

Mobilität sichern
Wettbewerbsfähigkeit stärken
Nachhaltigkeit fördern >

Stellungnahme zum Weißbuch der Europäischen Kommission
»Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem
wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem«

KOM (2011)144

Das Deutsche Verkehrsforum

Unser Mandat

Mobilität ist einer der wichtigsten Faktoren für Wachstum und Wohlstand in Deutschland und Europa. Um Mobilität zu sichern und auszubauen, haben sich über 170 deutsche und europäische Unternehmen und Verbände im Deutschen Verkehrsforum vereint.

Das Deutsche Verkehrsforum ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Als Interessenvertretung aller Verkehrsträger geben wir Impulse für den politischen Willensbildungsprozess. Gegenüber Entscheidungsträgern in Berlin und Brüssel treten wir nachdrücklich für Wettbewerb und Bürokratieabbau ein.

Im ständigen Dialog mit Politik, Wissenschaft, Medien und Öffentlichkeit ist das Deutsche Verkehrsforum kompetenter Wissensmanager und überparteiliche Plattform zugleich. Wir verstehen uns als »Anwalt für Mobilität« und setzen uns konsequent für ein integriertes Verkehrssystem ein, das leistungsstark, kundenorientiert, bezahlbar, ressourcenschonend und umweltfreundlich ist.

Unser Ziel

Unser Ziel ist es, das wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Leistungspotenzial von Mobilität in das öffentliche Bewusstsein zu rücken und die Rahmenbedingungen für die Verkehrsbranche zu verbessern. Dazu gehören:

- > Sicherung des Verkehrsstandortes Deutschland durch zukunftsgerichte Infrastruktur, Bürokratieabbau und fairen Wettbewerb;
- > Schaffung bedarfsgerechter Verkehrsinfrastruktur durch Investitionen der öffentlichen Hand auf hohem verstetigten Niveau und Einbindung privater Partner;
- > Intelligente Vernetzung durch standardisierte Schnittstellen und reibungslosen Datenaustausch;
- > Förderung von Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz und Sicherheit durch Innovation und technischen Fortschritt.



Zusammenfassung

Das von der Europäischen Kommission am 28. März 2011 vorgelegte Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ soll die strategischen Weichen für die Entwicklung der Mobilität in der Europäischen Union (EU) bis 2050 stellen.

Das EU-Weißbuch ist notwendig. Die Europäische Union braucht eine klare, einheitliche und umfassende Strategie zur Sicherung einer nachhaltigen und effizienten Mobilität. Dabei gehört die Begrenzung der Treibhausgas-Emissionen zu den obersten Prioritäten. Nachhaltigkeit bedeutet jedoch auch die Rückbesinnung auf den Dreiklang dieses Begriffes, d.h. ein ausgeglichenes System von Zielen und Maßnahmen, das Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen berücksichtigt.

Die strategische Ausrichtung des Weißbuchs legt den Schwerpunkt eindeutig auf die Zielsetzung der ökologischen Nachhaltigkeit. Die Konsequenz ist, dass die **Umsetzung** der einzelnen Initiativen im weiteren politischen Diskussionsprozess **sehr aufmerksam justiert werden muss**, um zu einer ausgewogenen und umfassenden Programmatik zu gelangen. **Kernelemente für eine zukunftsorientierte EU-Verkehrspolitik**, wie die Finanzierung und Bereitstellung einer nachfragegerechten Infrastruktur oder die Stärkung von Transporteffizienz und Ko-Modalität, kommen in der Strategie der EU-Kommission zu kurz. Wie eine bezahlbare Mobilität sichergestellt werden soll, lässt das Weißbuch offen.

Anders liegen die Schwerpunkte bei der Liste der 40 Initiativen im Anhang des Weißbuchs. Dort werden entscheidende Ansatzpunkte für eine erfolgreiche europäische Verkehrspolitik umfassend genannt: Infrastruktur, Innovation, Nachhaltigkeit, Transport- und Energieeffizienz, Ko-Modalität und Bezahlbarkeit. Diese Punkte werden allerdings in der Programmatik des Weißbuchs selbst zu wenig aufgegriffen. Die Vielzahl der positiven Initiativen des vorliegenden Weißbuchs, z. B. **einheitlicher europäischer Eisenbahnmarkt, Transeuropäisches Kernnetz, Single European Sky oder Einführung alternativer Antriebe und Kraftstoffe**, müssen von der EU und ihren Mitgliedstaaten mit dem gleichem Engagement verfolgt und auf einer **fest definierten Zeitschiene umgesetzt** werden wie das Vorhaben, den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2050 um 60 % gegenüber 1990 zu reduzieren.

Dies ist zu berücksichtigen, wenn die Umsetzung der konkreten Maßnahmen zum Weißbuch politisch entschieden wird. Neben dem Erreichen der EU-Klimaziele **müssen Maßnahmen stärker in den Vordergrund gerückt werden, die**

- unserem Mobilitätsbedürfnis gerecht werden,
- Wirtschaftswachstum anregen,
- einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum verwirklichen,
- alle Verkehrsträger gleichermaßen stärken und damit
- die globale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Mobilitätsstandorts Europa sichern.

Dazu ist ein enger **Schulterschluss zwischen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft** nötig. Gemeinsames Anliegen muss sein, Mobilität zu ermöglichen, die Unternehmen bei ihren Effizienzbestrebungen zu fördern und den informierten und mündigen Nutzer zu unterstützen.

0. Einleitung

Das von der Europäischen Kommission am 28. März 2011 vorgelegte Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ soll die **strategischen Weichen für die Entwicklung der Mobilität in der Europäischen Union (EU) bis 2050 stellen**. Es ergänzt die Initiativen der Europäischen Kommission im Energie- und Klimabereich, die zur Umsetzung der übergeordneten europäischen Leitinitiative „Europa 2020“ beitragen sollen.

Das EU-Weißbuch ist notwendig. Die Europäische Union braucht eine klare, einheitliche und umfassende Strategie zur Sicherung einer nachhaltigen und effizienten Mobilität. Dabei gehört die Begrenzung der Treibhausgas-Emissionen zu den obersten Prioritäten. Die Herausforderung besteht darin, gleichzeitig den gesellschaftlichen Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden und das wirtschaftliche Wachstum Europas zu unterstützen.

Unser Verkehrssystem muss noch leistungsfähiger, zuverlässiger und wettbewerbsfähiger werden. Die europäische Verkehrspolitik ist daher in der Pflicht, gemeinsam mit den Mitgliedstaaten Antworten auf die drängenden Fragen der Infrastruktur, der Wettbewerbsbedingungen, der Effizienz, der Qualität und Bezahlbarkeit von Mobilität zu geben. Nicht zuletzt muss der einheitliche europäische Verkehrsraum in allen Bereichen konsequent verwirklicht werden.

Im Folgenden werden Vision, Strategie und Initiativen des Weißbuchs bewertet. Die strategische Ausrichtung des Weißbuchs legt den Schwerpunkt eindeutig auf die Zielsetzung der ökologischen Nachhaltigkeit. Die Konsequenz ist, dass die Umsetzung der einzelnen Initiativen im weiteren politischen Diskussionsprozess sehr aufmerksam justiert werden muss, um zu einer ausgewogenen und umfassenden Programmatik zu gelangen. Nachhaltigkeit bedeutet dabei auch die Rückbesinnung auf den Dreiklang dieses Begriffes, d.h. ein ausgeglichenes System von Zielen und Maßnahmen, das Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen berücksichtigt.

Ebenso wie für die Klimaziele müssen daher auch für die anderen Themenbereiche des Weißbuchs in gleicher Detaillierung konkrete Zeitpläne und Umsetzungspfade definiert werden. Andernfalls wird das vorliegende EU-Weißbuch der anspruchsvollen Anforderung, einen Fahrplan für den einheitlichen europäischen Verkehrsraum festzulegen, nicht gerecht.

1. Zukunftsausrichtung des Verkehrsraums

In seiner Analyse zur Zukunftsausrichtung beschreibt das Weißbuch die Aufgaben und Herausforderungen für einen funktionierenden europäischen Verkehrsraum korrekt. Die Aufgabe ist klar umrissen: **Wachstum ermöglichen, Arbeitsplätze schaffen und Lebensqualität fördern**. Unbestreitbar ist auch die Notwendigkeit, den Verkehrsbinnenmarkt zu vollenden, die Abhängigkeit des Mobilitätssektors vom Öl zu reduzieren, die Treibhausgasemissionen durch Einsatz moderner Technologien zu verringern und die transeuropäischen Verkehrsinfrastrukturen bedarfsgerecht auszubauen.

Die Schlussfolgerungen zur Bewältigung dieser Aufgaben zieht die Europäische Kommission größtenteils richtig. Kritisch sind allerdings drei Aspekte.

Zum Einen wird korrekt beschrieben, dass die **Treibhausgasemissionen** weltweit drastisch verringert werden müssen, um die Erderwärmung auf weniger als 2° Celsius zu beschränken. **Dabei darf die EU jedoch ihre bereits erfolgreiche Vorreiterrolle nicht überziehen**. Maßnahmen zur CO₂-Verringerung im Verkehrssektor sind stets im globalen Kontext abzustimmen und zu treffen.

