



BDI

Industrieland
Deutschland
stärken.

Mobilität stärken, Umwelt schonen, Wachstum sichern

Verkehrspolitische Kernforderungen
für die 17. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages

**Mobilität stärken, Umwelt schonen,
Wachstum sichern**

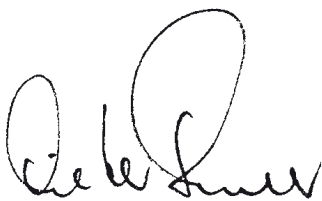
Verkehrspolitische Kernforderungen
für die 17. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages

Vorwort

Mobilität schafft Wohlstand und Arbeitsplätze für Deutschland. Sie ist Ausdruck von Lebensqualität und Freiheit, ermöglicht soziale und kulturelle Teilhabe. Und für die arbeitsteilige, global vernetzte Wirtschaft ist reibungsloser Güterverkehr unverzichtbar. Das gilt für unser Land, den Exportweltmeister, in besonderem Maße.

Doch unsere Mobilität von morgen muss noch effizienter sein: klimafreundlich, Ressourcen schonend, leiser, sicherer, abgestimmt auf individuelle Bedürfnisse und optimale Logistik. Deshalb muss das Ziel heißen: Wohlstand sichern und zugleich die mit Verkehr verbundenen unerwünschten Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Menschen minimieren. Nachhaltige Mobilität bedeutet deshalb, Wachstum und Ressourcenschutz im Verkehrssektor noch besser zusammenzubringen.

Dafür müssen Industrie und Politik ihrer Verantwortung gerecht werden. Die Industrie hat innovative Technologie zu liefern, sie sorgt für neue Konzepte – Lösungen für unsere effiziente Mobilität von morgen. Diese Lösungen können nur aus der Industrie kommen, niemand sonst kann sie liefern. Die Politik muss Rahmenbedingungen so setzen, dass neue Ideen erfolgreich wirken können. Das kann nur gelingen mit einem umfassenden verkehrspolitischen Ansatz.



Dieter Schweer
Mitglied der Hauptgeschäftsführung,
Bundesverband der Deutschen Industrie

Manche in der Politik setzen auf Verteuerung, Verzicht und Dirigismus. Aber soll individuelle Mobilität wieder Privileg einiger weniger werden? Soll Güterverkehr staatlich gelenkt, soll er verteuert werden – was letztlich auch im Portemonnaie der Bürger spürbar wird. Das ist der falsche Weg.

Deutschland braucht Verkehrspolitik für Wachstum, Umweltschutz und gesellschaftliche Teilhabe. Politik, die auf Fortschritt setzt – Politik aus einem Guss. Für nachhaltige Mobilität muss eins ins andere greifen: Investitionen in exzellente Verkehrsinfrastruktur, mehr Effizienz bei Planung, Bau und Betrieb, der Einsatz intelligenter Verkehrssysteme, die Entwicklung innovativer Antriebstechnologien, die optimale Vernetzung aller Verkehrsträger.

Mobilität stärken, Umwelt schonen, Wohlstand sichern: Darum geht es in den kommenden Jahren mehr denn je. Der BDI stellt zwölf Empfehlungen vor für die Verkehrspolitik in der 17. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages.

Wir freuen uns auf den gemeinsamen Dialog. Für unsere Mobilität von morgen.



Dr. Ben Möbius
Leiter Abteilung Infrastruktur,
Verkehr und Telekommunikation,
Bundesverband der Deutschen Industrie

Inhalt

Vorwort	5
Zusammenfassung	8
1. In exzellente Verkehrsinfrastruktur investieren	10
2. Öffentlich-Private Partnerschaften besser nutzen	11
3. Effizienz bei Planung und Betrieb der Verkehrswege verbessern	12
4. Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen	13
5. Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Klima minimieren	14
6. Intelligente Verkehrssysteme fördern	15
7. Innovative Antriebstechnologien und Kraftstoffe entwickeln	16
8. Wettbewerb auf der Schiene stärken	17
9. Starke Strukturen für den Luftverkehrsstandort Deutschland schaffen	18
10. Flugverkehrsmanagement im europäischen Luftraum optimieren	19
11. Leistungsfähigkeit von Häfen, Seeverkehr und Binnenschifffahrt stärken	20
12. Potenziale innovativer Nutzfahrzeugkonzepte nutzen	21
Impressum	22

Zusammenfassung

1. In exzellente Verkehrswege investieren

Moderne Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat unserer Wirtschaft. Doch seit Jahren investiert Deutschland zu wenig. Deshalb müssen die Investitionen des Bundes auf erhöhtem Niveau stabilisiert werden. Schätzungen zufolge liegt der jährliche Bedarf bei mindestens 12 Mrd. Euro. Die effiziente Bewirtschaftung und Erhaltung der Verkehrswege müssen hohe Priorität haben. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut müssen der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft (VIFG) unmittelbar zufließen und zweckgebunden werden. Für mehr Transparenz sollte die Bundesregierung einen Verkehrsinfrastruktur-Bericht erstellen.

2. Öffentlich-Private Partnerschaften besser nutzen

Öffentlich-Private Partnerschaften sind ein wichtiges Element moderner Verkehrspolitik. Die ersten Erfahrungen mit ÖPP-Pilotprojekten sind grundsätzlich positiv. Denn mit ÖPP werden wirksame Anreize geschaffen, Vorhaben schneller und effizienter zu realisieren. Die vielfältigen Potenziale von ÖPP im Verkehrswegebau müssen deshalb zukünftig besser ausgeschöpft werden. Ausschreibungs- und Vergabeverfahren müssen weiter standardisiert, der Spielraum für die Realisierung technischer Innovationen erhöht werden.

3. Effizienz bei Planung und Betrieb der Verkehrswege verbessern

Die komplizierten Beziehungen von Bund und Ländern bei Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb, insbesondere von Bundesfernstraßen, führen mitunter zu gesamtwirtschaftlich nicht optimalen Lösungen. Um Wachstumskräfte zu stärken, müssen diese Beziehungen entflochten, Zuständigkeiten klar zugeordnet und Finanzierungsfragen geklärt werden. Bundesstraßen, deren Bedeutung für den Fernverkehr gering ist, sollten abgestuft und in die Verantwortung der Länder übergeben werden.

4. Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen

Die Verfahren zur Planung und Genehmigung von Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland dauern häufig Jahre, nicht selten auch Jahrzehnte. Mit einer Reihe von Beschleunigungs- und Vereinfachungsgesetzen konnten bereits wichtige Erfolge erreicht werden. Dennoch bestehen noch immer erhebliche Optimierungspotenziale. Bund und Länder sind aufgefordert, gemeinsam weitere Maßnahmen zu ergreifen, um Planungsverfahren zu straffen und effizient, zügig sowie bürokratiearm durchführen zu können. Private Koordinatoren können das Verfahrensmanagement unterstützen.

5. Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Klima minimieren

Die Wirtschaft bekennt sich zu ihrer Verantwortung für eine nachhaltige Mobilität. Bei allen Verkehrsträgern wird mit Nachdruck und erfolgreich für mehr Effizienz und Klimaverträglichkeit gearbeitet. Der bestehende Instrumentenmix aus kosteneffizienten Anreizen und Förderprogrammen muss deshalb auch künftig eingesetzt und weiterentwickelt werden. Zusätzliche Instrumente müssen einen Mehrwert im Hinblick auf Wirksamkeit und Kosteneffizienz bieten. Sie müssen innovative Technologien fördern und die Wettbewerbsfähigkeit stärken. Insellösungen sind weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll.

6. Intelligente Verkehrssysteme fördern

Durch intelligente Vernetzung kann Mobilität deutlich effizienter, sauberer und sicherer werden. Die Politik hat Rahmenbedingungen zu schaffen für die Einführung flächendeckender, kompatibler, vernetzter Systeme und für die Verfügbarkeit von Echtzeit-Verkehrsinformationen insbesondere für den intermodalen Verkehr. Eine »Roadmap Intelligente Verkehrssysteme« könnte die Grundlage bilden, indem sie Projekte bündelt und Forschungslücken offenlegt. IKT-Lösungen, u. a. das Verlegen von Leerrohren, sollten frühzeitig bei Erhalt, Neu- und Ausbau der Verkehrswege berücksichtigt werden.

7. Innovative Antriebstechnologien und Kraftstoffe entwickeln

Für kurzfristige Einsparungen bei CO₂ und anderen Treibhausgasen sind die Optimierung bestehender Antriebstechnologien sowie die Beimischung von Biokraftstoffen die wirksamsten Hebel. Neue Technologien, insbesondere der Elektroantrieb, werden effiziente Verbrennungsmotoren und erdölbasierte oder gasförmige Kraftstoffe auf absehbare Zeit nicht ersetzen, sondern wichtige zusätzliche Lösungen bieten. Die staatliche Unterstützung für Forschung und Entwicklung sollte einem technologieutralen Ansatz folgen, um der technologischen Diversifizierung Rechnung zu tragen.

8. Wettbewerb auf der Schiene stärken

Die deutsche Industrie hat in den vergangenen Jahren positive Erfahrungen mit dem Wettbewerb auf der Schiene gemacht. Er hat zu erheblichen Produktivitäts- und Qualitätsfortschritten bei der Deutschen Bahn AG und privaten Wettbewerbern beigetragen. Die Politik ist gefordert, die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene weiter zu verbessern und auch auf europäischer Ebene auf eine vollständige Öffnung der Schienenverkehrsmärkte hinzuwirken. Der diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz und den Anlagen muss europaweit uneingeschränkt gewährleistet werden.

9. Starke Strukturen für den Luftverkehrsstandort Deutschland schaffen

Als führende Exportnation braucht Deutschland eine effiziente Verknüpfung mit anderen Wirtschaftsregionen in der Welt. Dafür bedarf es einer durch den Bund koordinierten, strategisch geplanten, leistungsfähigen Flughafeninfrastruktur. Flughäfen müssen bedarfsgerecht und zeitnah ausgebaut werden können. Zudem sind flexiblere und international wettbewerbsfähige Betriebszeiten an deutschen Flughäfen notwendig. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) ab 2012 muss wettbewerbsneutral erfolgen.

10. Flugverkehrsmanagement im europäischen Luftraum optimieren

Die bestehende Fragmentierung des europäischen Flugverkehrsmanagements entlang der nationalen Grenzen verhindert eine optimale Nutzung der Kapazität. Einen einheitlichen europäischen Luftraum, den Single European Sky (SES), mit einem gemeinsamen, grenzüberschreitenden Flugverkehrsmanagement zu schaffen, ist daher vordringlich. Ein gemeinsamer Luftraum in Europa ermöglicht direktere Flugrouten. Das spart Zeit, Kerosin und Kosten. Die CO₂-Emissionen sinken um bis zu zwölf Prozent. So lassen sich pro Jahr mindestens elf Millionen Tonnen CO₂ vermeiden.

11. Leistungsfähigkeit von Häfen, Seeverkehr und Binnenschifffahrt stärken

Für die Exportnation Deutschland bildet die maritime Wirtschaft ein Tor zur Welt. Die Seehäfen sind Schnittstellen für den deutschen Außenhandel. Der langfristige Wachstumstrend der deutschen Seehäfen ist ungebrochen. Der gezielte Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen sowie die Beseitigung von Kapazitätsengpässen in den Häfen – das ist für unser Land essentiell. Der Wettbewerb der europäischen Häfen muss weiter gestärkt, die Wasserstraßen müssen für die Binnenschifffahrt modernisiert werden. Die maritime Forschungsförderung bedarf weiterer Entbürokratisierung.

12. Potenziale innovativer Nutzfahrzeugkonzepte nutzen

Das Verkehrswachstum und die Herausforderung umweltfreundlicher, sicherer Transporte erfordern mehr Effizienz bei allen Verkehrsträgern. Innovative Nutzfahrzeugkonzepte können einen wichtigen Beitrag für mehr Transporteffizienz, reduzierten Kraftstoffverbrauch und geringere Lärmemissionen im Straßengüterverkehr leisten. Dafür ist insbesondere eine maßvolle Erhöhung der maximal zulässigen Gesamtlänge und der maximal zulässigen Gesamtgewichte (orientiert am Kombinierten Verkehr, 44 t) sinnvoll. Infrastrukturverfügbarkeit und -belastung sowie Verkehrssicherheit müssen Maßstab sein.

1. In exzellente Verkehrsinfrastruktur investieren

Eine moderne Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat für Mobilität und Wohlstand. Leistungsfähige, gut erhaltene und ausgebauten Verkehrswege sind für Unternehmen und Bürger unverzichtbar. Dennoch stagnieren die Investitionen in die Verkehrswege seit vielen Jahren unterhalb des erforderlichen Bedarfs. Das Ergebnis: Rund 40 Prozent des Bundesstraßennetzes sind nicht mehr uneingeschränkt gebrauchsfähig. Deutschland lebt zunehmend von der Substanz.

