



# Mobilität für Deutschland >

*Fakten & Forderungen*

> [www.verkehrsforum.de](http://www.verkehrsforum.de)



# Infrastruktur – Grundlage für Wohlstand



**Klaus - Peter Müller**

Vorsitzender des Aufsichtsrates  
COMMERZBANK AG

Mobilität ist ein Grundbedürfnis jedes Einzelnen von uns. Sie ist auch Grundvoraussetzung für den Wohlstand unseres Landes und essenzieller Bestandteil für Beschäftigungssicherung. Ohne den Standortvorteil einer hoch entwickelten Mobilitätskultur wäre Deutschland nicht eine der weltweit führenden und stabilsten Wirtschaftsnationen.

Mobilität ist jedoch nicht selbstverständlich. Sie muss erhalten und ausgebaut werden – durch leistungsfähige innovative Unternehmen, ausgezeichnete Verkehrsinfrastruktur und richtige Rahmenbedingungen.

Die Unternehmen der Verkehrswirtschaft sind bereit, ihren Beitrag zu leisten. Damit dies gelingt, sind sie jedoch auf die Unterstützung der Politik angewiesen.

Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen ist es, den optimalen Rahmen für ein Gesamtsystem zu setzen, in dem Verkehrsinfrastrukturen erhalten und ausgebaut, Transporte noch intelligenter organisiert, Energie noch effizienter eingesetzt und die Umwelt noch mehr ge-

schont werden. Wir müssen außerdem darauf achten, dass Mobilität für die Bevölkerung und Wirtschaft in unserem Land bezahlbar bleibt.

Das Deutsche Verkehrsforum appelliert an die politischen Entscheidungsträger, die richtigen Weichenstellungen vorzunehmen:

- > zielgerichtete Entwicklung der Verkehrswege durch stärkere Priorisierung von Ausbau und Neubau;
- > bedarfsgerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf hohem verstetigtem Niveau;
- > systematische Verbesserung der Schnittstellen des Wirtschafts- und Personenverkehrs;
- > Weiterentwicklung des Masterplans Güterverkehr und Logistik, um das Gesamtsystem noch effizienter zu machen;
- > Klimaschutz mit Augenmaß, der ökologische Erfordernisse und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in Einklang bringt;
- > Abbau internationaler Wettbewerbsverzerrungen für deutsche Unternehmen.

Die Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums stehen bereit zum Engagement für eine Politik, welche die vorbildliche Mobilitätskultur in Deutschland bewahrt und den Standort Deutschland stärkt.



## Verkehrsleistung - Entwicklung und Prognose



### Inhalt:

- Das Deutsches Verkehrsforum > 5
- Zukunftsfähige Verkehrswege > 6
- Intelligente Infrastrukturfinanzierung > 8
- Vernetzte Systeme > 10
- Effizienter Güterverkehr > 12
- Klimaschutz mit Augenmaß > 14
- Internationale Wettbewerbsfähigkeit > 16
- Präsidium > 10

# 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 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 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 zukunftsgerechte Infrastruktur

- > Schaffung bedarfsgerechter Infrastruktur durch Investitionen der öffentlichen Hand auf hohem verestigten Niveau und Einbindung privater Partner
- > Intelligente Vernetzung von Verkehrsinfrastruktur und von Datenströmen
- > Förderung von Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz und Sicherheit als unabdingbare Qualitätsfaktoren im Wettbewerb der Verkehrssysteme

## Ansprechpartner:

Thomas Hailer  
Geschäftsführer

Dr. Florian Eck  
Stellvertretender Geschäftsführer

Rainer Schätzlein  
Leiter Luftverkehr, Häfen/Schifffahrt,  
Infrastruktur, Straßenverkehr

Sarah Stark  
Referentin Europaangelegenheiten, wissenschaftliche  
Projekte

# Zukunftsfähige Verkehrswege

Um Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit unseres Standortes zu sichern, muss die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland erhalten und zielgerichtet weiter entwickelt werden. Dazu sind insbesondere Erhalt, Ausbau- und Neubaumaßnahmen stärker zu priorisieren und bürokratische Hemmnisse zu beseitigen.