Das im Weißbuch anvisierte CO₂-Reduktionsziel für den Verkehrssektor von 60% bis 2050 gegenüber 1990 ist im Abgleich mit der internationalen **Wettbewerbsfähigkeit der Mobilitätswirtschaft** und der **Bezahlbarkeit von Mobilität für die Bürger** zu verfolgen. Richtigerweise wird daher der Einsatz neuer Technologien als ausschlaggebend für die Erreichung der Klimaziele genannt. Diese Ziele können nur erreicht werden, wenn Wirtschaft und Bürger abgeholt werden und aus eigenem Antrieb bei der Entwicklung und dem Einsatz neuer Technologien und Verkehrssysteme mitwirken. **Ökologisch motivierte Initiativen müssen daher mit Augenmaß arbeiten** – sie müssen klimawirksam sein und ökonomische Anreize setzen.

Ein weiterer Kritikpunkt: Die im Weißbuch getroffene Aussage „Das Verkehrssystem ist nicht nachhaltig“ ist so pauschal nicht gültig. In den vergangenen Jahren wurde im Verkehrssektor viel erreicht. Die **Energieeffizienz wurde deutlich gesteigert**, in Deutschland wurde sogar bereits eine Entkoppelung von Verkehrsleistung und Emissionsentwicklung vollzogen.

Schließlich wäre zur **Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur** durch die Nationalstaaten und EU ein **deutlicherer Appell** der Europäischen Kommission an die Mitgliedstaaten zur Mobilisierung der notwendigen finanziellen Ressourcen notwendig gewesen. Denn in erster Linie trägt die Öffentliche Hand die Verantwortung für die uneingeschränkte Leistungsfähigkeit von Verkehrswegen und -knoten.

2. Ein wettbewerbsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem

Die EU-Verkehrsstrategie strebt ein sowohl wettbewerbsorientiertes als auch ressourcenschonendes Verkehrssystem an. So sollen die Treibhausgasemissionen des Transportsektors gesenkt werden und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des wichtigen europäischen Wirtschaftszweigs Verkehr gestärkt werden, ohne dass die Mobilität der EU-Bürger beschränkt wird. Während der Weg und die Maßnahmen zur Erreichung eines ressourcenschonenden Verkehrssystems im Einzelnen aufgeführt werden, fehlt dieser Detaillierungsgrad für das Wettbewerbsziel.

2.1. Verkehrswachstum gewährleisten und Mobilität unterstützen bei Erreichung des Emissionsminderungsziels von 60%

Die für die Verkehrswirtschaft und Bürger zentrale Aussage des Weißbuchs kommt an dieser Stelle nur untergeordnet zur Geltung: „**Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option**“. Dieser Grundsatz müsste sich prominent durch das gesamte Weißbuch ziehen. Um uneingeschränkte Mobilität zu gewährleisten, stellt die EU-Kommission korrekterweise fest, dass Verkehr weniger Energie verbrauchen muss, eine moderne Infrastruktur braucht, die effizient genutzt werden soll, und seine negativen Auswirkungen auf die Umwelt verringern muss.

Diese Aufgaben liegen im eigenen Interesse der Unternehmen der Verkehrswirtschaft. Optimierte Logistik und effiziente Nutzung von Infrastruktur und Verkehrsmitteln werden von den Güterverkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern erfolgreich praktiziert. Die Verkehrsmittelhersteller bringen sich in diese stetige Prozessoptimierung mit ihren innovativen Technologien aktiv ein. So werden nicht nur die Kosten gesenkt, sondern **durch nachhaltiges Wirtschaften auch Ökologie und Ökonomie in Einklang gebracht**. Regulierende Eingriffe durch die Politik mit dem Ziel, neue Verkehrsmuster herauszubilden sind hingegen im Hinblick auf funktionierende Marktmechanismen und die freie Entscheidung der Bürger über ihre individuelle Mobilität nur in begrenztem Maße akzeptabel und sinnvoll. Das Ziel der EU, **durch stabile politische Rahmenbedingungen die notwendige Planungssicherheit** für Unternehmen zu schaffen, ist zu unterstützen. Die Maßnahmen müssen dabei **wettbewerbsneutral** sein und sowohl von der Industrie als auch von den Mobilitätsunternehmen **im realistischen Rahmen** umgesetzt werden können.

2.2. Ein effizientes Kernnetz für die multimodale Beförderung von Personen und Gütern zwischen Städten

Die Europäische Kommission erkennt richtigerweise die hohe Bedeutung eines modernen integrierten und multimodalen Verkehrsnetzes für effizienten Personen- und Güterverkehr an. Leitgedanke beim Ausbau dieses eng verknüpften Infrastrukturnetzes muss sein, **alle Verkehrsträger im Sinne der Ko-Modalität zu stärken**. Nur so kann dem Bürger und den Wirtschaftsunternehmen eine freie Wahlmöglichkeit zwischen attraktiven Verkehrsträgern geboten werden. Begrüßenswert ist der Ansatz, besonderes Augenmerk auf die **Ertüchtigung von multimodalen Schnittstellen** zu richten. Gleichzeitig muss der grenzüberschreitende Verkehr gestärkt werden, indem Umschlagsknoten auch auf internationalen Relationen ausgebaut werden.

2.3. Weltweit faire Wettbewerbsbedingungen für den Personenfernverkehr und interkontinentalen Güterverkehr

Fairer Wettbewerb und gleiche Marktzugangsbedingungen für alle Verkehrsträger auf globaler Ebene sind die Grundvoraussetzungen für Produktivitäts- und Qualitätssteigerungen im Mobilitätssektor. Positiv ist der Ansatz des Weißbuchs, die **Rolle der EU als globales Luftverkehrskreuz zu bewahren**, das Flugverkehrsmanagement effizienter zu machen und den **(Hochgeschwindigkeits-)Eisenbahnverkehr zu fördern** und die großen Flughäfen im Sinne der Intermodalität an das Schienennetz anzubinden. Ebenso zu begrüßen ist die Ankündigung von Gesetzesinitiativen zur **weiteren Liberalisierung des europäischen Schienenpersonenverkehrs** für das Jahr 2012. Die Erarbeitung von Standards für Umweltschutz, Gefahrenabwehr und technischer Sicherheit im globalen Kontext ist geeignet, um die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Seeverkehrs zu gewährleisten. **Hinterfragt werden muss jedoch, ob ein spezifisches CO₂-Reduktionsziel**, wie es das Weißbuch nennt, **im maritimen Verkehr umsetzbar ist**. Bei EU-Initiativen in diesen und anderen Bereichen, die im globalen Wettbewerb stehen, sind jedoch in jedem Fall internationale Organisationen wie z.B. die IMO einzubeziehen, um Wettbewerbsverzerrungen auf den internationalen Märkten zu vermeiden.

2.4. Umweltfreundlicher Stadt- und Pendlerverkehr

Das Ziel eines umweltfreundlichen Stadtverkehrs kann am besten durch ein **attraktives, integriertes urbanes Verkehrssystem** erreicht werden, das insbesondere die Informationsbedürfnisse und Zahlungsfähigkeit der Bürger berücksichtigt. Um ein solches System zu entwickeln, kann die EU jedoch nur einen groben Rahmen vorgeben und den **Erfahrungsaustausch über Best Practices zwischen Städten und Kommunen forcieren**, der das Subsidiaritätsprinzip wahrt. Bei der Gestaltung der Mobilitätskonzepte müssen Bürger, Wirtschaft und Kommunen vor Ort Hand in Hand arbeiten.

Dirigistische Vorgaben ohne Technologieneutralität sind jedoch nicht zielführend. So greift die Europäische Kommission z.B. mit Ihrer Kraftstoffstrategie für die Städte in die Souveränität der Kommunen ein und verletzt damit das Subsidiaritätsprinzip, da ohne Kenntnis der lokalen Rahmenbedingungen pauschale Vorgaben für Bürger, kommunale Dienste, Wirtschaftsverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr gemacht werden.

Geeignete Mittel, das Ziel des Weißbuchs zu erreichen sind die ausreichende Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs, bedarfsgerechte Investitionen in die kommunale Verkehrsinfrastruktur und deren Erhaltung, die Einführung intelligenter Verkehrssysteme zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der besseren Vernetzung der Verkehrsträger, der Betrieb großer Flotten städtischer Busse, Taxis und Lieferfahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen und Kraftstoffen sowie die Förderung des Fahrradverkehrs. Generell sind Anreize über so genannte Soft-Policies gegenüber einer dirigistischen Preispolitik zu bevorzugen. **Die Einführung von innerstädtischen Straßenbenutzungsgebühren läuft ohne eine Entlastung der Budgets der Bürger an anderer Stelle auf eine simple Verteuerung von Mobilität hinaus** und stellt somit keine zielführende Option dar. Im Wirtschaftsverkehr werden bereits heute optimierte Transportketten geknüpft. Innerstädtische Straßenbenutzungsgebühren können hier keine weitere Lenkungswirkung erzeugen.