Mit den Maßnahmenpaketen I und II stehen in 2009 und 2010 nominal jeweils rund 12 Mrd. Euro für Investitionen in die Bundesverkehrswege zur Verfügung. Das verringert das über viele Jahre entstandene Finanzierungsdefizit. Aber nach dem Entwurf der Finanzplanung bis 2013 sollen die Investitionen ab 2011 wieder unter 10 Mrd. Euro pro Jahr liegen – also deutlich unter dem Bedarf.

Das hätte schwerwiegende Folgen für den Standort Deutschland. Investitionen in unsere Verkehrswege sind Zukunftsinvestitionen, die nicht nach Kassenlage erfolgen dürfen. Und: Ein zehn Prozent höherer Kapitalstock erhöht das Wachstum der Wirtschaft langfristig um mindestens einen Prozentpunkt.

BDI-Positionen und Ziele

- Um eine bedarfsgerechte Erhaltung und Modernisierung der Bundesverkehrswege zu gewährleisten, müssen die Investitionsmittel in den kommenden Jahren auf erhöhtem Niveau stabilisiert werden. Schätzungen zufolge liegt der jährliche Bedarf bei mindestens 12 Mrd. Euro.

- Die effiziente, an Leistungsfähigkeit und Substanzerhalt orientierte Bewirtschaftung und bedarfsgerechte Erhaltung der Verkehrswege müssen bei allen Verkehrsträgern hohe Priorität haben. Für die Bundesschienenwege wurde mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz ein zukunftsweisendes Instrument eingeführt. Auch für die Bundesfernstraßen und die Bundeswasserstraßen müssen geeignete Instrumente entwickelt werden, um die erforderlichen Investitionen unabhängig von Schwankungen der öffentlichen Haushalte sicherzustellen.
- Neue Verkehrsprojekte müssen streng nach Nutzen-Kosten-Kriterien priorisiert und umgesetzt werden. Stark be- oder überlastete Streckenabschnitte müssen zeitnah erweitert und ausgebaut werden. Zudem fehlen schon heute ausreichende Lkw-Stellplätze auf Autobahn-Rastanlagen. Sie müssen unverzüglich geschaffen werden.
- Die Einnahmen aus der Lkw-Maut müssen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) unmittelbar zufließen und in voller Höhe in stabilen Finanzierungskreisläufen für Investitionen eingesetzt werden. Die Zweckbindung für Investitionen muss – stärker als bislang – rechtlich und wirtschaftlich verbindlich werden. Nutzungsentgelte im Verkehr müssen grundsätzlich streng zweckgebunden werden. Mit einer Kreditemächtigung für die VIFG, zum Beispiel begrenzt in Höhe einer Jahreseinnahme der Lkw-Maut, sollte die Flexibilität bei Infrastrukturinvestitionen weiter erhöht werden.
- Die Bundesregierung sollte einen regelmäßigen Bericht zum Zustand und zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen erstellen, um hier mehr Transparenz zu schaffen.

2. Öffentlich-Private Partnerschaften besser nutzen

Öffentlich-Private Partnerschaften im Verkehrswegebau bilden neben der traditionellen Haushaltsfinanzierung eine wichtige Ergänzung moderner Verkehrspolitik. Die vielfältigen Potenziale von ÖPP im Verkehrswegebau müssen deshalb zukünftig noch besser ausgeschöpft werden.

Denn die ersten Erfahrungen mit ÖPP-Pilotprojekten im Verkehrswegebau in Deutschland sind grundsätzlich positiv. Mit ÖPP werden wirksame Anreize 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.

Zugleich liegt die Qualität der Bauausführung etwa bei den A-Modellen am oberen Rand des Spektrums. Auch das fällt wirtschaftlich positiv ins Gewicht. Der lebenszyklusorientierte, über die wirtschaftliche Nutzungsdauer optimierte Betrieb und Erhalt der Strecken bedeutet mehr Effizienz – zum Vorteil der gesamten Volkswirtschaft.

BDI-Positionen und Ziele

- ÖPP-Modelle sollten flexibel und angepasst auf die konkreten Vorhaben weiterentwickelt werden. Sie sollten immer dann Anwendung finden, wenn ihre Vorteile in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nachgewiesen wurden. Denn die Erfahrungen der ersten Pilotprojekte 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 und der große zeitliche Vorlauf vor Baubeginn müssen gesenkt werden.
- 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 Verfügbarkeitsselementen optimiert werden.
- Mit der Vergabe größerer Konzessionsstrecken ließen sich die Bedingungen für den wirtschaftlichen Erhalt und Betrieb weiter verbessern.
- 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.
- Die Potenziale Öffentlich-Privater Partnerschaften sollten auch bei der Bewirtschaftung und Bereitstellung von Schieneninfrastrukturen erschlossen werden.

3. Effizienz bei Planung und Betrieb der Verkehrswege verbessern

Die komplizierten Beziehungen von Bund und Ländern bei Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb, insbesondere von Bundesfernstraßen, führen mitunter zu gesamtwirtschaftlich nicht optimalen Lösungen. Um Wachstumskräfte zu stärken, müssen diese Beziehungen entflochten, Zuständigkeiten klar zugeordnet und Finanzierungsfragen geklärt werden. Dann können die Investitionsmittel für die Verkehrswege so effizient wie möglich eingesetzt werden: Nach gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Kriterien statt nach Länder- und Regionalproporz.

Im Rahmen der Föderalismusreform II sind wichtige Arbeiten auch für den Verkehrssektor begonnen worden. Sie müssen nun konsequent fortgeführt und zum Abschluss gebracht werden.

BDI-Positionen und Ziele

- Bundesstraßen, deren Bedeutung für den Fernverkehr gering ist, sollten abgestuft werden und damit in die ausschließliche Verantwortung der Länder übergeben werden. Nach vorsichtigen Schätzungen besitzen etwa 18 000 bis 20 000 km der heutigen Bundesstraßen keine Fernverkehrsbedeutung mehr. Hinzu kommen rund 4 100 km autobahnparallele Bundesstraßen. Insgesamt wären damit rund 50 Prozent der heutigen Bundesstraßen von den Ländern abgestuft zu übernehmen. Die damit im Zusammenhang stehenden finanziellen Fragen müssen zwischen Bund und Ländern gelöst werden. Mittelfristig müssen die Kompetenzen des Bundes im Bereich der Fernstraßenverwaltung weiter konzentriert und damit gestärkt werden.