## Fakten

- > Das deutsche Straßennetz umfasst 231.200 km, wovon 12.600 km Autobahnen und 40.400 km Bundesstraßen sind. Das Schienennetz hat eine Länge von 41.300 km. Die deutschen Wasserstraßen sind 7.500 km lang.
- > Das Verkehrswachstum bis 2025 wird im Güterbereich 48% (Aufkommen) bzw. 74% (Leistung) und im Personenverkehr 2,7% (Aufkommen) bzw. 17,9% (Leistung) betragen.
- > Zwischen 2004 und 2025 wird sich der Umschlag in den deutschen Seehäfen und Rheinmündungshäfen auf 1.658 Mio. t mehr als verdoppeln. Der Umschlag von Standardcontainern wird sich in den deutschen Häfen im selben Zeitraum mehr als vervierfachen. Der Seehafenhinterlandverkehr wird im Containerbereich bis 2025 um 6,3% pro Jahr wachsen.
- > Beim Fluggastaufkommen an den deutschen Flughäfen wird langfristig ein Wachstum von 5% pro Jahr prognostiziert; zwischen 1996 und 2007 stieg das Aufkommen bei den Passagieren um 57% und bei der Luftfracht um 49%.
- > Bereits heute fehlen 14.000 Lkw-Stellplätze an Bundesautobahnen. Die erwartete Zunahme des Straßen-güterverkehrs sowie die neuen Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten von Lkw-Fahrern werden diese Engpasssituation noch verstärken.
- > Bei Schieneninfrastrukturprojekten beträgt der durchschnittliche Zeitaufwand für das Raumordnungsverfahren ca. 18 - 24 Monate und anschließend für die Planfeststellung inkl. Baurecht ca. 30 Monate.
- > Der durchschnittliche Zeitrahmen für die Umweltverträglichkeitsstudie für Raumordnung und die Planfeststellung von Schieneninfrastrukturprojekten liegt bei jeweils ca. 12 Monaten.

## Forderungen

### Investive Maßnahmen

- > klare Prioritäten setzen:
  - Engpassbeseitigung und Ausbau der Hauptverkehrsachsen;
  - Vernetzung der Verkehrsträger durch Investition in die Knotenpunkte;
  - Entmischen von Personen- und Güterverkehr auf Straße und Schiene;
  - Lückenschlüsse in der Elektrifizierung des Schienenstreckennetzes.
  
- > Anbindung der Häfen im Hinterland und seeseitig ausbauen sowie das System aus Seehäfen, Binnenhäfen und Binnenwasserstraßen leistungsfähiger machen.
  
- > Wichtige Straßen- und Schienenknoten sowie Wasserwege mit wesentlicher Wirkung für das Gesamtnetz gezielt ausbauen.
  
  
- > Bedeutende Flughäfen fokussiert weiter entwickeln und an den Schienenfernverkehr anbinden.
  
- > Substanzverzehr bekämpfen: Bestandsnetze aller Verkehrsträger durch zweckgebundene und ausreichende Mittel sichern.
  
- > Kapazitätsoptimierung und Engpassbeseitigung vorhandener Infrastruktur durch intensivierte Einsatz intelligenter Verkehrsleit- und Informationssysteme.
- > Verstärkte Maßnahmen zur Sicherheitsoptimierung der Straßenverkehrswege.

### Legislative und Administrative Maßnahmen

- > Bürokratie abbauen:
  - Keine Übererfüllung bei Umsetzung von EU-Vorschriften in nationales Recht, v.a. beim Umwelt- und Vergaberecht,
  - Erfahrungen aus dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz nutzen und Genehmigungsverfahren weiter verschlanken, u.a. durch Bündelung von Entscheidungskompetenzen, kürzere Prüfungsfristen bei Planfeststellung sowie transparente und bundesweit einheitliche Bewertungsmaßstäbe für Umweltverträglichkeitsprüfungen.
  
- > Reform der Auftragsverwaltung:
  - Abstufung nicht fernverkehrsrelevanter Bundesstraßen,
  - Öffnungsklausel für den Bund bei Projekten mit nationaler oder europäischer Bedeutung.
  
- > Störfall- und Baustellenmanagement der Verkehrsinfrastruktur so gestalten, dass Behinderungen minimiert werden.
  
- > Potenzial der deutschen Flughäfen nutzen: Keine weitere Beschneidung der Tagesrandzeiten/Nachtflüge, Fluglärmschutzgesetz 1:1 umsetzen, Single European Sky und ein vollwertiges Flughafenkonzept realisieren.