2.5. Zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem.

Damit die Erderwärmung auf weniger als 2° Celsius beschränkt bleibt, hat der Europäische Rat im Februar 2011 das Ziel bestätigt, die Treibhausgasemissionen in der EU bis 2050 über alle Sektoren hinweg um 80% bis 95% gegenüber 1990 zu senken. Für den Verkehrssektor wurde ein CO₂-Reduktionsziel von 60% bis 2050 gegenüber 1990 anvisiert. Es steht außer Frage, dass der Verkehrssektor weiterhin seinen Beitrag zum Erreichen dieses Klimaziels leisten muss. **Jedoch ist bei ökologisch motivierter Regulierung stets darauf zu achten, die Innovationskraft der Verkehrswirtschaft nicht zu schwächen und ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber internationalen Akteuren nicht zu verringern**, da dies negative Folgen für Wirtschaft und Umwelt in Europa hätte.

Bei der Erreichung des Klimaziels ist stets auch auf die Vermeidungskosten (und hier insbesondere auf den sog. Grenzkostenverlauf) zu achten, die in anderen Wirtschaftssektoren und im Bereich der Gebäudesanierung zum Teil erheblich niedriger liegen. So schätzt die Europäische Kommission den Investitionsaufwand im Energiesektor zur Erfüllung der gesetzten Klimaziele auf rund 30 Mrd. EUR, während der Transportsektor rund 150 Mrd. EUR stemmen müsste. **Ein sektorübergreifender Ansatz unter Einbeziehung der Vermeidungskosten führt daher bei der Reduktion der Treibhausgasemissionen kostengünstiger und zügiger zum Erfolg.** Diese Gesamtsicht muss sich auch in der energie- und verkehrspolitischen Strategie der Europäischen Kommission niederschlagen. Hierbei ist auch darauf zu achten, dass es innerhalb des Verkehrssektors nicht zu einseitigen Wettbewerbsnachteilen kommen darf und Europa im internationalen Standortwettbewerb nicht durch steigende Mobilitätskosten ausgebremst wird.

Die zehn Ziele des Weißbuchs, um eine 60%ige Reduktion von Treibhausgasen bis 2050 gegenüber 1990 zu erreichen, sind nur zum Teil akzeptabel.

So sollten Maßnahmen zur Erzielung eines ressourcenschonenden Verkehrssystems in Europa **in erster Linie auf Effizienzsteigerungen abzielen**. Grundvoraussetzung dafür ist die bis 2030 angestrebte Vollendung des EU-weiten multimodalen Transeuropäischen Kernverkehrsnetzes. Damit im Einklang stehen die Ziele des Weißbuchs, das Schienennetz in allen Mitgliedstaaten aufrecht zu erhalten, die Flughäfen und Häfen des TEN-V-Kernnetzes an den Schienenverkehr und – im Falle der Häfen – an das Binnenwasserstraßensystem anzubinden sowie den Gemeinsamen Europäischen Luftraum (Single European Sky) rasch zu verwirklichen. Begrüßenswert sind auch die Vorhaben, ein europäisches multimodales Verkehrsinformations- und Managementsystem einzuführen sowie die bereits begonnene Umsetzung von SESAR, ERTMS, RIS, dem Mautdienst EETS und anderen Systemen voranzutreiben.

Kritisch zu bewerten ist das Ziel des Weißbuchs, die Transeuropäischen Verkehrsinfrastrukturen umfassend durch die Nutzerbeiträge zu finanzieren. Die Europäische Kommission plädiert den Mitgliedstaaten gegenüber für die Erhebung oder Erhöhung von Nutzergebühren, ohne dass sie gleichzeitig sicherstellt, dass die Einnahmen zweckgebunden in die Verbesserung der Infrastruktur zurückfließen und der Nutzer an anderer Stelle steuerlich entlastet wird. **Ohne Zweckbindung und Belastungsneutralität führen Gebühren und Abgaben nur zu sozial unverträglicher und wirtschaftsschädlicher Verteuerung von Mobilität.**

Mobilitätsverhalten und Verkehrsnutzung müssen weiterhin vom Bürger und der Wirtschaft bestimmt werden. Um gewisse Verhaltens- und Nutzungsmuster zu erreichen, sollten die **bessere Vernetzung der Verkehrsträger** und die **Stärkung der Ko-Modalität** in den Fokus der Verkehrspolitik rücken. Dafür sind infrastrukturelle und ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen sowie die technologieneutrale Förderung intelligenter Lösungen genauso erforderlich wie die Unterstützung der Verkehrsunternehmen in ihrem Bestreben, den Kunden ein vernetztes hochqualitatives Serviceangebot zu bieten.

Bereits an anderer Stelle bewertet die Europäische Kommission den **Ein-satz neuer Technologien** als ausschlaggebend für die Erreichung der Klimaziele. Diesem Aspekt wird in den „zehn Zielen“ kaum Bedeutung beige-messen. Die begrüßenswerte Zielsetzung, den Anteil CO₂-emissionsarmer nachhaltiger Flugkraftstoffe bis 2050 auf 40% zu erhöhen, sollte auch bei anderen Verkehrsträgern durch einen konzertierten Ansatz für innovative Antriebstechnologien und alternative Kraftstoffe begleitet werden.

Generell ist es notwendig, im Weißbuch nicht nur klare Ziele und Meilensteine für den Klimaschutz zu setzen. **Erforderlich sind auch konkrete Ziele, um den Binnenmarkt zu vollenden und die Wettbewerbsfähigkeit des Mobilitätssektors in Europa zu sichern.** Die Branche braucht die Unterstützung der Politik auch in den anderen Bereichen wie beispielsweise Infrastrukturausbau, Innovation, Standardisierung, Terrorschutz sowie beim Abbau von Hemmnissen und Wettbewerbsverzerrungen.

Das CO₂-Reduktionsziel ist mit konkreten Zielvorgaben unterfüttert, z. B. Meilensteine, Maßnahmen und Zeithorizonte. Wünschenswert wäre gewesen, die anderen wichtigen Initiativen des Weißbuchs wie etwa ein inter-modales **TEN-Kernnetz**, einen **Einheitlichen Europäischen Eisenbahnmarkt**, den **Single European Sky**, eine **Terrorschutzstrategie**, „**Seamless Travel**“ oder die **Einführung von neuen Antrieben und Kraftstoffen** in gleicher Weise zu definieren und mit einer **klaren Umsetzungsperspektive** zu unterlegen.

3. Bewertung der Strategien und Initiativen

Nachfolgend werden ausgewählte Initiativen des EU-Weißbuchs Verkehr der EU-Kommission aus Sicht der deutschen Verkehrswirtschaft bewertet. Kommentiert werden diejenigen Initiativen, denen aus Sicht des Deutschen Verkehrsforums besondere Aufmerksamkeit gebührt. Gleichzeitig wird der Ergänzungsbedarf dargestellt, der die Lücken im Weißbuch abdeckt und zur Erreichung der gesetzten Ziele erforderlich ist.

3.1. Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum

Nationale Schienenpersonenverkehrsdienste öffnen, einheitliche Genehmigung von Fahrzeugtypen und Sicherheitsbescheinigungen für EVUs schaffen (Initiative 1)

Schwerpunkte setzen

Schienenpersonenverkehrsdienste öffnen. Die Liberalisierung der europäischen Schienenverkehrsmärkte darf nicht hinter der in Deutschland bereits verwirklichten Marktöffnung zurückbleiben. Dazu ist insbesondere ein Gesetzesvorschlag zur Öffnung der nationalen Schienenverkehrsdienste in 2012, wie von der EU-Kommission angekündigt, dringend erforderlich.

Zulassungsverfahren harmonisieren. Die Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge müssen europaweit dringend weiter harmonisiert und eine gegenseitige Anerkennung der Zulassungen zwischen den jeweiligen nationalen Institutionen ermöglicht werden. Dazu zählt auch die europäisch einheitliche Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen, wie sie im EU-Weißbuch aufgegriffen wird. Mittelfristig ist die EU gefordert, einen gemeinsamen Markt für Verkehrsmittel und ihre Komponenten zu etablieren, mit einheitlichen Zulassungsprozessen und Testverfahren, gemeinschaftlich anerkannten Zulassungen und damit dem Wegfall von Marktbarrieren.

Ergänzungen erforderlich

Marktöffnungsprozess weiter vorantreiben. Der Erfolg der europaweiten Liberalisierung muss fortgesetzt werden, um die positiven Auswirkungen auf die Qualität und Innovation im Verkehrssektor auszubauen und öffentliche Haushalte zu entlasten. Neben der Nachbesserung bei den vorhandenen Eisenbahnpaketen gilt es vor allem, die bereits vorhandenen Wettbewerbsregeln in allen EU-Mitgliedstaaten auch gleichermaßen und vollständig umzusetzen. Hier muss die Europäische Kommission noch stärker als bisher einen einheitlichen Rechtsrahmen in den Mitgliedstaaten durchsetzen und Abweichungen sanktionieren.

Faire Wettbewerbsbedingungen vorantreiben. Um faire Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen, bedarf es neben einer harmonisierten Fahrzeugzulassung und einheitlichen Sicherheitsstandards ebenfalls einheitlicher EU-Rechtsrahmen v.a. für Umweltschutzaufgaben, Arbeitsbedingungen und Nutzerrechte in allen Mitgliedstaaten.