- Eine moderne Kosten- und Leistungsrechnung sollte rasch in der Straßenbauverwaltung eingeführt werden. Die genaue Zuordnung von Kosten und Leistungen der Verwaltung zu einzelnen Straßenprojekten schafft Transparenz – das schärft Kostenbewusstsein. Der Wert der Infrastruktur als Vermögen des Staates würde dadurch deutlich. Der Stellenwert der Erhaltung des Netzes würde steigen, denn Vernachlässigungen würden sichtbar als Vermögenseinbußen. Im Rahmen eines länderübergreifenden Benchmarkings sollten Anreize für eine besonders kosteneffiziente und effektive Verwaltung der Straßen gesetzt werden.
- Auch in der Bewirtschaftung der Schieneninfrastrukturen können weitere Effizienzpotenziale gehoben werden. Durch die seit 2009 geltende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz ist ein wichtiges Element bereits umgesetzt. Implementierung, Handhabbarkeit und Wirksamkeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sollten kontinuierlich überprüft werden, um das Instrument weiterzuentwickeln. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sollte durch eine effiziente Anreizregulierung ergänzt werden. Die Einrichtung eines Planungsbudgets (ca. 50 Mio. Euro) könnte zudem einen ausreichenden Planungs- und Projektvorlauf auch für die Schieneninfrastrukturen ermöglichen. Perspektivisch sollte bei allen Verkehrsträgern ein Wettbewerb in der Bewirtschaftung der Infrastrukturen angestrebt werden.

4. Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen

Die Verfahren zur Planung und Genehmigung von Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland dauern häufig Jahre, nicht selten auch Jahrzehnte. Mit einer Reihe von Beschleunigungs- und Vereinfachungsgesetzen konnten wichtige Erfolge erreicht werden. Der vergleichsweise schnelle Aufbau moderner Verkehrsinfrastrukturen in den neuen Bundesländern hat gezeigt, dass Baurecht auch in Deutschland binnen angemessener Zeit geschaffen werden kann. Dennoch bestehen noch immer erhebliche Optimierungspotenziale. Bund und Länder sind daher aufgefordert, gemeinsam weitere Maßnahmen zu ergreifen, um Planungsverfahren effizient, zügig und bürokratiearm durchführen zu können.

BDI-Positionen und Ziele

- **Verfahrensmanagement durch private Koordinatoren:** Private Koordinatoren könnten 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 faktische Durchführung von Anhörungen.
- **Zur Straffung von Planungs- und Genehmigungsverfahren** müssen im materiellen Recht bundeseinheitliche Standards mit eindeutigen Auslegungskriterien geschaffen und die verwendeten Rechtsbegriffe durch klare Definitionen ergänzt werden.

- **Erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes:** Im Rahmen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes 2006 wurde u. a. die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts für eine Reihe von Projekten bestimmt. Erste Erfahrungen deuten darauf hin, dass es zu dem schon im Vorfeld befürchteten Verfahrensstau beim Bundesverwaltungsgericht kommen könnte. Die Regelung sollte unverzüglich überprüft werden, um rasch Lösungen für eine Beschleunigung der Verfahren zu ermöglichen.
- **Regelungen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes in das allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz übernehmen:** Dies gilt zum Beispiel für die Verkürzung von Fristen, wie der Entscheidungsfrist für Behörden zum Verzicht auf einen Erörterungstermin oder die Verkürzung der Drei-Monats-Frist (Anhörung von Behörden) auf einen Monat.
- **Raumordnungsverfahren (ROV) straffen:** Die raumordnerischen Feststellungen sollten nicht mehr in einem separaten Verfahren, sondern im Planfeststellungsverfahren getroffen werden. Damit könnten sich Doppelprüfungen und Überschneidungen im ROV und Planfeststellungsverfahren vermeiden lassen. Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sollten verbindlich »abgeschichtet« werden, so dass UVP-Belange, die bereits im ROV geprüft wurden, im Planfeststellungsverfahren nicht erneut geprüft werden müssten.
- **Regelungen zum Sofortvollzug und Erweiterung der Zulassung von Plangenehmigungen ausweiten:** Die heute mögliche Anordnung des Sofortvollzugs bei Vorhaben des vordringlichen Bedarfs bei Bundesfernstraßen könnte auf Ausbaumaßnahmen mit geringem Leistungsumfang, Rastanlagen o. ä. erweitert werden.

5. Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Klima minimieren

Mobilität und Verkehr bedeuten Wertschöpfung, Wohlstand und Lebensqualität. Wirtschaft und Bürger sind auch künftig auf leistungsfähigen Verkehr angewiesen. Deshalb muss Ziel sein: Die mit Verkehr verbundenen negativen Auswirkungen auf Umwelt, Klima, Natur und Menschen minimieren und zugleich die Grundlagen unserer arbeitsteiligen Wirtschaft sichern.

Die Wirtschaft bekennt sich zu ihrer Verantwortung bei der Verringerung negativer Auswirkungen unserer modernen Mobilität. Bei allen Verkehrsträgern werden größte Anstrengungen zur Steigerung von Effizienz und Klimaverträglichkeit unternommen. Deutschland ist Vorreiter für mehr CO₂-Effizienz.

So haben zum Beispiel die deutschen Fluggesellschaften den spezifischen Verbrauch ihrer Flotten seit 1990 um mehr als 30 Prozent gesenkt. Mit noch moderneren und verbrauchsärmeren Flugzeugen werden sie ihre spezifischen CO₂-Emissionen bis 2020 um weitere 25 Prozent reduzieren. Die deutschen Flughäfen unterstützen diesen Kurs aktiv, etwa durch emissionsabhängige Landeentgelte.

Seit 1999 sinken die CO₂-Emissionen des deutschen Straßenverkehrs – trotz steigender Fahrleistungen – und liegen seit 2007 unter den Werten von 1990. Allein 2008 sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw um 2,9 Prozent zurückgegangen. Beachtlich sind auch die Erfolge von Bussen und Eisenbahnen im Klimaschutz. Die Eisenbahnen konnten seit Beginn der 1990er Jahre den spezifischen CO₂-Ausstoß bis heute um etwa 40 Prozent senken. Durch moderne Motoren werden die Schadstoffemissionen von Bussen in den kommenden Jahren um bis zu 60 Prozent sinken.

Aber: Emissionen, Lärm, Staus und Unfälle müssen weiter minimiert werden. Deutsche Unternehmen bieten dafür eine Vielzahl innovativer Lösungen, deren Entwicklung und Anwendung gezielt gefördert werden sollte.

