen zu finden und zusätzliche, zeitraubende Gerichtsverfahren zu vermeiden.
- **Planungsunterlagen sollten verständlich dargestellt** (z. B. durch Leseleitfäden oder durch computergestützte Simulationen) und der **praktische Zugang** zu diesen – etwa mittels arbeitnehmerfreundlicher Öffnungszeiten der Planungsbehörden oder Veröffentlichungen im Internet – verbessert werden. Bürgerinnen und Bürger sollten zudem aktiv auf das jeweilige Vorhaben hingewiesen werden. Es sollte hinreichend sichergestellt werden, dass alle potenziell von einem Vorhaben Betroffenen rechtzeitig und während jeder Planungsphase wirklich im Bilde sind.
- Über Bauvorhaben, die überregional bedeutsam sind, sollte weder per lokalem noch per bundesweitem **Plebizit** entschieden werden. Im Blick auf das „Ob“ stehen die Parlamente in der Verantwortung für das Verkehrsnetz. Der Schwerpunkt der Beteiligung vor Ort sollte auf Fragen des „Wie“ liegen. Gleichzeitig müssen sich Unternehmen auf die Gültigkeit rechtsstaatlicher Verfahren und demokratischer Strukturen verlassen können.
- Mit Recht erwarten die interessierten Bürgerinnen und Bürger, im Vorfeld einer Planung bessere Optionen zur Teilhabe mit Blick auf wichtige Aspekte der Planung zu haben. Das formelle Planfeststellungsverfahren selbst hingegen sollte auf die **unmittelbar Betroffenen und die Umweltverbände** begrenzt bleiben. Neue Formen der Bürgerbeteiligung können das bestehende Planungsrecht ergänzen, jedoch nicht ersetzen. Überdies erfordert eine frühe, kontinuierliche Bürgerbeteiligung angemessene **Finanzierung und Ressourcen** im Planungsprozess.

5. Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen

Worum geht es?

Planungsverfahren für Verkehrsprojekte dauern in Deutschland zu lange. Das schwächt die Akzeptanz und Legitimität von Projekten und mindert auch deren Nutzen, weil sie zu spät fertiggestellt werden. Derartige Hängepartien kann Deutschland sich nicht leisten. Bund und Länder sind aufgefordert, gemeinsam weitere Maß-

nahmen zu ergreifen, um Planungsverfahren effizienter und zügiger durchführen zu können. Entbürokratisieren, Redundanzen vermeiden, zügiger und bürgernäher arbeiten – das muss das Ziel sein. Für eine schnellere Umsetzung von wichtigen Verkehrsprojekten muss auch die bedarfsgerechte Finanzierung sichergestellt sein.

Was ist zu tun?

- **Doppelprüfungen und Überschneidungen** im Raumordnungsverfahren (ROV) und Planfeststellungsverfahren sind zu vermeiden. Hierfür ist zu prüfen, ob das ROV abgeschafft werden kann. Die raumordnerischen Feststellungen könnten nicht mehr in einem separaten Verfahren, sondern im Planfeststellungsverfahren getroffen werden. Denn: Prüfungsgegenstände von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sind nicht klar und eindeutig voneinander abzugrenzen. Und der mit dem ROV verbundene Aufwand bewirkt sowohl eine Verlängerung als auch eine Verteuerung des Zulassungsverfahrens. Alternativ zur Abschaffung des ROV könnten die Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren verbindlich „abgeschichtet“ werden, sodass UVP-Belange, die bereits im ROV geprüft wurden, im Planfeststellungsverfahren nicht erneut geprüft werden müssten. Eine derartige Abschichtungswirkung ist heute nur fakultativ.
- Für **Erörterungstermine** sollte eine verbindliche thematische Gliederung festgelegt, Wortmeldungen sollten auf bestimmte Redezeiten begrenzt werden. Die Behörde sollte schriftlich begründen, wenn der Anhörungstermin binnen drei Monaten nicht beendet wird. Die Fakultativstellung des Erörterungstermins sollte beibehalten werden.
- Planungsbehörden können durch **private Dienstleister** stärker als bisher unterstützt werden. Bei dieser Tätigkeit könnten diese die Abstimmung für Bereiche übernehmen, die nicht unmittelbar den Kern der planerischen Abwägung betreffen, etwa die Organisation der Antragskonferenz, die Erstellung von Verfahrensleitplänen und die Unterstützung bei der Durchführung des Erörterungstermins.
- Für die Planungsbeschleunigung kann eine **Bündelung von Planungsressourcen** der Länder auf Bundesebene mit Selbsteintrittsrecht der Länder – jedenfalls für große Projekte – ein wichtiger Ansatz sein.
- Im Rahmen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes 2006 wurde u. a. die **erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts** für eine Reihe von Projekten bestimmt. Um einen Verfahrensstau beim Bundesverwaltungsgericht zu vermeiden, sind rasch Lösungen für eine Beschleunigung der Verfahren zu entwickeln.
- Regelungen zum **Sofortvollzug und Erweiterung der Zulassung von Plangenehmigungen** sind auszuweiten. Die heute mögliche Anordnung des Sofortvollzugs bei Vorhaben des vordringlichen Bedarfs bei Bundesfernstraßen könnte auf Ausbaumaßnahmen mit geringem Leistungsumfang, Rastanlagen o. ä. erweitert werden.

6. Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Klima minimieren

Worum geht es?

Die Wirtschaft bekennt sich zur Verantwortung bei der Verringerung negativer Auswirkungen unserer modernen Mobilität. Bei allen Verkehrsträgern werden größte Anstrengungen unternommen, um Effizienz und Klimaverträglichkeit zu verbessern. Deutschland ist häufig Vorreiter. Beispiel Luftverkehr: Die deutschen Fluggesellschaften haben den spezifischen Verbrauch ihrer Flotten seit 1990 um mehr als 30 Prozent gesenkt. Mit noch moderneren Flugzeugen werden sie ihre spezifischen CO₂-Emissionen bis 2020 um weitere 25 Prozent reduzieren. Die deutschen Flughäfen unterstützen diesen Kurs, etwa durch emissionsabhängige Landeentgelte. Beispiel Schienenverkehr: Bahnunternehmen und

-industrie ist es gelungen, den spezifischen CO₂-Ausstoß von 1990 bis 2011 um 45 Prozent zu verringern. Der Anteil der Erneuerbaren Energien am Bahnstrom beträgt 24 Prozent und soll bis 2020 auf mindestens 35 Prozent steigen. Beispiel Lastwagen: Ein Nutzfahrzeug, das die EURO-VI-Norm erfüllt, emittiert bis zu 97 Prozent weniger Schadstoffe als ein Lkw von 1991. Ein 40 t-Lkw von heute verbraucht pro Tonnenkilometer fast 50 Prozent weniger Kraftstoff als sein Vorgänger Ende der 60er Jahre. Klar ist: Jetzt muss es weiter gehen. Die Kreativschmieden der Industrie müssen innovative Lösungen liefern – die Politik muss den richtigen Rahmen setzen.

Was ist zu tun?

- Die für effiziente Mobilität relevanten Industrien sind **Hochtechnologiebranchen**. Sie liefern weltweit führende und erfolgreiche technische Lösungen. Die Politik sollte Forschung und Entwicklung kraftvoll fördern. Rasch sollte auch eine **steuerliche Förderung von Forschung und Entwicklung** für Unternehmen aller Größenklassen zusätzlich zur Projektförderung und unter angemessener Berücksichtigung branchenspezifischer Besonderheiten eingeführt werden.
- Erfolgreiche Instrumente müssen auch künftig eingesetzt und weiterentwickelt werden. Dazu zählen **Anreize** wie lärm- und emissionsabhängige Entgelte im Luftverkehr, die emissionsabhängige Spreizung der Lkw-Maut sowie Förderinstrumente beispielsweise zur Anschaffung moderner Nutzfahrzeuge. In der neuen Legislaturperiode müssen auf Grundlage eines neuen Wegekostengutachtens zeitnah die Mautsätze angepasst werden. Durch eine Mautspreizung zwischen EURO-V und EURO-VI müssen ökologische Anreize gesetzt werden.
- Entscheidungen zur **CO₂-Reduktion** müssen nach der Effizienz der eingesetzten Mittel getroffen werden. Denn für die Verwirklichung der Klimaschutzziele ist es nicht entscheidend, wo und wie, sondern wie viel CO₂ eingespart wird. Jedes Gramm CO₂ muss branchenunabhängig gleich behandelt werden. Bei gesetzlichen Festlegungen für die Einführung neuer Technologien müssen angemessene Übergangsfristen gelten. Anreize zur CO₂-Reduzierung kann auch die effektive Einführung von Supercredits schaffen.
- Die umstrittenen Vorschläge der Europäischen Kommission zur **Internalisierung externer Kosten** als „one size fits all“-Ansatz im Verkehr würden großen methodischen Aufwand und fragliche Wirksamkeit bedeuten – sowie neue fiskalische Einnahmequellen. Eine pauschale Internalisierung sämtlicher „externer Kosten“ würde eine Verteuerung selbst umweltfreundlicher Verkehre bedeuten. Ziel ist aber nicht, externe Kosten zu monetarisieren, sondern negative Auswirkungen zu minimieren. Dafür bedarf es wirksamer, zielgenauer Instrumente.
- Staatlich verordnete **starre Quoten** für den „Modal-Split“ passen nicht zur Realität der Logistik, die Verkehrsträger bedarfsspezifisch nutzt und auf deren Kombination und Intermodalität setzt.
- Zu einer umweltfreundlicheren Logistik kann neben einer besseren Vernetzung (Kombinierter Verkehr, Intelligente Verkehrssysteme) auch eine effizientere **Bündelung von Transporten** beitragen (z. B. längere Güterzüge, Lang-Lkw, Ultra Large Ships). Wesentliche Kriterien sind Effizienz, Umweltbilanz, Sicherheit und die Infrastrukturansprüche. Für branchenübergreifende Entlastungen im Straßengüterverkehr ist auch eine maßvolle Erhöhung des maximal zulässigen Gesamtgewichts (max. 44 t) ergebnisoffen zu prüfen. Dabei sind der ökologische und ökonomische Nutzen ebenso zu bewerten wie die bestehenden Rahmenbedingungen (Beanspruchung der Infrastruktur, Kombiniertes Verkehr etc.).

7. Innovative Antriebstechnologie und Kraftstoffe entwickeln

Worum geht es?