Effektivität nationaler Regulierungsbehörden stärken. Analog zu Deutschland sind auch in den anderen europäischen Mitgliedstaaten die nationalen Regulierungsbehörden mit vergleichbaren Kompetenzen auszustatten, um damit die Einhaltung fairer Marktzutrittsbedingungen zu gewährleisten.

Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraums, Einführung des Managementsystems SESAR und Anpassung der gesetzlichen Sicherheitsanforderungen (Initiativen 2, 17)

Schwerpunkte setzen

Single European Sky ohne weiteren Zeitverzug umsetzen. Der Single European Sky ist ein unentbehrlicher Beitrag zur Kapazitätserweiterung im europäischen Luftverkehr und zum aktiven Klimaschutz. Ein einheitlicher Europäischer Luftraum verringert Umwege und Warteschleifen, spart Treibstoff und bis zu 12 % CO₂-Emissionen. Die EU-Kommission muss den Druck auf die EU-Mitgliedstaaten aufrecht erhalten, damit die Verwirklichung gelingt.

Auf verbindliche Leistungsziele hinwirken. Ein Kernelement der Umsetzung des Single European Sky sind die so genannten Funktionalen Luftraumblöcke (FAB). Insbesondere der FAB Zentraleuropa (FABEC) muss deutliche Effizienzgewinne bringen. Die Europäische Kommission muss daher auf die Festlegung und Einhaltung verbindlicher Leistungsziele für die FABs hinwirken.

Zügige Ergebnisse bei SESAR notwendig. Die Forschungs- und Technologieplattform SESAR bildet ebenfalls einen wichtigen Baustein für mehr Effizienz im Luftverkehr. Außerdem hat SESAR eine erhebliche industriepolitische Dimension für Europa. SESAR muss so schnell wie möglich anwendbare Technologien bereitstellen, die zu faktischen Effizienzgewinnen im Luftverkehr führen. Das schließt auch die Anpassung der gesetzlichen Sicherheitsanforderungen an die technologischen Entwicklungen, wie sie im Weißbuch benannt wird, ein.

Hafendienstleistungen (Initiative 4)

Nicht umzusetzende Initiativen

Keine Neuauflage des „Port Package“ im Rahmen einer Regulierung von Dienstleistungskonzessionen. Die bestehenden Rahmenbedingungen haben zur Entstehung moderner und leistungsfähiger Seehäfen in Europa beigetragen. Die verbindliche Einführung von – befristeten – Konzessionen in europäischen Seehäfen würde dazu führen, bestehende Investitionsanreize in eine langfristige und nachhaltige Geschäftsentwicklung zu beseitigen. Dies muss verhindert werden. Eine Hafenverwaltung muss auch zukünftig die Möglichkeit haben, die mit Hafendienstleistungserbringern bestehenden Verträge während der Laufzeit im Verhandlungsweg zu verlängern und zu erweitern, wenn signifikante see- oder landseitige Inves-

tionen zur Kapazitätserweiterung, Steigerung der Produktivität und der Effizienz, Anpassung an den technischen Fortschritt und zur Verbesserung des Umweltschutzes anstehen.

EU-Seeverkehrsraum „Blauer Gürtel“ fortentwickeln und Binnenmarkt der Binnenschifffahrt optimieren (Initiativen 4, 5)

Schwerpunkte setzen

Verwaltungsaufwand im EU-Binnenmarkt reduzieren. Mit einer Vereinheitlichung der Formalitäten für Schiffe und Fahrten zwischen EU-Häfen kann innereuropäischer Seeverkehr effizienter werden und damit Kapazitätsengpässe auf dem Land entschärfen, ohne dass ein Infrastrukturausbau notwendig ist. Daher ist die Fortentwicklung eines EU-Seeverkehrsraums (so genannter „Blauer Gürtel“) zu begrüßen.

Binnenschifffahrt stärken. Wichtig ist auch eine weitere Optimierung der Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt. Angesichts des prognostizierten Wachstums im Güterverkehr ist eine leistungsfähige Binnenschifffahrt unverzichtbar. Mit dem NAIADES-Programm hat die EU hierzu einen wichtigen Schwerpunkt gesetzt. Das Programm muss nach 2013 fortgesetzt werden.

Ergänzungen erforderlich

Schifffahrt besser nutzen. Um den maritimen Standort Europa zu stärken, ist das Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege weiter zu verfolgen und die Hinterlandanbindungen der Nord- und Ostseehäfen auszubauen. Gleichzeitig muss die Integration des Seeverkehrs mit anderen Verkehrsträgern verstärkt betrieben werden. Besonders wichtig ist es, die Verknüpfung der Seehäfen mit den Binnenhäfen gezielt zu optimieren. Es ist wichtig, wie im Weißbuch vorgesehen, im Bereich der Infrastruktur effektive Anreize zum Ausbau von multimodalen Güterverkehrskorridoren zu setzen, die auch das Potenzial der Binnenschifffahrt bestmöglich nutzen.

Einführung eines einheitlichen Beförderungsdokuments (Initiative 7)

Schwerpunkte setzen

Einheitliches Beförderungsdokument einführen. Die Einführung eines einheitlichen Beförderungsdokuments im Güterverkehr ist zu begrüßen. Insbesondere im internationalen Güterverkehr kann die Effizienz durch ein einheitliches elektronisches Dokument gesteigert werden, das die Waren unternehmens- und verkehrsträgerübergreifend entlang der Lieferkette begleitet. Allerdings sind elektronischer Frachtbrief und RFID vielfach schon heute gängige Praxis. Daher sollte die notwendige und sinnvolle Einführung technischer Innovationen im Güterverkehr mit Augenmaß und unter Einbeziehung der vorhandenen Lösungen geschehen. Die bereits erfolgten Anstrengungen der Verkehrsträger dürfen nicht konterkariert werden, indem die gesamte bisherige Frachtbrieflogik umgestellt wird.

Informationssysteme ausbauen. Die Bemühungen um eine noch intelligenterere Begleitung der Transportkette durch übergreifende Datenströme müssen intensiviert werden. Dazu zählen u.a. der Ausbau entsprechender Schnittstellen zu Behörden sowie die Weiterentwicklung von Ortung und Sendungsverfolgung.

Gefahrenabwehr im Frachtverkehr und höheres Sicherheitsniveau für Fluggäste, EU-Standards global durchsetzen und die internationale Anerkennung der EU-Kontrolle (One-Stop-System) erreichen (Initiativen 12, 13, 14, 40)

Schwerpunkte setzen

EU-Aktionsplan zur Luftfrachtsicherheit umsetzen. Die durch die High-Level-Group nach den vereitelten Bombenanschlägen mit Paketsendungen aus Jemen vorgeschlagenen Maßnahmen vom Winter 2010 werden von der Verkehrswirtschaft grundsätzlich begrüßt. Dazu gehören u.a. europaweit harmonisierte Maßnahmen zur Frachtüberprüfung und risikobasierte Kontrollen. Sie sind jedoch zunächst mit der Luftverkehrswirtschaft auf ihre Realisierbarkeit hin zu überprüfen sowie mit den internationalen Partnern (insbesondere USA und sicherheitskritische Drittstaaten) mit dem Ziel internationaler Harmonisierung abzustimmen. Jüngste hierzu gemachte Vorschläge der EU-Kommission im Hinblick auf den Luftfrachtverkehr aus bestimmten Drittstaaten werfen zahlreiche Fragen auf. Das Scannen aller Sendungen an Flughäfen ist u.a. aufgrund der Zeitsensibilität und fehlender Flächen nicht möglich. Überprüfungen müssen sich daher auf risikobasierte Analysen stützen. Dazu muss die Europäische Gemeinschaft im Rahmen einer Risikoanalyse die Schutzziele und Gefährdungspotenziale festlegen.

EU-Außengrenzen absichern. Die größtmögliche Sicherheit innerhalb der Europäischen Union zu gewährleisten hat Priorität. Eine 100%ige Sicherheit kann es jedoch nicht geben. Ziel muss es daher sein, ein Maximum an Sicherheit bei einem gleichzeitig funktionierenden Binnenmarkt und geringerer Beeinträchtigung der Reisenden zu gewährleisten. Dazu ist es wichtig, im Rahmen von internationalen und bilateralen Verhandlungen der EU auch ein möglichst hohes Niveau von Kontrollen in den Ursprungsländern (Drittstaaten) festzulegen.

Das System intelligenter machen. Statt einer Aneinanderreihung immer neuer technischer Kontrollgeräte in einen Überprüfungsprozess, deren Sicherheitsgewinn begrenzt ist, gilt es durch neue technische Lösungen Kontrollprozesse zu vereinfachen und zu verbessern. Dies betrifft sowohl den Frachtverkehr als auch den Personenverkehr. Eine ‚Kontrollstelle der Zukunft‘, wie im Weißbuch erwähnt, ist anzustreben. Der Datenschutz muss dabei jedoch gewährleistet bleiben.