# Intelligente Infrastrukturfinanzierung

Die Öffentliche Hand trägt im Rahmen der Daseinsvorsorge die Verantwortung für die uneingeschränkte Nutzbarkeit von Verkehrswegen und -knoten. Ziel ist eine von Haushaltschwankungen unabhängige, bedarfsgerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf hohem verstetigtem Niveau. Um dies zu erreichen, ist ein zukunftsgerichtetes und transparentes Finanzierungskonzept erforderlich, das die Beiträge der öffentlichen Hand, der Privatwirtschaft und der Verkehrsnutzer zu einem optimalen Ergebnis bündelt.

## Fakten

- > Allein der Straßenverkehr generiert jährlich durch Steuern und Abgaben über 50 Mrd. Euro Einnahmen für den Staat.
- > Inklusive der Mittel aus den Konjunkturpaketen I und II stehen im Jahr 2009 12,2 Mrd. Euro und 2010 voraussichtlich 12 Mrd. Euro für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung.
- > Für 2011 und 2012 sieht die Finanzplanung des Bundes dagegen nur noch 9,9 bzw. 9,8 Mrd. Euro vor - deutlich weniger als der bereits im Jahr 2000 von einer Regierungskommission (Pällmann-Kommission) veranschlagte jährliche Investitionsbedarf von 12 Mrd. Euro.
- > Jede investierte Milliarde Euro in die Verkehrsinfrastruktur schafft rund 20.000 Arbeitsplätze in Deutschland.
- > Jede in die Flughafeninfrastruktur investierte Milliarde Euro bringt über die nächsten 30 Jahre einen Zuwachs an Wohlstand von 8 Mrd. Euro durch ein gestiegenes Bruttosozialprodukt.
- > Seit 2009 stellt der Bund Eisenbahninfrastrukturunternehmen jährlich 2,5 Mrd. Euro zur Erhaltung der Schienenwege im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Verfügung. Die Vertragslaufzeit beträgt 5 Jahre.
- > Die bisherigen vier Projekte des A-Modells mit einer 30jährigen Konzession und einem Volumen von rund 1 Mrd. Euro werden vom Bund erfolgreich bewertet. Mit dem Bewerbungsverfahren für die A8 Ulm - Augsburg wurde 2008 die zweite Staffel der A-Modelle gestartet.
- > Experten gehen davon aus, dass die täglich rd. 200 bis 280 Baustellen auf Bundesautobahnen für mehr als ein Drittel aller Staus auf Autobahnen verantwortlich sind.

## Forderungen

### Investive und legislative Maßnahmen

- > Bundesmittel für Investitionen in Verkehrswege auf mindestens 12 Mrd. Euro pro Jahr verstetigen.
- > Langfriststrategie zur effizienten Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen schrittweise umsetzen:
  - Flexibilität der Öffentlichen Hand für effizienten Mitteleinsatz erhöhen: Finanzmittel für Verkehrswege vom Haushaltsjahr lösen, Überträge ermöglichen und geschlossene Finanzierungskreisläufe schaffen,
  - Planungsfonds einrichten, um Baureife neuer Verkehrsinfrastrukturvorhaben beschleunigt herzustellen,
  - Erfahrungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene für den Erhalt der Bestandsnetze anderer Verkehrsträger nutzen,
  - Nutzung von Public-Private Partnership (PPP), wenn diese Beschaffungsform für das betreffende Vorhaben effizienter ist,
  - stärkere Anreize für Wirtschaftlichkeit bei Bau, Erhalt und Betrieb von Bundesfernstraßen setzen,
  - Lösung zur Finanzierung der nicht-bundeseigenen Schieneninfrastruktur der NE-Bahnen schaffen.

- > Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft VIFG weiter entwickeln, um innovative Betreibermodelle zu realisieren:
  - Maastricht-neutrale Kreditemächtigung,
  - volle Zuweisung der Lkw-Maut direkt und zweckgebunden,
  - Schaffung eines PPP-Kreditkreislaufes zur Finanzierung neuer Projekte,
  - weiterer Ausbau der VIFG zum Kompetenzzentrum für Verkehrswege-PPP.

### Administrative Maßnahmen

- > Weiterentwicklung von PPP-Modellen für Verkehrswege, insbesondere der A-Modelle:
  - Schlussfolgerungen des Evaluierungsberichts berücksichtigen und A-Modelle optimieren - Projektgröße an optimale Betriebsgröße annähern,
  - Verfügbarkeits- und qualitätsbasierte Entgelte nutzen (sog. V-Modelle),
  - Konzept und Vertragswerk der A-Modelle auch für Erhaltungsmaßnahmen und Teilnetze prüfen.
- > Betreibermodelle im Bereich der Flughäfen weiter entwickeln und im Schienenverkehr prüfen.