Mobilität von morgen muss noch effizienter sein: umweltfreundlich, Ressourcen schonend, leiser. Innovative Antriebstechnologien und alternative Kraftstoffe spielen dabei eine wesentliche Rolle. Im Fokus der aktuellen Diskussion steht der Straßenverkehr. Die Optimierung bestehender Antriebstechnologien sowie die Beimischung von nachhaltigen Biokraftstoffen sind wirksame Hebel. Neue Antriebstechnologien werden effiziente Verbrennungsmotoren auf absehbare Zeit nicht ersetzen, sondern wichtige zusätzliche Lösungen darstellen.

Die schrittweise Markteinführung von Elektrofahrzeugen und Brennstoffzellenfahrzeugen umfasst Hybride (Micro-, Mild-, Full- und Plug-in-Hybride), Elektroautos mit Range Extender und rein batteriebetriebene Elektrofahrzeuge. Ein Lkw wird zukünftig voraussichtlich verbesserte Dieseltechnologie und je nach Einsatzgebiet Hybridtechnik nutzen sowie nachhaltige Biokraftstoffe und optimierte Fahrzeugtechnologie kombinieren. Auch Erdgas stellt eine sinnvolle Option für den Straßengüterverkehr dar.

Was ist zu tun?

- Die Bundesregierung sollte eine langfristige Perspektive für eine nachhaltige Mobilität entwickeln. Es bedarf eines ehrgeizigen, technologieoffenen und verkehrsträgerübergreifenden politischen Ansatzes. Eine Basis hierfür liefert die **Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie** der Bundesregierung (MKS). Dabei ist auch auf die Stabilität der steuerlichen Rahmenbedingungen zu achten.
- Die staatliche Unterstützung für Forschung und Entwicklung für innovative Antriebstechnologien und Kraftstoffe sollte einem **technologieoffenen und verkehrsträgerübergreifenden Ansatz** folgen, um dem Wettbewerb und der Diversifizierung technologischer Lösungen Rechnung zu tragen. In enger Kooperation mit der Industrie ist eine kontinuierliche Förderung sicherzustellen. Die Bundesregierung sollte dafür eine zuverlässigere Finanzierungsbasis als den Energie- und Klimafonds (EKF) sichern. Sinnvoll ist überdies ein verstärkter Impuls zur Förderung von Ausbildung, Forschung und Lehre in den Fachgebieten der Elektromobilität.
- Incentivierung für die Phase der Markteinführung sollte erfolgen durch **richtige Rahmenbedingungen** (z. B. Beibehalten der befristeten Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge, Supercredits, blaue Plakette) und sinnvolle Anreize. Regelmäßig sollte geprüft werden, ob Maßnahmen wie etwa die Einführung von Wechselkennzeichen für Erst- und Zweitfahrzeug förderlich sind.
- **Lade-, Tank- und Kommunikationsinfrastrukturen** müssen in Deutschland und der EU bedarfsgerecht vorgebracht werden. Das für den Betrieb der Ladeinfrastruktur erforderliche Kommunikationsnetz sollte diskriminierungsfrei zugänglich sein.
- Im **Seeverkehr** sollten bisher genutzte Schweröle vermehrt durch alternative Treibstoffe ersetzt werden – für die Bestandsflotten kurzfristig vor allem durch Diesel, mittelfristig auch durch Flüssigerdgas (LNG). Für den Einsatz von LNG in der globalen Schifffahrt müssen zügig die Versorgungsinfrastruktur in der EU sowie einheitliche Sicherheitsstandards geschaffen werden.
- Anders als der bodengebundene Verkehr hat gerade **der Luftverkehr** auf längere Zeit keine Alternativen zu flüssigen Kraftstoffen, sodass nachhaltige Biokraftstoffe eine sehr bedeutsame Option darstellen.
- Die Bundesregierung sollte die Normung und Standardisierung für **alternative Antriebe und Kraftstoffe** auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene aktiv flankieren. Elektromobilität und die damit verbundenen Standardisierungsfragen sind als Leuchtturmprojekt in die Agenda des Transatlantic Economic Council (TEC) aufzunehmen.

8. Lärmschutz bei allen Verkehrsträgern voranbringen

Worum geht es?

Der BDI ist überzeugt: Verkehr muss noch leiser werden. Hohe Lärmbelastungen können die Lebensqualität mindern und das Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen erhöhen. Deshalb ist Lärmschutz ein sehr hohes Gut. Die Zielwerte sind klar: Bis 2020 (ausgehend von 2008) 20 Prozent weniger Lärmbelastung im Luftverkehr, 30 Prozent weniger im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt, 50 Prozent weniger im Schienenverkehr. Die deutsche Industrie unterstützt diese Lärmschutzziele, weiß um die eigene Verantwortung und darum, dass diese Ziele nur durch gemeinsame Anstrengungen aller Akteure – Industrie, Politik, Ge-

sellschaft, Wissenschaft – erreichbar sind. Es kommt darauf an, Verkehrslärm zu mindern und mit Belastungen fair umzugehen. Verkehrswachstum und Schallemissionen müssen weiter entkoppelt werden. Weniger Verkehrslärm durch weniger Verkehr ist keine Option. Denn zum einen ist jede exportorientierte Industriena-tion auf Mobilität und Logistik zwingend angewiesen. Und zum zweiten ist Mobilität in einer freiheitlichen Ge-sellschaft das Ergebnis individueller Wünsche von Bür-gerinnen und Bürgern. Der Staat sollte diese Wünsche respektieren und hat nicht die Aufgabe, Verkehr zu de-kretieren oder lenkend zu verteuern.