Expertenwissen zusammenführen. Im Bereich der Sicherheit der Lieferkette müssen Experten von Politik, Sicherheitsorganen, Wirtschaft und Wissenschaft in einer fest etablierten europäischen Sachverständigen-gruppe gemeinsam daran arbeiten, die Sicherheitsrisiken im Bereich der Lieferkette zu analysieren, Schutzziele zu definieren und Maßnahmen abzuleiten. Diese Expertengruppe muss mit entsprechenden nationalen Gremien zusammenarbeiten. Daraus kann dann eine international konsolidierte Sicherheitsstrategie mit einheitlichen Vorschriften und Standards abgeleitet werden.

Ergänzungen erforderlich

Kostenbeteiligung erforderlich. Schutz vor Terrorismus ist staatliche Aufgabe. Die Öffentliche Hand muss sich an den Kosten für Maßnahmen zur Terrorabwehr beteiligen und technologisch innovative Lösungen fördern.

Maßstabsgerechte Maßnahmen mit Sicherheitsgewinn. Die Einführung eines 100%igen Scannens (= Röntgen) von Seecontainern mit US-Zielhafen muss die EU weiterhin ablehnen. Dies würde bei hohen Investitionskosten u.a. für noch nicht entwickelte Scanner und der Reorganisation von Hafenprozessen nicht zu einem Sicherheitsgewinn führen, sondern vielmehr neue Sicherheitslücken in bestehende Prozesse reißen. Besser wäre, die bestehenden Maßnahmen zu einem 100%igen Screening (= Datenüberprüfung) der Liefer- und Zolldaten auszubauen, so dass risikobasierte Stichproben erleichtert werden. Die gemeinsame Erklärung des U.S. Department of Homeland Security und der Europäischen Kommission vom 23. Juni 2011 zeigt in die richtige Richtung.

Sicherheitsauflagen dürfen keine Marktzugangshindernisse bilden. Die Europäische Kommission muss sicherstellen, dass Safety- und Security-Standards den Handel weder innerhalb der EU noch mit Drittstaaten behindern.

Haftungsfragen innerhalb der Transportkette klären. Die Transportkette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied. Innerhalb eines Sicherheitsregimes muss daher geklärt sein, wie die Haftung der Akteure innerhalb der Transportkette geregelt ist und in welcher Form Ladungen von Partnern ohne Sicherheitsstatus in die Logistikkette integriert werden können, ohne dass der Status / das Zertifikat des Unternehmens gefährdet ist. Eine Überprüfung und Weiterbeförderung auf eigenes Risiko ist nicht praktikabel und nicht versicherbar.

3.2. Innovationen für die Zukunft – Technologie und Verhalten

Harmonisierung und Anwendung von Technologie für die Straßenverkehrssicherheit (Initiative 16)

Schwerpunkte setzen

Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit. Eine weitere Harmonisierung und Anwendung von Technologien für die Straßenverkehrssicherheit ist zu begrüßen. Daher ist die gemeinsam mit der Industrie vorangetriebene e-Safety-Initiative weiter zu führen. Die im Weißbuch genannten Fahrerassistenzsysteme befinden sich bereits in der Umsetzung. Die dazu vorhandenen oder in der Entwicklung befindlichen Standardisierungsansätze der Industrie sind weiter zu verfolgen.

Infrastruktur für Notrufsystem eCall schaffen. Um das System zeitnah umzusetzen, muss die dafür notwendige Infrastruktur in den jeweiligen Ländern aufgebaut werden, eine Ausrüstung allein der Fahrzeuge ist nicht zielführend. Bestehende privatwirtschaftliche Lösungen müssen Berücksichtigung finden.

Ergänzungen erforderlich

Verkehrssicherheit stärken, restriktive Maßnahmen unterbinden. Die Absicht der Europäischen Kommission, die Zahl der Verkehrstoten nachhaltig zu reduzieren, ist uneingeschränkt zu begrüßen. Das Deutsche Verkehrsforum plädiert dafür, realistische Etappenziele zu definieren – etwa die Halbierung der Unfallzahlen in der Dekade 2011 bis 2020. Anhand dieser Meilensteine lassen sich Erfolg und Nutzen einzelner Instrumente der Verkehrssicherheit evaluieren. Restriktive Maßnahmen, wie z.B. der Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, sind dagegen strikt abzulehnen.

Sicherheit der Straßeninfrastruktur optimieren. Auch die Optimierung der passiven Sicherheit der Straßeninfrastruktur sollte stärker in den Blick genommen werden. Bei der Förderung von Infrastrukturprojekten sollte deshalb verstärkt auch die gezielte Verbesserung von Unfallschwerpunkten und auffälligen Streckenabschnitten berücksichtigt werden.

Multimodale Fahrpläne, Onlineinformation und -buchung und intelligente Ticketausstellung (Initiative 22)

Schwerpunkte setzen

Verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme weiterentwickeln. In den vergangenen Jahren wurden durch die Mobilitätswirtschaft leistungsfähige Informationssysteme geschaffen, die von den Kunden als fester Bestandteil der Transportdienstleistung angesehen werden. Dieser Service muss auch über Verkehrsunternehmen und Verkehrssysteme hinweg angeboten werden. Erste Ansätze hierzu sind bereits in der Anwendung. Die Weiterentwicklung und Förderung von entsprechenden Plattformen ist bedarfsorientiert zu unterstützen. Bei neuen Maßnahmen und Projekten muss das bisher Erreichte im Blick gehalten und einbezogen werden. Das elektronische Ticket im Personenverkehr oder die Radio Frequency Identification (RFID) im Güterverkehr sind nur zwei Beispiele, die Transportketten schneller und effektiver bzw. einfacher machen können – stets unter Beachtung der Fragen des Datenschutzes und der Datensicherheit.

Ergänzungen erforderlich

Eigeninitiative vor Regulierung. Von der Kommission werden gesetzliche Initiativen zur durchgängigen, verkehrsträgerübergreifenden und grenzüberschreitenden Reisekette angekündigt, die weit über die bisherigen Vorgaben hinausgehen und tief in die Kernbereiche unternehmerischer Verantwortung bei Fahrplänen und Tarifen eingreifen würden. Hier sollte zunächst dem Verkehrssektor die Möglichkeit gegeben werden, durch proaktives Handeln nachfrageorientierte Lösungsansätze für weitergehende multilaterale Initiativen zu entwickeln, bevor regulatorische Eingriffe vorgenommen werden.

Fokus auf Praxistauglichkeit. Der Wunsch nach umfassenden Echtzeitinformationen auf internationaler Ebene darf den Blick für das Machbare nicht verstellen. Fördermaßnahmen müssen strikt auf die spätere Praxistauglichkeit von Innovationen ausgerichtet werden, bis hin zur groben Erarbeitung von Geschäftsmodellen. Bisher sind viele Informationssysteme kostenfrei zugänglich. Eine steigende Zahlungsbereitschaft der Kunden ist nicht zu erkennen, weswegen die Kostenträgerschaft neuer Plattformen frühzeitig zu klären ist.

Technologiefahrplan, Innovations- und Umsetzungsstrategien (Initiativen 24, 25)

Schwerpunkte setzen

Ganzheitliche Betrachtung ist sinnvoll. Die Einführung einer europäischen Forschungs-, Innovations- und Einführungsstrategie für den Verkehr ist ausdrücklich zu begrüßen, da durch einen ganzheitlichen Ansatz mehr Potenziale zu heben sind, als durch unkoordinierte Forschungsaktivitäten.

Vorhandene Infrastruktur effizienter nutzen. Durch die so genannten Intelligenten Verkehrssysteme (ITS) kann die Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur optimiert werden, um Engpässe zumindest kurzfristig zu entschärfen. Möglich machen dies Verkehrsleit- und informationssysteme. Die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur durch Aufrüstung Intelligenter Verkehrsmanagementsysteme wie ERTMS, SESAR und RIS sind ein weiterer wichtiger Baustein für eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur. Notwendig ist eine gezielte, integrierte Entwicklung von ITS auf den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V). Eine größtmögliche Finanzierung dieser Korridoraktivitäten aus Mitteln der Transeuropäischen Verkehrsnetze würde einen echten Mehrwert bedeuten. Der Erfolg der bestehenden Projekte sollte daher durch eine stärkere Konzentration der TEN-V-Mittel abgesichert werden, um die intelligente Ergänzung zu einem festen qualitätssteigernden Bestandteil europäischer Verkehrsinfrastruktur zu machen.

Impulse setzen durch Forschungs- und Technologiepolitik. Gerade in den Bereichen Verkehrssicherheit, Energieeffizienz und Emissionsreduzierung müssen gemeinsame Anstrengungen von Politik, Wissenschaft und Unternehmen die Entwicklungspfade deutlich verkürzen. Ansatzpunkte sind die stärkere Verzahnung der vielfältigen Initiativen der Mitgliedstaaten mit den EU-Aktivitäten, eine gezielte Förderung von Forschung und Entwicklung sowie gemeinsame Strategien für die Rohstoffpolitik, Bildung/Qualifizierung und Standardisierung/Normung zu entwickeln.