# Vernetzte Systeme

Die Schnittstellen des Wirtschafts- und Personenverkehrs müssen systematisch verbessert werden, so dass jeder Verkehrsträger seine spezifische Stärke einbringen kann und damit das System als Ganzes gewinnt. Auch verkehrsbedingte Umweltbelastungen werden so reduziert. Wichtig sind geeignete Rahmenbedingungen für eine optimale Kombination der Verkehrsmittel. Vor allem im internationalen Transport sind administrative und technische Hemmnisse abzubauen und zusätzliche Regularien zu vermeiden.

## Fakten

- > Die Länder erhielten im Jahr 2008 vom Bund rund 6,7 Mrd. Euro für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen und für Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr. Bis 2014 sollen diese Regionalisierungsmittel bei einer jährlichen Steigerungsrate von 1,5% auf rund 7,3 Mrd. Euro steigen, dann soll das Regionalisierungsgesetz erneut überprüft werden.
- > Für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden sollen aus dem Bundeshaushalt bis 2012 jährlich konstant 1,67 Mrd. Euro zur Verfügung stehen.
- > Zur ICE-Anbindung des Frankfurter Flughafens hat die Fraport AG etwa 208 Mio. Euro in den Bau des Fernbahnhofs investiert.
- > Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs entwickeln sich zunehmend zu intermodalen Mobilitätsdienstleistern, die ihre Kunden von Haustür zu Haustür begleiten (z.B. HANNOVERmobil, CarSharing der Deutschen Bahn AG).
- > Die Finanzplanung des Bundes sieht für die Jahre 2009 und 2010 Investitionssummen von jeweils 147 Mio. Euro für den Kombinierten Verkehr vor. Diese Mittel werden durch das Konjunkturpaket II nochmals um insgesamt 100 Mio. Euro aufgestockt. Für die Jahre 2011 und 2012 sind jeweils 158,5 Mio. Euro veranschlagt.

## Forderungen

### Investive Maßnahmen

- > Verkehrsmanagementsysteme ohne unnötige Regularien und Bürokratie ausbauen und bundesweit vernetzen.
- > Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) v.a. in Ballungsräumen finanziell stärken:
  - Zweckbindung der GVFG-Mittel über 2013 hinaus verlängern und dynamisieren,
  - Ersatzregelung für die Zeit nach 2019 schaffen.
- > Umschlag/Umstieg und Schnittstellenoptimierung zwischen allen Verkehrsträgern auf hohem, verstetigtem Niveau auch über 2010 hinaus fördern – insbesondere zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr.
- > Intermodalität durch geeignete Rahmenbedingungen unterstützen, u.a. durch Anreize für betriebliches Mobilitätsmanagement im Personenverkehr.
- > Verkehrsträgerübergreifende Verkehrsinformationssysteme mit einer geeigneten Datenplattform aufbauen.
- > Ausbau des Digital Radios auf Basis von DAB+/DMB für mobile und digitale Verkehrs- und Reiseinformation nach TPEG-Standard.
- > Innovation auch im öffentlichen Verkehr vorantreiben, z.B. durch Förderung innovativer Ansätze im

ÖPNV während der Pilotphase und bei der Einführung neuer Systeme.

- > Anwendungen für das Satellitennavigationssystem GALILEO zur verkehrsträgerübergreifenden Vernetzung unterstützen.
- > Lärmauswirkungen im Kombinierten Güterverkehr vermindern, z. B. durch Lärmschutz für Terminals.

### Legislative und administrative Maßnahmen

- > Baustellenbetrieb auf Bundesautobahnen länderübergreifend koordinieren und optimieren.
- > Länder bei der Gestaltung von verträglichen innerstädtischen Lösungen für den Wirtschaftsverkehr und bei der Vernetzung im städtischen Personenverkehr unterstützen.
- > Nationale Lösungen in internationale Konzepte einbinden, um Insellösungen zu vermeiden und Systemgrenzen zu überwinden, z.B. bei Standardisierung des Datenaustauschs bei Elektronischen Ticketlösungen für den Öffentlichen Verkehr.
- > Bei Einführung des Europäischen Zugleitsystems ETCS ausreichende finanzielle Unterstützung und adäquate Migrationszeiträume zur technischen Harmonisierung vorsehen.