Was ist zu tun?

- Ein **ehrgeiziger und ausgewogener Ansatz** muss auf Lärmvermeidung an der Quelle (Emission) durch neue Technologie, auf aktiven Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg (Transmission) und auf Lärmschutz an Häusern (Immission) setzen.
- Am besten ist es, wenn Lärm gar nicht erst entsteht. Deshalb ist Lärmschutz im Sinne von **Lärmvermeidung an der Quelle** der wichtigste Ansatz für flächendeckende Lösungen. Hierfür sind technologische Innovationen entscheidend, zum Beispiel leisere Triebwerke für Flugzeuge, geräuschoptimierte Lastkraftwagen oder lärmarme Bremsen für Schienengüterwaggons. Gerade hier trägt die Wirtschaft hohe Verantwortung. Beispiel Schiene: Ein **lärmabhängiges Trassenpreissystem ist richtig**. Ziel muss es sein, qua Bonus-Malus effiziente Anreize zu setzen, damit Waggons mit leiseren Bremsen ausgestattet werden. Dabei sollte auch höheren Betriebskosten Rechnung getragen werden. Beispiel Straße: **Lärmarme Straßendecken** werden bereits erfolgreich realisiert und hinsichtlich Dauerhaftigkeit und Kosten weiter verbessert.
- Die Politik kann Innovationen zur Lärminderung wesentlich fördern, indem sie **Forschung und Entwicklung** kraftvoll unterstützt und die Lärmwirkungsforschung stärkt. So ist die Etablierung einer nationalen Forschungs- und Kompetenzstelle zum Verkehrslärm anzustreben.
- **Lärmschutz braucht Investitionen**. Der Konsens über die Bedeutung des Lärmschutzes muss sich auch in fiskalischen Prioritäten spiegeln. So müssen hohe Standards für die Infrastruktur angemessen finanziell unterlegt sein. Der Bund sollte die Mittel für Lärmsanierung – der gesellschaftlichen Bedeutung angemessen – verlässlich auf mindestens 100 Mio. Euro (Straße) bzw. 200 Mio. Euro (Schiene) jährlich erhöhen.
- Der **planerisch vorsorgende Lärmschutz** kann wesentlich dazu beitragen, die Auswirkungen von Verkehrslärm zu reduzieren. Wer bei Neubauvorhaben auf eine räumliche Trennung von Infrastruktur und Wohngebieten achtet, verringert die Wirkung von Verkehrslärm.
- Lärmschutz braucht gesellschaftlichen Konsens. Eine frühzeitige, kontinuierliche und offene **Information und Beteiligung** der Bürgerinnen und Bürger bei Verkehrsprojekten legt die Basis für mehr Akzeptanz und dafür, Projekte auch im Blick auf den Lärmschutz dank des Wissens der Anwohner gemeinsam zu optimieren.

9. Intelligente Verkehrssysteme fördern

Worum geht es?

Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums gilt es künftig noch stärker, die Potenziale jedes Verkehrsträgers zu nutzen, die Inter- und Multimodalität durch eine verbesserte Vernetzung zu optimieren und ein möglichst nahtloses, müheloses und zuverlässiges Reisen zu fördern. Intelligente Verkehrssysteme (IVS) können somit einen wichtigen und innovativen Beitrag leisten, dem wachsenden Transportbedarf gerecht zu werden sowie die Mobilitätsqualität zu erhöhen. Dank intelligenter Verkehrssysteme kann Mobilität deutlich

effizienter, sauberer und sicherer werden. Voraussetzung dafür sind kompatible, flächendeckende Angebote für Straße, Schiene, Luft- und Seeverkehr. Mit intelligenten intermodalen Verkehrsnetzen und innovativen Mobilitätslösungen können Verkehrsströme klüger gelenkt und damit Straßen und Umwelt deutlich entlastet werden. Durch den Ausbau intelligenter Verkehrssysteme können die Infrastruktur effizienter genutzt und die Verkehrsträger wesentlich besser vernetzt werden. Das schont auch Umwelt und Klima.

Was ist zu tun?