Alternative Antriebe und Kraftstoffe technologieoffen fördern und Nachhaltigkeit sichern. Es ist heute nicht absehbar, welche Technologie sich in der Zukunft durchsetzen wird. Daher ist eine technologieoffene Förderung erforderlich, die sich an Reduktionspotenzialen orientiert. Alternative Kraftstoffe müssen Nachhaltigkeitskriterien entsprechen, um keine Konkurrenz zu Nahrungsmitteln darzustellen. Regulatorische Lücken bei den Nachhaltigkeitskriterien muss die EU zügig schließen.

Standardisierung vorantreiben. Marktdurchdringung braucht offene Standards. Gleichzeitig müssen Europäische Normen auch auf globaler Ebene etabliert werden. Dabei sind jedoch Parallelstandards zu vermeiden, da sie ansonsten europäische Unternehmen auf dem Weltmarkt hemmen würden.

Ergänzungen erforderlich

Forschungsziele gemeinsam setzen. Bislang ist offen, wie die Ziele einer europäischen Forschungs-, Innovations- und Einführungsstrategie für den Verkehr definiert werden. Damit Forschung praxisorientiert ist und die Ergebnisse auch Anwendung finden können, müssen Experten aus allen relevanten Bereichen von Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Gesellschaft frühzeitig im Sinne eines ständigen Beirates der Europäischen Kommission in den Definitionsprozess einbezogen werden. Ein mögliches Modell eines solchen Gremiums könnte die deutsche Nationale Plattform Elektromobilität sein, in der hochrangige Fachleute aus den genannten Bereichen gemeinsam Ziele, Umsetzungspfade und Technologiestrategien diskutieren und verabschieden.

Politische Flankierung der Standardisierungsprozesse erforderlich. Die EU ist aufgefordert, in enger Abstimmung mit den Mitgliedstaaten und der Wirtschaft die Standardisierungsprozesse auf europäischer und internationaler Ebene zu flankieren. Insbesondere die transatlantische Zusammenarbeit und der Austausch mit asiatischen Staaten wie China und Japan sollte verstärkt werden. Gute Ansatzpunkte liefern die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Normung, Standardisierung und Zertifizierung“ der deutschen Nationalen Plattform Elektromobilität.

Innovativer Verkehr (Initiative 26)

Schwerpunkte setzen

Harmonisierten Rechtsrahmen für neue Technologien schaffen. Neue Verkehrstechnologien finden sich vielfach nicht in gängigen Vorschriften und Rahmenwerken wieder. Die Europäische Kommission muss im Einklang mit laufenden Standardisierungsaktivitäten und mit Blick auf internationale Vorschriften ihren Beitrag leisten, um interoperable und harmonisierte Systeme zu ermöglichen. Beispiele hierfür sind EU-Initiativen zur Schaffung interoperabler Aufladeinfrastrukturen für umweltfreundliche Fahrzeuge, zur Standardsetzung für Betankungsinfrastrukturen und zur Schnittstellendefinition für die Kommunikation zwischen Infrastrukturen und Fahrzeugen.

Entwicklung und Einsatz von alternativen Kraftstoffen und Antriebstechnologien aktiv begleiten. Es ist richtig, dass die EU die Förderung von Forschung, Entwicklung und Markteinführung im Bereich der alternativen Antriebe ausbauen will. Eine integrierte Strategie für Mobilität, Klimaschutz und nachhaltige Energieversorgung ist für die EU von zentraler Bedeutung – zum Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlage ebenso wie aus Gründen der zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit des Mobilitätsstandortes Europa.

Ergänzungen erforderlich

Keine zwanghafte Ausweitung von ökologischen Steuerungsinstrumenten. Für die Verkehrsträger haben sich unterschiedliche Lenkungsinstrumente etabliert, die an Emissionen und am Energieverbrauch anknüpfen. Für den Straßenverkehr sind dies die Kfz-Steuer, Straßennutzungsgebühren und die Energiesteuer (ehem. Mineralölsteuer), sowie Herstellernormen für CO₂ bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Der Schienenverkehr zahlt Energiesteuer (ehem. Mineralölsteuer) und Stromsteuer und ist seit 2005 durch den Emissionshandel von steigenden Strompreisen betroffen. Der Luftverkehr soll ab 2012 direkt in den Emissionshandel einbezogen werden. Er unterliegt außerdem in einigen Mitgliedstaaten, etwa in Deutschland und in Großbritannien, einer nationalen ökologischen Luftverkehrssteuer. Für den Schiffsverkehr gelten Schwefelnormen; CO₂-Abgabesysteme sind auf globaler Ebene in Diskussion. Es erscheint daher nicht sinnvoll, neben den bereits bestehenden und geplanten Instrumenten weitere Steuerungsinstrumente einzuführen. Im Gegenteil: Vor dem Hintergrund des notwendigen Bürokratieabbaus sollte die Vielzahl der sich teilweise überschneidenden Maßnahmen auf Effizienz und Wirksamkeit und eine mögliche Doppelbelastung hin überprüft werden.

Wirtschaftlich sinnvolle Lösungen zum Klimaschutz entwickeln. Um effektiven Klimaschutz zu erreichen, müssen wirtschaftlich sinnvolle Lösungen von Umweltfragen mit echten Reduktionseffekten Vorrang haben. Dazu gehören insbesondere technologische Innovationen zur Reduktion von Emissionen an der Quelle, die gezielte Beseitigung von Engpässen in der Infrastruktur, die Verbesserung operativer Abläufe und die Optimierung von Schnittstellen der Verkehrsträger. Maßnahmen, die der Verkehrswirtschaft die notwendigen Mittel zur Investition in umweltfreundliche Technologien entziehen, sind ökologisch kontraproduktiv und damit zu unterlassen. Das Weißbuch betont demgegenüber sehr stark die Idee einer „intelligenten Preisgestaltung“ und die Ausweitung der Besteuerung. Hier ist eine Akzentverschiebung in Richtung Qualitätsverbesserung notwendig.

EU-Rahmen für Innenstadtmaut (31, 32, 33)

Schwerpunkte setzen

„Best practices“ publik machen. Die Europäische Kommission ist gefordert, den Informationsaustausch zwischen den Städten zu unterstützen, Behörden zu vernetzen, Forschung zu fördern und Standards zu harmonisieren. Die Städte und Kommunen müssen die Infrastruktur für alle Nutzer optimieren, die Versorgungsfunktion gewährleisten und ihre Planung verbessern. Die Verkehrswirtschaft muss ihre Fahrzeugauslastung erhöhen, Umwelttechnologien weiterentwickeln und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern.

Transparenz schaffen. Die mangelnde Transparenz im Bezug auf die unterschiedlichen Regelungen für Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte sind aus Sicht der Verkehrsteilnehmer ein Problem. Hier ist es wichtig, durch ein umfangreiches zentrales Informationsangebot (ggf. Informationsplattform/ -system) entsprechende Defizite abzubauen. Eine Harmonisierung der eigentlichen Maßnahmen ist nicht zuletzt im Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip kritisch zu sehen.

Nicht umzusetzende Initiativen

EU-Regelungen zur Innenstadtmaut sind abzulehnen. Es gibt keinen Bedarf für europäisch einheitliche Rahmenbedingungen für innerstädtische Straßennutzungsgebühren. Die Umsetzung von Maßnahmen auf nachgeordneten Ebenen unterliegt dem Subsidiaritätsprinzip. Da die EU keine Zweckbindung der Mittel für den Verkehrssektor gewährleisten kann, wird ein europäischer Vorstoß zur Erhebung von Gebühren zudem lediglich zur Verteuerung des Verkehrs beitragen. Die Steuerung der Stadtlogistik liegt ebenfalls klar im Zuständigkeitsbereich der Kommunen, die heute bereits diverse, an den lokalen Begebenheiten ausgerichtete Maßnahmen zur Emissionsentlastung anwenden.

3.3. Moderne Infrastruktur, intelligente Bepreisung und Finanzierung

Kernnetz TEN-V – ein europäisches Mobilitätsnetz (Initiative 34)

Schwerpunkte setzen

Schwerpunkte beim Transeuropäischen Verkehrsnetz dringend notwendig. Funktionierende zentrale Verkehrskorridore sind eine wichtige Voraussetzung für ein nachhaltiges und integratives Wachstum im europäischen Binnenmarkt. Um insbesondere die Schlüsselprojekte mit gemeinschaftlicher Bedeutung zügig zu realisieren, ist die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Zweiteilung in Kernnetz und erweitertes Netz der richtige Schritt. Die Definition dieser beiden Netze muss zügig abgeschlossen werden.

Kosten-Nutzen-Prinzip und gemeinschaftlichen Mehrwert verfolgen. Um bei immer knapper werdenden öffentlichen Geldern für die Verkehrsinfrastruktur zeitnah ein leistungsfähiges Netz zu erhalten, müssen klare Prioritäten gesetzt werden. Grundlage für die Auswahl des Kernnetzes muss das Kosten-Nutzen-Prinzip sein. Der bisher vorherrschende Projektproporz der EU-Mitgliedstaaten muss zugunsten des Gemeinschaftsgedankens aufgegeben werden, denn letztendlich nützt eine Stärkung der gemeinschaftlichen Magistralen allen Mitgliedstaaten. Zudem sollte im Zuge eines effizienteren Einsatzes der TEN-V Mittel zukünftig stärker berücksichtigt werden, dass oftmals bereits durch „Projekte kleineren Umfangs“ Kapazitätssteigerungen mit erheblicher Netz Wirkung realisiert werden können, z.B. die gezielte Beseitigung von Engpässen, der Ausbau von Knoten oder der Bau von Güterverkehrsumgehungsstrecken insbesondere in Ballungsgebieten.