# Effizienter Güterverkehr

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik muss im Sinne einer integrierten und proaktiven Standortförderung gemeinsam von Politik und Wirtschaft weiterentwickelt werden. Vorrangig ist dabei die Umsetzung derjenigen Maßnahmen, die das Güterverkehrssystem noch effizienter machen und den größten Nutzen für die deutschen Unternehmen und den Logistikstandort Deutschland bringen.

## Fakten

- > Mit 2,7 Mio. Arbeitsplätzen (8% der Beschäftigten) und einem Umsatz von knapp 210 Mrd. Euro in 2007 ist die Logistik der drittgrößte Wirtschaftszweig in Deutschland.
- > Deutschland ist mit einem Umsatzanteil von 21% mit Abstand der größte Logistikmarkt in Europa.
- > Seit 2007 stehen im Bundeshaushalt 100 Mio. Euro für Maßnahmen zur Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes zur Verfügung. Für das Pilot- und Innovationsprogramm »Flüsterbremsen für die Bestandsflotte« sollen aus dem Mittelansatz für Lärmsanierungsmaßnahmen zweckgebunden über vier Jahre bis zu 40 Mio. Euro bereit gestellt werden.
- > Ab 2012 sollen alle Containerimporte in die USA an den Abgangshäfen per Röntgengerät gescannt werden. Die dadurch entstehenden Kosten liegen nach Untersuchungen der US-Behörden im Testbetrieb bei mindestens 500 USD pro Container. Für ein Schiff mit 10.000 Containern bedeutet dies ein Aufwand von 5 Mio. USD.
- > Die deutschen Seehäfen investierten im Jahr 2004 zur Umsetzung der Sicherheitsauflagen für Hafenanlagen und Schifffahrt über 50 Mio. Euro.
- > Deutsche Flughäfen investierten alleine in 2005 rund 45 Mio. Euro für Sicherheitsmaßnahmen.

## Forderungen

### Investive Maßnahmen

- > Verstärkt in Engpässe von hoch belasteten Autobahnen und Schienenstrecken investieren.
- > Ausbauprogramm für Lkw-Parkplätze an Bundesautobahnen rasch umsetzen.
- > Nationales Hafenkonzert für gezielte Investitionen in die Anbindung und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen umsetzen.
- > Neue Technologien zum Lärmschutz an der Quelle im Schienenverkehr flankierend fördern durch:
  - finanzielle Unterstützung der Umrüstung des Güterwagenbestandes in Deutschland auf lärmarme Bremssohlen mit dem Ziel der Einbeziehung aller europäischen Güterwagen,
  - finanzielle Unterstützung des Bundes für Investitionen in technologische Modernisierung,
  - Prüfung verwaltungsarmer Anreizsysteme.

### Legislative Maßnahmen

- > Schutz des Güterverkehrs vor Terrorangriffen so gestalten, dass der freie Warenverkehr im EU-Binnenmarkt und die Effizienz der Logistikkette nicht gefährdet werden:
  - keine zusätzlichen gesetzlichen Anforderungen,
  - konsolidierte internationale Sicherheitsstrategie,
  - internationale skalierbare Standards,
  - Förderung technologischer Innovationen.
- > Wettbewerbsneutralen Zugang zur Mautplattform für die Implementierung von Mehrwertdiensten gewährleisten:
  - rechtliche Rahmenbedingungen umgehend klären, um Schnittstellengesellschaft für Nutzung des Mautsystems einzurichten,
  - Anreize durch öffentliche Anschubfinanzierung setzen,
  - Zugang zur Mautplattform langfristig sicherstellen.

### Administrative Maßnahmen

- > Vermarktungskonzept für den Logistikstandort Deutschland rasch und effektiv umsetzen.
- > Binnenschifffahrt bei der Integration, Modernisierung und Vermarktung als System unterstützen.
- > Erforderliche administrative Kapazität für Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie für die Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik sicherstellen.

# Klimaschutz mit Augenmaß

Der Verkehrssektor braucht adäquaten Klimaschutz mit Augenmaß. Die Erfordernisse des Klimaschutzes und die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Mobilitätswirtschaft müssen in Einklang gebracht werden. Dabei steht auch die Politik in der Verantwortung. Eine erfolgreiche Klimaschutzstrategie basiert auf vier Säulen: Technologische Innovation, bedarfsgerechte vernetzte Infrastruktur, optimierte Transportabläufe und ökonomische Anreize für Klimaschutz.