BDI-Positionen und Ziele

- Der bestehende erfolgreiche Instrumentenmix muss auch künftig eingesetzt und weiterentwickelt werden. Denn mit wirksamen und kosteneffizienten Instrumenten konnten bemerkenswerte Erfolge erzielt werden. Dazu zählen sinnvolle Anreize wie lärm- und emissionsabhängige Entgelte im Luftverkehr, die emissionsabhängige Spreizung der Lkw-Maut sowie Förderinstrumente beispielsweise zur Anschaffung moderner Nutzfahrzeuge. Ein Ergebnis: Mitte 2009 wird fast die Hälfte der Transportkilometer auf deutschen Autobahnen von umweltfreundlichen Euro 5-Fahrzeugen erbracht.

- 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. Die Einführung einer gewichtsbasierten Verbrauchskennzeichnung für Pkw kann Kunden über die Effizienz eines Fahrzeugs informieren.
- Mögliche zusätzliche Instrumente müssen einen Mehrwert im Hinblick auf Wirksamkeit und Kosteneffizienz bieten. Sie müssen innovative Technologien, zum Beispiel für lärmarme Schienenverkehre, fördern und die Wettbewerbsfähigkeit stärken. Insellösungen, wie der Alleingang der EU bei der Einbindung des Luftverkehrs in den Emissionshandel, sind klima- und umweltpolitisch nicht zielführend und deshalb abzulehnen. Auf globaler Ebene hat der Luftverkehr in der IATA eine Selbstverpflichtung zu CO₂-neutralem Wachstum ab 2020 verabschiedet. Die Politik muss diese Bemühungen durch realistische Minderungsziele flankieren.
- Die umstrittenen Vorschläge der Europäischen Kommission zur Internalisierung externer Kosten im Verkehr sollten in der vorliegenden Form nicht weiterverfolgt werden. Denn nicht Verteuerung, sondern die Minimierung negativer Auswirkungen des Verkehrs muss im Mittelpunkt einer Strategie für verantwortungsvolle Mobilität stehen. Die vorgeschlagene Internalisierung würde Kostensteigerungen selbst für umweltfreundliche Verkehre zur Folge haben. Eine Minderung negativer Auswirkungen des Verkehrs ist allenfalls mittelbar zu erwarten. Die ökologischen Wirkungen durch die Spreizung der Lkw-Maut in Deutschland würden zur Disposition gestellt, widersprüchliche Anreize gesetzt und einseitige Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern und international agierenden Verkehrsunternehmen geschaffen. Auch die Methodik wirft erhebliche Fragen auf.

6. Intelligente Verkehrssysteme fördern

Dank intelligenter Verkehrssysteme (ITS) kann Mobilität deutlich effizienter, sauberer und sicherer werden. Eine zentrale Rolle kommt dabei der besseren Vernetzung der Verkehrsträger zu. Voraussetzung dafür sind kompatible und flächendeckende Angebote für Straße, Schiene, Luft- und Seeverkehr, Häfen sowie Binnenschifffahrt.

Die EU-Kommission hat einen Aktionsplan zur Einführung von ITS in Europa vorgelegt. Dieser umfasst eine Mitteilung und eine Richtlinie zu ITS im Straßenverkehr. Die Mitteilung bündelt bestehende Projekte und neue Ansätze in sechs Aktionsbereichen (insb. Nutzung von Verkehrsdaten, Sicherheit, Vernetzung und europäische Koordination). Der vorliegende Plan nimmt anders als die ersten Fassungen keinen Bezug mehr auf einige Kostentreiber (digitaler Tachograf, Erweiterung der Eurovignetten-Richtlinie).

Mit der Richtlinie will die Kommission den Rahmen zur koordinierten Entwicklung und Einführung von interoperablen ITS-Lösungen im Straßenverkehr sowie deren Spezifikation für die Mitgliedstaaten abstecken. Einheitliche europäische Ansätze für Stauvermeidung, bessere Infrastrukturnutzung und Verkehrslenkung sowie höhere Verkehrssicherheit könnten so schneller verwirklicht werden.

BDI-Positionen und Ziele

- Die Bundesregierung sollte sich weiterhin engagiert für ITS einsetzen. Besonders wichtig sind der verstärkte Ausbau von Verkehrsmanagementsystemen auf hoch belasteten Autobahnstrecken, die bessere Vernetzung dieser Systeme zum Informationsaustausch (insbesondere für Verkehrsinformations- und Parkleitsysteme), die Förderung von ETCS und Pilotprojekten. Beispielhaft sind »SIM-TD« und »Aktiv«.

- 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. Eine »Roadmap Intelligente Verkehrssysteme« könnte, indem sie Projekte bindet und Forschungslücken offenlegt, die Grundlage bilden.
- Die Bundesregierung ist aufgefordert, die Rahmenbedingungen für Mautmehrwertdienste auf Basis des deutschen Lkw-Mautsystems rasch zu klären, die Frequenzvergabe für die Car2x-Kommunikation diskriminierungsfrei zu regulieren und Vergabekonditionen zu erlassen.
- 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.
- Der ITS Aktionsplan der EU-Kommission ist grundsätzlich richtig. Die Umsetzung der Richtlinie zur Interoperabilität von Mautsystemen als Bestandteil des Aktionsplans könnte beschleunigt werden. Aufgeführte Projekte und Aktionsbereiche im ITS Aktionsplan müssen aber mit konkreten Zielen, Maßnahmen (inkl. Impact Assessment) und Finanzierungsplänen untersetzt werden. Der Fokus sollte hierbei auf der Einführung von RTTI und einem Parkplatzinformationssystem insbesondere für Ballungszentren und Fernstraßen sowie auf der Entwicklung der Car2x-Fahrzeugkommunikation liegen.

7. Innovative Antriebstechnologien und Kraftstoffe entwickeln

Die Mobilität von morgen muss noch effizienter sein: umweltfreundlich, Ressourcen schonend, leiser, abgestimmt auf individuelle Mobilitätsbedürfnisse und reibungslose Logistikprozesse. Das erfordert ein umfassendes Mobilitätskonzept mit einem verkehrsträgerübergreifenden Ansatz. Hocheffiziente, innovative Antriebstechnologien und alternative Kraftstoffe (v. a. Biokraftstoffe der 2. Generation, Wasserstoff) werden dabei eine wesentliche Rolle spielen. Im Fokus der aktuellen Diskussion steht der Straßenverkehr.

Für kurzfristige Einsparungen bei CO₂ und anderen Treibhausgasen sind die Optimierung bestehender Antriebstechnologien sowie die Beimischung von Biokraftstoffen die wirksamsten Hebel. Neue Antriebstechnologien werden effiziente Verbrennungsmotoren und erdölbasierte oder gasförmige Kraftstoffe auf absehbare Zeit nicht ersetzen, sondern wichtige zusätzliche Lösungen darstellen.