- Die Bundesregierung ist aufgefordert, einen Rahmen zu schaffen, der der deutschen Industrie Investitionssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit ermöglicht. Beim Individualverkehr, Transportverkehr und ÖPNV sollten weitere Pilotprojekte zu **intelligenten Verkehrssystemen** angestoßen werden.
- Die Rahmenbedingungen für die Einführung flächendeckender, kompatibler und vernetzter Systeme sowie für die Verfügbarkeit von Echtzeit-Verkehrsinformationen (Real Time Traffic Information – RTTI) insbesondere für den intermodalen Verkehr müssen geschaffen werden. Zielführend ist hier ein **Open Data** Ansatz. Diesbezügliche Projekte müssen ausgebaut werden, es sollten Plattformen für verkehrsträgerübergreifende Daten geschaffen werden.
- Besonders wichtig ist der verstärkte Ausbau von Verkehrsmanagementsystemen auf hoch belasteten Autobahnstrecken, die eine **bessere Vernetzung** dieser Systeme zum Informationsaustausch (insbesondere für Verkehrsinformations- und Parkleitsysteme, Gefahrenwarnung) ermöglichen.
- Das einheitliche Zugsicherungs- und -steuerungssystem „**European Rail Traffic Management System**“ (**ERTMS**) ermöglicht einen ungehinderten Verkehrsfluss, höhere Geschwindigkeiten, dichtere Blockabstände und mehr Schienenverkehr auf bestehenden Netzen. Es sollte deswegen zügig ein Mindestbestand an ERTMS-fähigen Strecken und Zügen erreicht werden, um die Vorteile des neuen Systems insbesondere auf den transeuropäischen Korridoren nutzen zu können.
- Als Grundlage von IVS muss auch der Ausbau eines sicheren, **leistungsfähigen Breitbandnetzes** forciert werden, insbesondere müssen Förderprogramme so ausgestaltet werden, dass Wirtschaftlichkeitslücken effizient geschlossen werden können sowie die Mitnutzung vorhandener Infrastrukturen verstärkt wird.
- Das frühzeitige Einbeziehen von **IKT-Lösungen**, v. a. das Verlegen von Leerrohren bei Erhalt, Neu- und Ausbau der Verkehrswege insbesondere in Ballungsräumen und an Hauptverkehrsachsen kann dazu beitragen, knappe öffentliche Gelder effizienter einzusetzen.
- Es gilt, einen sicheren Rechtsrahmen für den **Datenschutz** zu finden und **Datensicherheit** zu gewährleisten.

10. Wettbewerb auf der Schiene stärken

Worum geht es?

Deutschland hat mit der Bahnstrukturreform 1994 den richtigen Weg eingeschlagen. Die Liberalisierung hat zu einer grundsätzlich positiven Entwicklung des Wettbewerbs geführt. Seit 1994 ist die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr um über 55 Prozent gewachsen und im Schienenpersonenverkehr um über 35 Prozent. Auch die intramodale Wettbewerbsintensität hat sichtbar zugenommen. So lag der Marktanteil von Bahnen, die nicht zur DB oder ihren Tochtergesellschaften gehören, am Schienengüterverkehr 2012 bei 28,6 Prozent.

Damit ist der Marktanteil dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr binnen der vergangenen fünf Jahre um fast zehn Prozentpunkte gestiegen. All dies sind erfreuliche Entwicklungen. Doch der Schienenverkehr in Deutschland muss noch leistungsfähiger werden, um noch erfolgreicher sein zu können. Kurzfristig sind vor allem die Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs, die Verbesserung des Regulierungsrechts und eine effizientere Zulassungspraxis umzusetzen.

Was ist zu tun?

- Die EU muss sicherstellen, dass der europäische Schienenverkehr umfassend liberalisiert wird. Die vollständige **EU-weite Marktöffnung** im Schienenpersonenverkehr muss zügiger als im Vierten Eisenbahnpaket vorgesehen realisiert werden. Kürzere Übergangsfristen setzen, den Spielraum für Einschränkungen minimieren – darum geht es. Mögliche Einschränkungen des Marktzugangs zum Schutz gemeinwirtschaftlicher Verkehre dürfen nicht zur Marktabschottung deformiert werden.
- Die **Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge** in der EU ist vorzuschreiben – für mehr Wettbewerb, höhere Qualität, attraktivere Preise und mehr Transparenz.
- Die Politik ist gefordert, die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene weiter zu verbessern. Für fairen Wettbewerb auf der Schiene sind der diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur und hohe Anreize für Effizienz entscheidende Voraussetzungen. Der BDI unterstützt die Einführung einer **ex-ante-Genehmigung der Entgelte sowie einer Anreizregulierung** im Eisenbahnsektor. Anreizregulierung kann wesentlich dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes weiter zu optimieren und Störungen zu verringern. Es ist wichtig, dafür zu sorgen, dass die beiden Steuerungssysteme – Anreizregulierung und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – aufeinander abgestimmt werden. Eine Neuregelung muss das Prinzip der Verhältnismäßigkeit achten und darf nicht zu einer Überregulierung führen, die zusätzliche Bürokratie schafft, ohne den Wettbewerb zu fördern.
- Technisch-administrative **Zulassungsprozesse** für Schienenfahrzeuge müssen in Deutschland und der EU schneller, berechenbarer und kostengünstiger werden. Hierfür müssen die Abläufe des Zulassungsverfahrens auf europäischer Ebene vereinheitlicht und von privaten Unternehmen bzw. der Bahnindustrie selbst gesteuert werden. Die Europäische Eisenbahngesellschaft (ERA) sollte diese Prozesse überwachen und im Konfliktfall vermitteln. Parallel ist auf nationaler Ebene dafür zu sorgen, dass die Mitarbeiter der Behörden sich auf die technischen Begutachtungen der externen oder herstellereigenen Prüforganisationen verlassen können, ohne persönliche Haftungsrisiken einzugehen.
- Der Schienenverkehr hat Abgaben aus dem Emissionshandel und hohe energiepolitische Belastungen zu tragen. Die Politik darf den Schienenverkehr **nicht übermäßig belasten**. Denn hohe Abgaben und niedrige Preise sind „kommunizierende Röhren“.

11. Starke Strukturen für den Luftverkehrsstandort Deutschland schaffen

Worum geht es?