Multimodale Güterverkehrskorridore (Initiative 35)

Schwerpunkte setzen

Ko-Modalität gezielt unterstützen. Das Ziel der Europäischen Kommission, Investitionen und Infrastrukturarbeiten auf multimodalen Güterverkehrskorridoren aufeinander abzustimmen, findet unsere volle Unterstützung. Damit kann der Ansatz der Ko-Modalität, bei dem die einzelnen Ver-

kehrsträger sich mit ihren Stärken ergänzen, verfolgt werden. Eine faire Ausgestaltung der Rahmenbedingungen im Verkehrsmarkt stärkt die Ko-Modalität. Der Integrations- und Vernetzungsgedanke sollte dort weiter verfolgt werden, wo er ökonomisch Sinn macht. Auch weiterhin werden im Sinne einer funktionierenden Ko-Modalität Direktverkehre unter Nutzung eines Verkehrsträgers aus ökonomischer und ökologischer Sicht ihre Daseinsberechtigung im Personen- und Güterverkehr haben.

Engpässe an den Knotenpunkten auflösen und multimodale Verkehre stärken. Ein wichtiger Schwerpunkt der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur muss die Verbesserung der Hinterlandanbindung der See- und Binnenhäfen sein. Die erwartete Zunahme des Güterverkehrs macht stärkere Investitionen in multimodale Infrastrukturen im Hafenhinterland erforderlich. Es geht darum, die Effizienz und die Nachhaltigkeit großer Transportströme in Europa weiter zu verbessern. Die Unterstützung multimodaler Strukturen durch die EU ist dafür ein sehr wichtiger Beitrag. Zu achten ist dabei auf die bestmögliche Integration der Binnenschifffahrt in die logistische Kette.

Öko-Innovationen fördern. Die Logistikwirtschaft stellt sich den Herausforderungen des Klimaschutzes und passt ihre Dienstleistungen im Hinblick auf Energieeffizienz, CO₂-Footprint und Ressourcenschonung an. Dieser bereits laufende Prozess der „Grünen Logistik“ sollte durch die Europäische Kommission durch die Förderung von Öko-Innovationen aktiv begleitet werden.

Ergänzungen erforderlich

Kurzstrecken-Seeverkehre in multimodale Korridore einbeziehen. In gleicher Weise wie beim Binnenschiff muss auch der Beitrag des Kurzstrecken-Seeverkehrs im Rahmen von multimodalen Güterverkehrskorridoren optimal genutzt werden. Das Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege muss konsequent im Rahmen der TEN-V umgesetzt werden.

Ex-ante Evaluierung von Projekten, ÖPP (Initiativen 36, 37, 38)

Schwerpunkte setzen

Daseinsvorsorge ernst nehmen. Das EU-Weißbuch Verkehr hätte den Fokus noch stärker auf die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für Wohlstand und Wachstum richten müssen, damit sowohl die EU-Mitgliedstaaten als auch die europäischen Institutionen dieser Wertigkeit Rechnung tragen und ihre Investitionen entsprechend anpassen. Auch wenn in vielen Bereichen eine Nutzerfinanzierung eingeführt wurde, besteht immer noch eine öffentliche Finanzierungsverantwortung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere wenn politische Erwägungen die reinen Nutzen-Kosten-Erwägungen übersteuern.

Privatwirtschaft stärker einbinden. Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) sind als Alternative zur öffentlichen Auftragsvergabe immer zum Leistungsvergleich heranzuziehen und im Fall von Effizienzvorteilen zu bevorzugen. Die zeitgerechtere Bereitstellung der nötigen Infrastruktur ist ein geldwerter volkswirtschaftlicher Vorteil, der beim Wirtschaftlichkeitsvergleich von ÖPP und konventioneller Realisierung berücksichtigt werden muss. Vor allem nach Überwindung der Pilotphase und Standardisierung der Prozesse sind signifikante Zeitgewinne über den Gesamtrealisierungszeitraum hinweg (Vorlauf + Bau) zu erwarten. Die im Weißbuch vorge-

schlagene Prüfung europäischer Infrastrukturprojekte auf ihre ÖPP-Vorteile hin ist daher begrüßenswert und sollte bereits in einem frühen Projektstadium erfolgen.

ÖPP-Prüfung standardisieren. Standardisierte Ausschreibungs- und Vergabeverfahren und Verträge senken die Transaktionskosten und den zeitlichen Vorlauf vor Baubeginn, weswegen eine Vereinheitlichung anzugehen ist.

Koordinierung und Bündelung der Investitionsmittel vorantreiben. Für eine effiziente Verwendung der Investitionsmittel ist eine transparente und verlässliche Finanzierungsstruktur für die europäische Infrastruktur unabdingbar. Dies bedingt eine Konsolidierung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsquellen der EU, wie sie im Weißbuch vorgeschlagen wird. Ebenso ist eine Abstimmung der europäischen mit den nationalen Plänen zur Ressourcenverwendung erforderlich. Darüber hinaus bieten EU-Projektanleihen die Möglichkeit, neue Finanzierungsquellen zu erschließen. Vor diesem Hintergrund wird allerdings auch deutlich, wie wichtig eine Beschränkung der gemeinschaftlichen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung auf Projekte von gemeinschaftlicher Bedeutung ist.

Ergänzungen erforderlich

Gleiche Bewertungsmaßstäbe für Infrastrukturprojekte. Für grenzüberschreitende Vergleiche müssen Methoden zur Kosten-Nutzen-Bewertung entwickelt werden, die speziell auf den gemeinschaftlichen Nutzen abzielen. Nur auf einer solchen neutralen Ausgangsbasis kann die gemeinschaftliche Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten künftig ohne nationalen und regionalen Proporz und ohne politische Motivation fokussiert werden. Mit einer Ex-ante Evaluierung können die geplanten Projekte in eine notwendige Realisierungsreihenfolge gebracht werden.

TEN-V Finanzierung aufstocken. Das aktuell verfügbare Finanzierungsvolumen für die TEN-V Projekte ist unzureichend. Notwendig ist neben einem stärkeren finanziellen Engagement der Mitgliedstaaten auch eine zielgerichtete und substanzielle Kofinanzierung der TEN-V-Projekte durch die EU, die eine echte Perspektive für die Realisierung dieser wichtigen Projekte ermöglicht. Dazu ist der EU-Förderanteil für gemeinschaftlich bedeutsame Projekte über die bisherige Grenze von 30% hinaus zu erhöhen. Ebenfalls förderfähig sollten wesentliche Verkehrstelematik-Bestandteile (ITS) wie z.B. Leit- und Sicherungstechnik sein, die nicht zur Infrastruktur gehören, sondern z.B. in Verkehrsmittel eingebaut werden. Die EU ist aufgefordert, entsprechende fiskalische Prioritäten zu setzen.

Intelligente Preisgestaltung und Besteuerung (Initiative 39)

Nicht umzusetzende Initiativen

Bezahlbare Mobilität erhalten. Der Verkehrssektor generiert bereits heute erhebliche Einnahmen für öffentliche Haushalte. Mit Energiesteuern, Nutzungsgebühren etc. tragen private Haushalte und Unternehmen zu öffentlichen Budgets heute schon ein Mehrfaches bei, als zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ausgegeben wird. Eine eventuelle Einführung neuer Finanzierungsinstrumente muss mit einer entsprechenden Reduzierung der bestehenden Abgabenbelastung im Verkehr einhergehen.

Internalisierung externer Kosten nicht vollständig durchdacht. Die Erhebung von höheren Infrastrukturnutzungsgebühren auf überlasteten Infrastrukturabschnitten, wie sie vor allem in Phase II angestrebt ist, garantiert noch keine Abhilfe hinsichtlich der eigentlichen Engpasssituation. Zudem wird bei reinen Preisansätzen zur Steuerung der Verkehrsnachfrage die Qualitätskomponente der Verkehrsmittel- und Streckenwahl vernachlässigt. Übergeordnetes Ziel einer effizienten und ökologischen Verkehrsabwicklung muss sein, alle Verkehrsträger durch eine Qualitätsoffensive in ihrem Zusammenspiel zu stärken.

Ergänzungen erforderlich

Vorhandenen Instrumentenmix nutzen. Lärm- und Luftverschmutzungskosten können bei allen Verkehrsträgern durch innovative und bereits vorhandene Lösungen gemindert werden. Dieser erfolgreiche Instrumentenmix muss auch künftig eingesetzt und konsequent weiterentwickelt werden. Zusätzliche Instrumente sollten nur dann eingesetzt werden, wenn sie einen klaren Mehrwert im Hinblick auf ihre gesamtwirtschaftliche Kosteneffizienz und ihre Wirksamkeit gewährleisten. Eine einseitige oder zeitlich vorgezogene Anlastung externer Kosten nur bei einem Verkehrsträger ist abzulehnen.