Mittel- und langfristig bildet insbesondere der Elektroantrieb mit lokal emissionsfreiem Fahren eine vielversprechende Option. Die schrittweise Markteinführung von Elektrofahrzeugen wird erfolgen über Hybride (Micro-, Mild-, Full- und Plug-in-Hybride), Elektroautos mit Range Extender hin zu Brennstoffzellenautos und zum rein batteriegetriebenen Elektrofahrzeug.

BDI-Positionen und Ziele

- Die Bundesregierung sollte eine langfristige Perspektive für eine nachhaltige Mobilität entwickeln. Es bedarf eines ehrgeizigen und technologieoffenen politischen Einsatzes, koordiniert mit der deutschen Industrie und verschiedenen Behörden.

- Die staatliche Unterstützung für Forschung und Entwicklung für innovative Antriebstechnologien und Kraftstoffe sollte einem technologieneutralen Ansatz folgen, um dem Wettbewerb und der Diversifizierung technologischer Lösungen Rechnung zu tragen. Die Bundesregierung sollte eine stärker koordinierende Rolle beim 500-Mio.-Euro-Förderprogramm wahrnehmen. In enger Kooperation mit der Industrie ist eine kontinuierliche Fortsetzung und Intensivierung der Förderung sicherzustellen. Rasch sollte eine steuerliche Förderung von Forschung und Entwicklung für Unternehmen aller Größenklassen zusätzlich zur Projektförderung und unter angemessener Berücksichtigung branchenspezifischer Besonderheiten eingeführt werden. Sinnvoll ist außerdem 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) und sinnvolle Anreize. In regelmäßigen Abständen sollte geprüft werden, ob Maßnahmen wie etwa die Einführung von Wechselkennzeichen für Erst- und Zweitfahrzeug neue Formen der Mobilität stärken können. Lade-, Tank- und Kommunikationsinfrastrukturen müssen vorangebracht werden. Das für den Betrieb der Ladeinfrastruktur erforderliche Kommunikationsnetz sollte zukunftssicher und diskriminierungsfrei zugänglich sein.
- Die Bundesregierung sollte die Prozesse zur Normung und Standardisierung für alternative Antriebe und Kraftstoffe auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene aktiv flankieren. Elektromobilität und die damit verbundenen Standardisierungsfragen sollten als Leuchtturmprojekt in die Agenda des Transatlantic Economic Council (TEC) aufgenommen werden.

8. Wettbewerb auf der Schiene stärken

Die deutsche Industrie hat in den vergangenen Jahren positive Erfahrungen mit dem Wettbewerb auf der Schiene gemacht. Er hat zu erheblichen Produktivitäts- und Qualitätsfortschritten bei den Unternehmen der Deutschen Bahn AG und privaten Wettbewerbern entscheidend beigetragen.

Neben den Transportunternehmen der Deutschen Bahn AG haben sich inzwischen zahlreiche private Bahnen im Markt etabliert. Mit einem Marktanteil von rund 20 Prozent im Güterverkehr haben sie wesentlich zur dynamischen Entwicklung des Eisenbahnmarktes beigetragen. Im Ergebnis ist der Transport von Gütern auf der Schiene in jüngster Zeit für die Wirtschaft attraktiver geworden. Qualität, Service und Preise haben sich kontinuierlich verbessert. Die Güterbahnen haben ihre Verkehrsleistung seit der Jahrtausendwende um mehr als 50 Prozent steigern können.

BDI-Positionen und Ziele

- Die Politik ist gefordert, die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene weiter zu verbessern und auch auf europäischer Ebene auf eine vollständige Öffnung der Schienenverkehrsmärkte hinzuwirken. Der diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz und zu den Anlagen (Umschlagterminals, Bahnstrom etc.) muss uneingeschränkt gewährleistet werden. Die von der EU angekündigte Überarbeitung des ersten Eisenbahnpaketes sollte von der Bundesregierung aktiv unterstützt werden.

- Die positiven Erfahrungen mit der Entwicklung des Wettbewerbs in Deutschland belegen, dass mit der konsequenten Trennung unternehmerischer und hoheitlicher Aufgabenbereiche bei den Eisenbahnen der richtige Weg eingeschlagen wurde. Auch internationale Erfahrungen im Eisenbahnwesen und in anderen Netzsektoren bestätigen das. Der langjährige Reformpfad der Deutschen Bahn AG muss daher konsequent fortgesetzt werden. Dazu gehört auch, insbesondere für die Transportunternehmen der Deutschen Bahn AG eine echte Privatisierungsperspektive zu realisieren.
- Die Bundesregierung sollte die Rolle der Bundesnetzagentur für den fairen Wettbewerb auf der Schiene effizient weiterentwickeln und stärken. Mit einer intelligenten Anreizregulierung muss gewährleistet werden, dass Effizienzpotenziale bei Betrieb und Bewirtschaftung des Schienennetzes zum Nutzen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihrer Kunden gehoben werden können. Eine Anreizregulierung muss insbesondere gewährleisten, dass
 - die Höhe der Entgelte für die Schienennutzung besser kontrollierbar wird.
 - wirksame Anreize zu einer effizienten Leistungsbereitstellung erhalten bleiben.
 - Anreize für mehr Verkehr auf der Schiene gesetzt werden.
 - sowohl die regulierten Unternehmen als auch die Infrastrukturnutzer an Effizienzgewinnen beteiligt werden.
- Leistungen im Schienenpersonennahverkehr sollten konsequent ausgeschrieben und in wettbewerblichen Verfahren vergeben werden. Dabei sind unternehmerische Gestaltungsspielräume zu stärken. Zusätzliche Bürokratielasten müssen vermieden werden.

9. Starke Strukturen für den Luftverkehrsstandort Deutschland schaffen

Als führende Exportnation braucht Deutschland eine effiziente Verknüpfung mit anderen Wirtschaftsregionen in der Welt. Dafür bedarf es einer durch den Bund koordinierten, strategisch geplanten, leistungsfähigen Flughafeninfrastruktur. Nur dann kann der Wachstums- und Jobmotor Luftverkehr seine volle Wirkung entfalten. Die Luftverkehrsbranche sichert insgesamt mehr als 850.000 Arbeitsplätze in Deutschland. Über den Luftverkehr gehen Exporte im Wert von 40 Prozent des Gesamtvolumens in die ganze Welt. Gleichzeitig gewährleistet der Luftverkehr Mobilität und ist zentraler Motor für die Tourismuswirtschaft.