Als führende Exportnation braucht Deutschland eine effiziente Verknüpfung mit anderen Wirtschaftsregionen in der Welt. Dafür bedarf es einer durch den Bund koordinierten, strategisch geplanten Luftverkehrspolitik. Nur dann kann der Wachstums- und Jobmotor Luftverkehr seine volle Wirkung entfalten. Über 30 Prozent des Wertes unserer Exporte nach Übersee erfolgen per Luftfracht. Und viele Menschen wünschen sich Flugreisen zu Freunden und für den Urlaub.

Der deutsche Luftverkehr ist effizient, leistungsstark und innovativ. Er stellt sich dem globalen Wettbewerb. Eine wettbewerbsverzerrende Politik setzt dies fahrlässig aufs Spiel. Während der Luftverkehr außerhalb Europas als strategisch bedeutsam erkannt und gefördert wird, sehen hiesige Unternehmen sich mit immer restriktiveren Rahmenbedingungen und regionalen politischen Alleingängen konfrontiert. Die Politik muss umsteuern.

Was ist zu tun?

- Die **Luftverkehrsteuer** gehört rasch abgeschafft. Denn diese seit 2011 im nationalen Alleingang erhobene Steuer verzerrt den Wettbewerb zulasten deutscher Fluggesellschaften, Flughäfen – und Arbeitsplätze. Sie ist dabei ökologisch sogar kontraproduktiv, weil sie Investitionsmittel für innovative Flugzeuge entzieht. Das entgangene Passagierwachstum schädigt auch Zulieferer und die Tourismuswirtschaft. Weitere Belastungen (z. B. Kerosinsteuer) würden den globalen Wettbewerb weiter verzerren und sind deshalb falsch.
- Wo dies aus volkswirtschaftlicher Sicht notwendig ist, müssen bedarfsgerechte und international **wettbewerbsfähige Betriebszeiten** inklusive wirtschaftlich notwendiger Nachtflüge an deutschen Flughäfen zuverlässig garantiert werden. Nur so können die Unternehmen am Zeitzoneübergreifenden Welthandel teilnehmen. Dabei ist ein hohes Maß an Rücksichtnahme auf die Anwohner geboten (v. a. passiver Schallschutz).
- Deutschland braucht keine neuen Flughäfen, aber leistungsfähige Flughafenstandorte müssen sich bedarfsgerecht entwickeln können. Wesentliche Elemente einer modernen Flughafeninfrastruktur sollten in einem **Bund-Länder-Konzept** verbindlich definiert werden. Dabei sollte auch die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern im Vordergrund stehen. Überdies sollten auch notwendige Entwicklungspotenziale sowie Nachtflugstandorte festgelegt werden. Dies schafft Planungssicherheit bei Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen gleichermaßen. Subventionen für verkehrlich und wirtschaftlich bedeutungslose Flughäfen sind ordnungspolitisch falsch.
- Wo ein wachsender Luftverkehr auch Nachteile insbesondere in Form von Lärmbelastungen verursacht, müssen **faire Lösungen für den Lärmschutz** gefunden werden. Hierzu wurde ein differenzierter Katalog von Instrumenten entwickelt – darunter Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes sowie nationale und internationale gesetzliche Regelungen. Der Schlüssel liegt in einer ehrgeizigen Kombination von Ansätzen: technische Innovation, Anreize für den Einsatz von lärmarmen Flugzeugen, passiver Schallschutz in Flughafennähe, verantwortungsvolle Flächennutzungsplanung, lärmindernde Betriebsverfahren. Betriebsbeschränkungen sind als Ultima Ratio zu verstehen.

12. Klimaschutz im Luftverkehr wirksam voranbringen

Worum geht es?

Der Luftverkehr hat nicht nur eine herausragende wirtschaftliche Bedeutung, sondern auch eine hohe klimapolitische Verantwortung. Der BDI unterstützt daher sinnvolle Anreize für mehr Effizienz und ehrgeizige Klimaschutzziele im Luftverkehr. Schon heute hält die internationale Luftfahrtbranche ihre bis 2020 geltende Selbstverpflichtung ein, die Treibstoffeffizienz um jährlich 1,5 Prozent zu verbessern. Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der deutschen Flugzeugflotte liegt heute bei unter vier Litern pro Person und 100 geflogenen Kilometern. Damit das prognostizierte Wachstum des Luftverkehrs nicht auf Kosten der Umwelt geschieht,

muss Fliegen noch effizienter und ressourcenschonender werden. Notwendige Anreize hierfür bestehen schon: Kerosinkosten machen heute ungefähr ein Drittel der Betriebskosten aus. Der Schlüssel für mehr Umweltaffizienz im Luftverkehr liegt in einer Kombination aus technischen Verbesserungen (wie effizientere Triebwerke, leichtere Materialien), effektiveren Flugoperationen (wie Gewichtsreduktionen, neue Flugverfahren, optimierte Wartung), effizienterer Infrastruktur (wie besser abgestimmte Flugsicherung, treibstoffsparende Anflugverfahren) und dem Einsatz effizienter ökonomischer Instrumente.

Was ist zu tun?