Prozess der Umgestaltung zur Nutzerfinanzierung noch offen. Die Finanzierungsthematik ist nicht nur auf Nachhaltigkeit und Umgestaltung hin zu einer Wirtschaft mit geringer Kohlenstoffintensität zu beziehen. Die entscheidende Frage, wie die von der EU-Kommission gewünschte stärkere Nutzerfinanzierung realisiert und dabei gleichzeitig Kompensationen für neue Finanzierungsformen geschaffen werden können, bleibt ungeklärt.

Externe Effekte an der Quelle reduzieren. Besser als die reine Anlastung externer Kosten bzw. die nachträgliche Korrektur externer Effekte ist deren Vermeidung durch Maßnahmen an der Quelle. So können beispielsweise die Zahl der Getöteten und Verletzten durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen reduziert werden; Lärmkosten können durch entsprechende Fahrbahnbeläge und Lärmschutzwände gemindert werden. Auch im Schienenverkehr tragen Maßnahmen an der Quelle, wie z.B. der Einsatz von „Flüsterbremsen“ an Schienengüterwagen, zu einer effizienten Problemlösung bei.

Zweckbindung der Mittel erforderlich. In Zukunft muss die Verkehrspolitik stärker auf geschlossene Finanzierungskreisläufe hinarbeiten, in dem die Einnahmen aus dem Verkehrssektor auch tatsächlich für diesen Sektor zweckgebunden eingesetzt werden. Entgegen aller Versprechen ist es allerdings bislang nicht gelungen, durch Ergänzung der Nutzerfinanzierung im Verkehrsbereich, höhere Investitionen zu sichern. Daher besteht große Skepsis, ob eine weitere Umstellung hin zur Nutzerfinanzierung mit einer Zweckbindung einhergeht. Wirtschaft und Gesellschaft wären hier auf den guten Willen der Politik angewiesen und müssten im Zweifel weiterhin höhere finanzielle Belastungen in Kauf nehmen, ohne dass im Gegenzug eine bessere Infrastruktur bereitgestellt würde.

Internationale Wettbewerbsfähigkeit nicht aus den Augen verlieren. Belastungen, die für europäische Mobilitätsanbieter internationale Wettbewerbsnachteile bedeuten, müssen zukünftig unterbleiben. Mit Bezug auf den Emissionshandel im Luftverkehr muss daher dringend eine globale Lösung gefunden werden. Die internationale Luftverkehrsbranche hat hierzu bereits ein umfassendes Konzept mit ambitionierten Emissionsreduktionszielen vorgelegt. Die EU wird aufgefordert dieses Konzept zu unterstützen und an einer globalen Umsetzung mitzuwirken. Anderenfalls drohen gravie-

rende Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der europäischen Fluggesellschaften. Auch im maritimen Sektor sind faire und Erfolg versprechende Lösungen für den Klimaschutz nur auf internationaler Ebene möglich. Dies gilt unabhängig von der Frage des gewählten Instruments (Emissionshandel vs. weniger bürokratische Klimafonds). Gleiches gilt für den Schienenverkehr, der heute schon über seine Stromlieferanten vom Emissionshandel betroffen ist. Die Situation für den Schienenverkehr verschärft sich ab 2013, da ab diesem Zeitpunkt 100% der für die Stromproduktion erforderlichen Zertifikate kostenpflichtig ersteigert werden müssen. Die damit verbundene Steigerung der Betriebskosten widerspricht der politischen Absichtserklärung, den Schienenverkehr durch geeignete Rahmenbedingungen zu fördern und den Mobilitätsstandort Europa zu sichern.

3.4. Die externe Dimension

Globaler Kontext (Initiative 40)

Schwerpunkte setzen

Europäische Interessen vertreten. Die europäische Mobilitätskultur gilt weltweit als vorbildlich. Umso wichtiger ist es, die erfolgreichen Ansätze auch außerhalb Europas und hier vor allem bei den Nachbarstaaten an den Grenzen der EU voranzubringen. Auf globaler Ebene sollte die EU ihre verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Interessen selbstbewusst vertreten. Daher ist es zu begrüßen, dass die EU Strategien verfolgen will, die Europas Rolle als Standard setzende Instanz im Verkehrsbereich sichert. Wichtig ist, dass europäische Standards nicht am Weltmarkt vorbei entwickelt werden. Vorhandene Standards müssen bei der Entwicklung europäischer bzw. internationaler Standards berücksichtigt werden.

Fairen Wettbewerb durchsetzen. Die EU muss bei der Durchsetzung von Marktregeln im Inneren wie im Äußeren weiter konsequent agieren, d.h. fairen Marktzugang sicherstellen und die Subventionierung und Protektion unwirtschaftlicher Marktteilnehmer verhindern. Das Weißbuch betont diese Zielsetzungen zu Recht. Sie müssen allerdings bei internationalen Verhandlungen auch wirksam umgesetzt werden.

Der Emissionshandel für den Luftverkehr ist insoweit ein wichtiger Testfall. Die europäischen Luftverkehrsgesellschaften dürfen nur dann dem EU-Emissionshandel unterworfen werden, wenn die Einbeziehung von Fluggesellschaften aus Drittstaaten wie beispielsweise den USA, China und den Golfstaaten gewährleistet ist.

Internationale Anerkennung europäischer Sicherheitsstandards bei der Terrorismusbekämpfung durchsetzen. Eine sichere Logistikkette liegt gleichermaßen im Interesse der Wirtschaft und Europas. Europa muss sich daher auch weiterhin in den internationalen Gremien einbringen, um dort europäische Lösungsansätze selbstbewusst zu vertreten und ihre internationale Anwendung zu forcieren bzw. handhabbare Schnittstellen zu schaffen. Ein wichtiger Beitrag dazu ist die Konsolidierung vorhandener Sicherheitsanforderungen und die gegenseitige Anerkennung ähnlicher Regime.

4. Fazit

Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt, dass die Europäische Kommission mit der Neuauflage ihres Weißbuchs eine verkehrspolitische Strategie für die kommenden Jahrzehnte vorlegt. Allerdings stellt das EU-Weißbuch die Zielsetzung der CO₂-Reduzierung in den Vordergrund. Kernelemente für eine zukunftsorientierte EU-Verkehrspolitik, wie die **Finanzierung und Bereitstellung einer nachfragegerechten Infrastruktur oder die Stärkung von Transporteffizienz und Ko-Modalität, kommen zu kurz**. Wie eine bezahlbare Mobilität sichergestellt werden soll, lässt das Weißbuch offen.

Anders liegen die Schwerpunkte bei der Liste der Initiativen im Anhang des Weißbuchs. Dort werden entscheidende Ansatzpunkte für eine erfolgreiche europäische Verkehrspolitik umfassend genannt: Infrastruktur, Innovation, Nachhaltigkeit, Transport- und Energieeffizienz, Ko-Modalität und Bezahlbarkeit. Diese Punkte werden allerdings in der Programmatik des Weißbuchs selbst zu wenig aufgegriffen. Die Vielzahl der positiven Initiativen des vorliegenden Weißbuchs, z. B. **Einheitlicher Europäischer Eisenbahnmarkt, Transeuropäisches Kernnetz, Single European Sky oder Einführung alternativer Antriebe und Kraftstoffe**, müssen von der EU und ihren Mitgliedstaaten mit dem gleichen Engagement verfolgt und **auf einer fest definierten Zeitschiene umgesetzt** werden wie das Vorhaben, den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2050 um 60 % gegenüber 1990 zu reduzieren.

Diese Ausgangslage muss berücksichtigt werden, wenn die Umsetzung der konkreten Maßnahmen zum Weißbuch politisch entschieden wird. Neben dem Erreichen der EU-Klimaziele **müssen Maßnahmen stärker in den Vordergrund gerückt werden, die**

- unserem Mobilitätsbedürfnis gerecht werden,
- Wirtschaftswachstum anregen,
- einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum verwirklichen,
- alle Verkehrsträger gleichermaßen stärken und damit
- die globale Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschafts- und Mobilitätsstandorts Europas sichern.

Zudem sollten gerade hier nicht nur Langfristziele anvisiert sondern auch mittelfristige Meilensteine benannt werden, um Wirtschaft und Bürgern eine klare Perspektive zu bieten. Gleichzeitig ist ein **kontinuierliches Monitoring der Maßnahmen** und Initiativen hinsichtlich ihrer Wirkung und Zielerfüllung erforderlich, um im Sinne des Bürokratieabbaus unwirksame Instrumente auszusetzen. Letztendlich ist nur ein leistungsfähiger Verkehrsstandort Europa in der Lage, die Herausforderungen der Nachhaltigkeit tatsächlich zu bewältigen.

Darum ist ein **enger Schulterschluss zwischen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft** nötig. Im Sinne der Nachhaltigkeit ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen das Wohlergehen von Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen sichern müssen. Gemeinsames Anliegen muss sein, Mobilität zu ermöglichen, die Unternehmen bei ihren Effizienzbestrebungen zu fördern und den informierten und mündigen Bürger zu unterstützen.