Die Luftverkehrsbranche steht bereit, mit Investitionen in Milliardenhöhe Wachstum, Umweltschutz und Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern. So werden in den kommenden Jahren an den deutschen Flughäfen 20 Mrd. Euro investiert. Außerdem haben die deutschen Fluggesellschaften für 20 Mrd. Euro leiseres und treibstoffeffizienteres Fluggerät geordert.

BDI-Positionen und Ziele

- Das im Mai 2009 beschlossene Flughafenkonzept enthält wichtige Kernelemente für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur in Deutschland. Sie müssen jetzt zügig und in enger Abstimmung mit der Wirtschaft umgesetzt werden. Die Bundesregierung wie auch die Landesregierungen sind aufgefordert, die private Investitionsbereitschaft der Luftverkehrswirtschaft nicht zu hemmen, sondern politisch durch entsprechende Rahmenbedingungen zu unterstützen. Zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit sind weitere Belastungen für die deutsche Luftverkehrsbranche (z. B. Kerosinsteuer, Flugticketabgabe) unbedingt zu vermeiden.
- Neben technologischen Innovationen und operativen Verbesserungen leisten infrastrukturelle Maßnahmen einen entscheidenden Beitrag für Wohlstand und Klimaschutz. Der – überwiegend von der Luftverkehrswirtschaft selbst finanzierte – Ausbau von Flughäfen muss deshalb bedarfsgerecht und zeitnah erfolgen können. Das gilt insbesondere für die großen Hub-Flughäfen in Frankfurt/Main und München, an denen zusätzliche Kapazitäten dringend benötigt werden. Das Flughafenkonzept enthält ein Bekenntnis zum bedarfsgerechten Ausbau der Drehkreuzflughäfen. Bundesregierung und Landesregierungen sind aufgefordert, diesem Bekenntnis Taten folgen zu lassen.

- Die Politik, vor allem die Landesregierungen, sind aufgefordert, sich für flexiblere und international wettbewerbsfähige Betriebszeiten an deutschen Flughäfen einzusetzen. Die gegenwärtigen Einschränkungen der Betriebszeiten sind im internationalen Vergleich zu rigide. Strikte Nachtflugverbote gefährden Arbeitsplätze über die Luftverkehrswirtschaft hinaus. Deshalb müssen die Betriebszeiten nachfragegerecht angepasst werden. Das gilt sowohl für Fracht- als auch für wichtige touristische Charterflüge, insbesondere an den großen Hubs in Frankfurt/Main und München. Nur so können die Unternehmen auch in Zukunft am Zeitzoneübergreifenden Luftverkehr und damit am Welthandel teilnehmen. Dem berechtigten Schutzbefürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Schallschutzmaßnahmen im Umland entsprochen, in die die deutsche Luftverkehrswirtschaft bereits rund 470 Mio. Euro investiert hat.
- Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) ab 2012 muss wettbewerbsneutral erfolgen. Ökonomisch wie ökologisch unverzichtbar ist, dass auch die Wettbewerber aus Nicht-EU-Staaten in das ETS einbezogen werden. Die Bundesregierung ist aufgefordert, sich dafür einzusetzen. Sonst drohen Wettbewerbsverzerrungen zulasten der europäischen Fluggesellschaften, ohne dass der globale Klimaschutz profitieren würde. Zudem müssen sämtliche Erlöse aus der Versteigerung der Zertifikate im Emissionshandel für Umwelt- und Klimaschutz im Luftverkehr zweckkonform eingesetzt werden.

10. Flugverkehrsmanagement im europäischen Luftraum optimieren

Die Optimierung des Flugverkehrsmanagements im europäischen Luftraum ist dringend erforderlich. Schon jetzt stößt die Kapazität der Infrastruktur vielfach an Grenzen, sie hält mit der dynamischen Nachfrage nicht Schritt. Die bestehende Fragmentierung des europäischen Flugverkehrsmanagements entlang der nationalen Grenzen verhindert eine optimale Nutzung der Kapazität. Unnötige Streckenverlängerungen, die Behinderung des Verkehrsflusses und die Verschwendung von Kerosin mit zusätzlicher Belastung der Umwelt sind die Folgen. Und: unnötige finanzielle Belastung für den Luftverkehr, die letztlich auch im Portemonnaie der Bürger ankommen.

Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraumes, des Single European Sky (SES), mit einem gemeinsamen, grenzüberschreitenden Flugverkehrsmanagement ist daher vordringlich. Mit der Realisierung des Single European Sky können Effizienz, Kapazität und Sicherheit erheblich gesteigert, ein beachtlicher Beitrag für den Klimaschutz geleistet und Kosten in Milliardenhöhe eingespart werden. Ein gemeinsamer Luftraum in Europa ermöglicht direktere Flugrouten. Das spart Zeit, Kerosin und Kosten. Die CO₂-Emissionen sinken um bis zu zwölf Prozent. So lassen sich pro Jahr mindestens elf Millionen Tonnen CO₂ vermeiden.

BDI-Positionen und Ziele

- Die rechtlichen Voraussetzungen für die Beteiligung Deutschlands am Single European Sky hat der Gesetzgeber am Ende der 16. Legislaturperiode mit einem umfangreichen Gesetzespaket, u. a. mit einer Änderung des Art. 87d GG, zur Neuregelung der Flugsicherung in Deutschland geschaffen. Die beschlossenen Gesetze waren ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Realisierung eines einheitlichen europäischen Luftraumes. Jetzt gilt es, diese Gesetze zügig umzusetzen.
- Das neu zu errichtende Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) muss personell und finanziell so ausgestattet werden, dass es die wichtige Aufsichtstätigkeit über die Flugsicherung rasch aufnehmen kann. Die grundsätzliche Trennung von Aufgaben im Bereich der Aufsicht und des Betriebes in der Flugsicherung war eine der Kernvorgaben der EU zur Schaffung des Single European Sky.
- Auf europäischer Ebene ist die Verschärfung der vier SES-I-Verordnungen von 2004 durch das SES-II-Paket angesichts der bislang nicht befriedigenden Ergebnisse notwendig, um einen Leistungsrahmen mit der Festlegung quantifizierter Ziele einzuführen. Die Bundesregierung ist aufgefordert, sich auf europäischer Ebene für eine Verabschiedung des SES-II-Pakets einzusetzen.
- Der von Deutschland, Frankreich, den Beneluxstaaten und der Schweiz beabsichtigte gemeinsame Luftraumblock über Zentraleuropa, der Functional Airspace Block Europe Central (FABEC), als Kern des zukünftigen gesamteuropäischen Single European Sky muss zügig errichtet werden. Damit der FABEC, wie geplant, ab 2012 funktionieren kann, müssen die beteiligten Staaten spätestens im Jahr 2010 einen Staatsvertrag abschließen.