- Mit dem „**Single European Sky**“ (SES) können der Klimaschutz verbessert und Kosten in Milliardenhöhe eingespart werden. Die CO₂-Emissionen würden um bis zu zwölf Prozent sinken. EU-Mitgliedstaaten, Flugsicherungsorganisationen und militärische Institutionen sind gefordert. Die Politik in Europa muss den SES endlich ins Werk setzen. Die EU-Mitgliedstaaten haben sich dazu verpflichtet, ihre nationalen Flugsicherungen bis Dezember 2012 zu neun Luftraumblöcken zusammenzulegen. Doch bislang existieren diese nur über Skandinavien sowie Irland/Großbritannien. Der von Deutschland, Frankreich, den Beneluxstaaten und der Schweiz beabsichtigte „**Functional Airspace Block Europe Central**“ (FABEC), als Kern des zukünftigen SES, muss zügig errichtet werden.
- Ein **globaler Emissionshandel** ist ein sinnvolles Instrument, um die Klimaziele im Luftverkehrssektor zu erreichen – wenn er sämtliche Airlines aller Staaten weltweit einbezieht. Ein Emissionshandel für den Luftverkehr im europäischen Alleingang dagegen hat sich zum handfesten Handelskonflikt entwickelt. Die ambitionierten Pläne aus Brüssel entpuppen sich nun als Sonderabgabe für europäische Unternehmen und als klimapolitischer Irrweg: Denn das Vorhaben schwächt die Luftfahrt in Europa – ohne das Klima zu schonen. Bundesregierung und EU-Kommission sollten deshalb auf Ebene der ICAO auf eine weltweite Lösung hinarbeiten. Für den Fall, dass diese auf absehbare Zeit nicht gelingt, sollte die EU den Emissionshandel so modifizieren, dass eine wettbewerbsneutrale Umsetzung gelingt.
- **Technologische Innovationen** ermöglichen es, Wachstum zu generieren und zugleich Umweltbelastungen zu minimieren. Die Luftfahrt muss daher auf der technologiepolitischen Agenda bleiben. Die zivile Luftfahrtstrategie der Bundesregierung – insbesondere die Fortsetzung der erfolgreichen Grundlagenforschung für die Luftfahrt und des Luftfahrtforschungsprogramms des Bundes – muss konsequent umgesetzt werden. Die Attraktivität des europäischen Forschungsrahmenprogramms „**Horizon 2020**“ darf nicht durch industriefeindliche Beteiligungsregelungen konterkariert werden.

13. Maritime Logistik stärken

Worum geht es?

Die maritime Wirtschaft bildet Europas Tor zur Welt: Rund 90 Prozent der Güter (gewichtsmäßig), die EU-Mitgliedstaaten mit dem Rest der Welt handeln, werden auf dem Seeweg transportiert. Allein über den Hamburger Hafen laufen rund 12 Prozent des deutschen Außenhandels. Um die Exportstärke in Zukunft halten zu können, ist gerade die deutsche Industrie zwingend auf ein konzeptionell vernetztes System von Seehäfen, Bin-

nenhäfen und Wasserstraßen angewiesen. Die Politik und alle Beteiligten der maritimen Lieferkette müssen angesichts des prognostizierten Wachstums im Seeverkehr, das die hervorragende Integration Deutschlands in die globale Arbeitsteilung spiegelt, alle Anstrengungen unternehmen, damit zunehmende Volumina reibungslos abgewickelt werden können.

Was ist zu tun?

- Die **Infrastruktur** muss bedarfsgerecht gestärkt werden. Engpässe in der Anbindung der Seehäfen drohen zur Wachstumsbremse zu werden. Die Infrastruktur in den Seehäfen optimieren, die seewärtigen Zufahrten ertüchtigen, die Hafenhinterlandanbindungen stärken und das Wasserstraßennetz ausbauen – darauf kommt es an. Das im Juni 2009 beschlossene Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen enthält richtige Ansätze. Der Bund muss dafür sorgen, dass die darin vorgesehenen Maßnahmen zügig umgesetzt werden – in enger Abstimmung mit den Ländern und der Wirtschaft.
- In **Hafenhinterlandanbindungen** und seewärtige Zufahrten muss prioritär investiert werden. Vorrangig ist die Anbindung der seeverladenden Industrie an die deutschen Häfen an Nord- und Ostsee sowie die ARA-Häfen im europäischen Ausland. Zentral sind u. a. der Neubau der Y-Trasse, die deutsche Anschlussstrecke an die „Betuwe“-Linie sowie der Weiterbau der A 20. Die Fahrrinnen von Untereibe, Außen- und Unterweser müssen angepasst, der marode Nordostsee-Kanal zügig modernisiert werden.
- Der **Wettbewerb** zwischen den europäischen Häfen muss gestärkt werden. Nur Wettbewerb bietet die Gewähr für einen qualitativ hochwertigen, kostengünstigen Zugang zum Seeverkehr. Wettbewerb darf nicht durch staatliche Beihilfen verzerrt werden. Gleichzeitig gilt es, für die oft immensen Investitionen in Infra- und Suprastrukturen der Häfen langfristige Planungssicherheit zu schaffen. Hierauf ist bei Liberalisierungsplänen Rücksicht zu nehmen.
- Die **Binnenschifffahrt** kann einen wichtigen Beitrag zur Entlastung von Straße und Schiene leisten, wenn die Voraussetzungen dafür geschaffen werden. Dazu müssen Schleusen modernisiert und teils neugebaut, verlässliche Fahrrinntiefen auf den großen Wasserstraßen Elbe, Weser, Donau hergestellt sowie Brücken im Hinterlandverkehr der Seehäfen für einen mehrlagigen Containerverkehr angehoben werden.
- Um den **Kombinierten Verkehr** voranzutreiben, sind regulatorische Erleichterungen und Zuwendungen für den Bau, die Erweiterung und den Ausbau von Umschlaganlagen fortzuführen.
- Internationale Vereinbarungen im Rahmen der IMO sehen vor, den **Schwefelgehalt** in Schiffstreibstoffen in Nord- und Ostsee ab 2015 von 1,5 auf 0,1 Prozent zu reduzieren. Das unterstützt der BDI. Zugleich sind Anreizsysteme zur Förderung von Umrüstmaßnahmen erforderlich – zum Beispiel Investitionsbeihilfen für Schiffseigner.
- Das deutsche **Seehandelsrecht** bleibt weiterhin modernisierungsbedürftig. Die Haftungshöchstbeträge für die Reeder sind nach wie vor inakzeptabel niedrig und sollten angehoben werden.

14. Potenziale innovativer Nutzfahrzeugkonzepte nutzen

Worum geht es?

Das Verkehrswachstum und die Herausforderung umweltfreundlicher, sicherer Transporte erfordern kontinuierliche Effizienzsteigerungen bei allen Verkehrsträgern. Auch innovative Nutzfahrzeugkonzepte können einen wichtigen Beitrag für mehr Transporteffizienz, reduzierten Kraftstoffverbrauch und geringere Lärmemissionen im Straßengüterverkehr leisten. Durch innovative Nutz-

fahrzeugkonzepte können allein im nationalen Verkehr bis zu 2,2 Mrd. Fahrzeug-km eingespart werden. In vielen Industriebereichen ließen sich einzelne Fahrten bündeln und damit Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen reduzieren. Das ist wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll.

Was ist zu tun?

- Der **Feldversuch zur Erprobung des Lang-Lkw** sollte ergebnisoffen weitergeführt, das Streckennetz innerhalb des Ordnungsrahmens weiter ausgebaut werden – indem zum Beispiel weitere Bundesländer einbezogen werden. Erste Erfahrungen weisen darauf hin, dass Lang-Lkw in ihrem Einsatzfeld zwischen logistischen Knoten einen wichtigen Beitrag zu mehr Effizienz in Transportketten leisten können. Durch die Bündelung von Fahrten und einen leichteren Umstieg von Behältern zwischen den Verkehrsträgern kann ein zusätzlicher Beitrag zur Entlastung der Autobahnen und zum Klimaschutz geleistet werden.
- Unabdingbare Voraussetzungen für innovative Lang-Lkw-Konzepte sind:
 - technische Mindestanforderungen an die Ausrüstung der Fahrzeuge (u. a. zwei angetriebene Achsen bei acht Achsen am Fahrzeug, gelenkte Dolly-Achse oder zusätzliche Lenkachse am Auflieger, Mindestmotorisierung, Achslastsensorik),
 - zusätzliche Sicherheitsausstattung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (u. a. ABS, ESP, Spurhalteassistent, Bremsassistent mit Active Cruise Control),
 - qualifiziertes Fahrpersonal durch spezielle Zusatzausbildung und weitere Anforderungen vergleichbar mit Gefahrguttransporten,
 - Verkehrssicherheit auch durch definierte Einsatzkriterien (ein Regelsatz in Innenstädten ist nicht denkbar),
 - Kompatibilität zum Kombinierten Verkehr Straße/Schiene.
- Weitere Optionen zum **grenzüberschreitenden Einsatz** von Lang-Lkw in der EU sollten erschlossen werden.
- Die **Verbesserung der aerodynamischen Eigenschaften von Lkw** bietet großes Potenzial für eine weitere Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß im Güterverkehr. Hierfür ist jedoch eine Überarbeitung der geltenden Abmessungen erforderlich, ohne dass sich dadurch die Ladekapazität verändert. Die Vorschläge der EU-Kommission weisen in die richtige Richtung. Sie sollten zeitnah beschlossen und dann praxisgerecht und umsetzbar ausgestaltet werden.

Impressum

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Breite Straße 29

10178 Berlin

Telefon: +49 30 2028-0

www.bdi.eu

Redaktion:

Referenten der Abteilung Mobilität und Kommunikation

Lars Döbert

Antje Fiehn

Lutz Kneer

Florian Knobloch

Sarah Seidemann

Gesamtredaktion:

Dr. Ben Möbius, Abteilungsleiter Mobilität und Kommunikation

Layout und Druck:

DCM Druck Center Meckenheim GmbH

www.druckcenter.de

Verlag:

Industrie-Förderung GmbH, Berlin

Stand:

September 2013

BDI-Drucksache Nr. 615

BDI-Verkehrsausschuss

Vorsitzender:

Matthias Wissmann, BDI-Vizepräsident,
Präsident des Verbandes der Automobilindustrie

Stellvertretender Vorsitzender:

Dr.-Ing. Walter Fleischer, Geschäftsführung
KEMNA BAU Andreae GmbH & Co. KG

Vorstand:

Dr. Jochen Eickholt
Thomas Kropp
Dr. Peter Langenbach
Dr. Karl-Friedrich Rausch
Dipl.-Kfm. Hans-Joachim Welsch

Geschäftsführer:

Dr. Ben Möbius

Mit der BDI-Mobilitätsagenda entwirft die deutsche Industrie technische und politische Lösungen für alle wichtigen Dossiers:

www.bdi.eu/mobilitaetsagenda.htm