11. Leistungsfähigkeit von Häfen, Seeverkehr und Binnenschifffahrt stärken

Die maritime Wirtschaft bildet ein Tor zur Welt für die Exportnation Deutschland. Die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft steigern: Das muss deshalb gemeinsame Aufgabe von Bund, Küstenländern, Wirtschaft und Gewerkschaften sein.

Gerade die exportorientierte deutsche Wirtschaft ist in hohem Maße auf effiziente Häfen und gut ausgebaute Hinterlandanbindungen angewiesen. Rund ein Drittel des gesamten deutschen Außenhandels wird über Seehäfen abgewickelt. Mehr als 500.000 Arbeitsplätze in Deutschland sind direkt oder indirekt von funktionierenden Seehäfen abhängig. Sie erwirtschaften eine Wertschöpfung von 29 Mrd. Euro jährlich.

Trotz eines für 2009 vorausgesagten Rückgangs des Containerumschlags der deutschen Seehäfen ist der langfristige Wachstumstrend ungebrochen. Daher sind die strategische Weiterentwicklung der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen sowie die Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den Wirtschaftsstandort Deutschland essentiell.

Es muss zugleich darum gehen, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt zu sichern. Ziel muss sein, das gesamte System aus Seehäfen, Binnenhäfen und Wasserstraßen in den kommenden Jahren nachhaltig zu stärken.

BDI-Positionen und Ziele

- Das im Juni 2009 beschlossene Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen enthält wichtige Ansätze für die strategische Weiterentwicklung der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen. Der Bund muss dafür sorgen, dass die darin vorgesehenen Maßnahmen zügig umgesetzt werden – in enger Abstimmung mit den Ländern und der Wirtschaft.
- Vorrang müssen der gezielte, strikt an Bedarf und volkswirtschaftlichem Nutzen orientierte Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen sowie die Beseitigung von Kapazitätsengpässen in den Häfen haben. Der Bund muss dafür Sorge tragen, dass die Finanzierung und zeitnahe Realisierung dieser Maßnahmen sichergestellt wird.

- Der Wettbewerb zwischen den europäischen Häfen muss weiter gestärkt werden. Er ist Voraussetzung für effiziente Lösungen und darf nicht durch staatliche Beihilfen verzerrt werden.
- Für die Binnenschifffahrt sind gut erhaltene Wasserstraßen in einem integrierten Verkehrssystem unverzichtbar. Die Leistungsfähigkeit des deutschen Wasserstraßennetzes muss daher weiter gestärkt, die effektive Zusammenarbeit aller Beteiligten in der gesamten Transportkette fortlaufend optimiert werden. Die Binnenschifffahrt kann einen wichtigen Beitrag zur Entlastung von Straße und Schiene leisten, wenn die Voraussetzungen dafür geschaffen werden. Dazu müssen Schleusen modernisiert, aus- und z. T. neu gebaut, verlässliche Fahrrinntiefen auf den großen Wasserstraßen Elbe, Weser, Donau hergestellt sowie Brücken im Hinterlandverkehr der Seehäfen für einen mehrlagigen Containerverkehr angehoben werden.
- Es bedarf weiterer Entbürokratisierung in der maritimen Forschungsförderung sowie wirtschaftlicher Anreize für Innovationen. So können in der Schifffahrt innovative Lösungen wie gasbetriebene Schiffe oder die Energiegewinnung an Bord und in Hilfsmotoren mit Brennstoffzellentechnologie helfen, Luftschadstoffe auch in den Häfen zu senken. Die Verbesserung der Motorentechnik bei den Binnenschiffen (z. B. durch Einbau von emissionsärmeren Dieselmotoren, Partikelfiltern und Katalysatoren) wird zu einer weiteren Reduzierung der Luftschadstoff- sowie Lärmemissionen führen.

12. Potenziale innovativer Nutzfahrzeugkonzepte nutzen

Das Verkehrswachstum und die Herausforderung umweltfreundlicher, sicherer Transporte erfordern kontinuierliche Effizienzsteigerungen bei allen Verkehrsträgern. Dazu sind die Beseitigung von Infrastrukturengpässen, eine effizientere Nutzung der Infrastrukturen durch Ausbau moderner Verkehrsmanagementsysteme sowie eine leistungsfähige Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger erforderlich.

Technologische Innovationen sollten außerdem gezielt eingesetzt werden, um die Effizienz und Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge im Straßengüterverkehr zu steigern. Innovative Nutzfahrzeugkonzepte können einen wichtigen Beitrag für mehr Transporteffizienz, reduzierten Kraftstoffverbrauch und geringere Emissionen im Straßengüterverkehr leisten. Durch innovative Nutzfahrzeugkonzepte 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.

BDI-Positionen und Ziele

- Harmonisierte Weiterentwicklung und Anpassung der Vorgaben zu Abmessungen und Gewichten von Nutzfahrzeugen auf europäischer Ebene. Das Ziel ist, die Effizienz im Straßengüterverkehr zu steigern sowie den Laderaum von Lkw besser zu nutzen. Das ist wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll.

- Für branchenübergreifende Effizienzsteigerungen und Entlastungen im Straßengüterverkehr ist insbesondere eine maßvolle Erhöhung der maximal zulässigen Gesamtlänge und der maximal zulässigen Gesamtgewichte erforderlich. Eine Anpassung muss unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte Infrastrukturverfügbarkeit und -belastung sowie Verkehrssicherheit erfolgen und könnte sich an den schon heute geltenden höheren maximal zulässigen Gesamtgewichten im Kombinierten Verkehr (44 t) orientieren.
- Unabdingbare Voraussetzungen für neue 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, Mindest-Motorisierung, 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.

Impressum

BDI-Drucksache Nr. 436

ISSN: 0407-8977

Stand: Oktober 2009

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)
Abteilung Infrastruktur, Verkehr und Telekommunikation

Breite Straße 29

D-10178 Berlin

T: 030 2028-1416

www.bdi.eu

Redaktion:

Thomas Fabian

Michael Kandora

Petra Richter

Dr. Ben Möbius

Verlag:

Industrie-Förderung GmbH, Berlin

Fotos:

Cover: BDI/fotolia (Manfred Steinbach),

BDI/fotolia (soleg), Lufthansa AG

Gestaltungskonzept:

Factor Design

Druck:

DCM Druck Center Meckenheim GmbH

www.druckcenter.de