## Fakten

- > Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 den Ausstoß von Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 1990 um 40% zu reduzieren. Das Minimalziel der EU ist eine Reduktion um 20%; bei entsprechender Unterstützung anderer Industrieländer gilt ein Ziel von 30%.
- > Bei steigender Verkehrsleistung zwischen 1991 und 2004 stagnierte der Energieverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors blieben konstant.
- > Im Personenverkehr gingen die CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen 1991 und 2004 um 7% zurück – und dies bei um 27% gesteigener Verkehrsleistung. Die spezifischen Verbräuche des Verkehrs sind ebenfalls rückläufig.
- > Im Straßenverkehr hat Deutschland als einziges EU-Land zwischen 1990 und 2005 eine absolute Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (-1 Mio. t) erreicht.
- > Die Deutsche Bahn AG hat ihre spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Schienenverkehr bis Ende 2008 im Vergleich zu 2002 insgesamt um 15,6% gesenkt.
- > Die deutsche Automobilindustrie hat zur Entwicklung klimafreundlicher und effizienter Fahrzeuge im Jahr 2008 18,9 Mrd. Euro aufgewendet.
- > Die Hersteller der Luftfahrtbranche wenden 14% ihres Umsatzes für Forschung und Entwicklung auf. Alleine im Rahmen der Forschungs- und Entwicklungsinitiative »Clean Sky« werden 1,6 Mrd. Euro in Klimainnovationen bei Verkehrsflugzeugen investiert.
- > Mit der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) könnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftverkehr ohne zusätzliche Investitionen um bis zu 12% reduziert werden.

## Forderungen

### Investive Maßnahmen

- > Forschung und Entwicklung fördern:
  - deutsche und europäische Forschungsprogramme für Verkehr und Umwelt für alle Verkehrsträger ausbauen,
  - Entwicklung alternativer Antriebe, Kraftstoffe und Energiequellen unterstützen,
  - Steuerbegünstigungen für Forschungsvorhaben zum Klimaschutz einführen,
  - Einsatz existierender energieeffizienter und innovativer Technologien fördern.
- > Infrastruktur optimieren:
  - Engpässe an Schlüsselstellen der Verkehrsinfrastruktur beseitigen,
  - Strategien für den Aufbau alternativer Betankungsinfrastrukturen entwickeln,
  - Einheitlichen europäischen Luftraum (SES) umgehend umsetzen: funktionale Luftraumblöcke (FABs) einrichten und Rechtsrahmen für die Deutsche Flugsicherung DFS GmbH in Deutschland sachgerecht anpassen,
  - Intermodale Logistik-Terminals gezielt ausbauen,
  - Stärkung des Systems Seehäfen/Binnenhäfen/Binnenschifffahrt.

### Legislative Maßnahmen

- > Klimaschutzregelungen auf Nutzen-Kosten-Analysen aufbauen, technologieoffen und nachhaltig gestalten, mit angemessenen Fristen einführen und international abstimmen – keine nationalen oder europäischen Insellösungen schaffen.
- > Verbindliche und nachvollziehbare gesetzliche Regelungen zur Sicherung der Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen einführen.
- > EU-Regelung zu CO<sub>2</sub>-Grenzen für Pkw praxisgerecht und unbürokratisch umsetzen, so dass sich für die verschiedenen Marktsegmente passende Reduktionsziele ergeben und ökologische Innovation gefördert wird.
- > Faire internationale Bedingungen für die Beteiligung des Luftverkehrs am EU-Emissionshandel schaffen; Drittstaaten durch internationales Abkommen einbeziehen oder EU-Fluggesellschaften auf den betreffenden Strecken vom ETS ausnehmen.
- > Mehrfachbelastung des elektrischen Schienenverkehrs durch Energiesteuern und indirekte Einbeziehung in den Emissionshandel abbauen.
- > Emissionshandel im maritimen Verkehr nicht europäisch, sondern nur global gestalten; Verhandlungsmandat der IMO nutzen.

# Internationale Wettbewerbsfähigkeit

Die deutsche Verkehrswirtschaft ist innovativ und wachstumsstark und damit eine zentrale Grundlage von Beschäftigung und Wohlstand. Dieser Erfolg wird zunehmend durch mangelhafte Rahmenbedingungen und hohe Kostenbelastungen gefährdet. Die Bundesregierung ist daher gefordert, zum Abbau internationaler Wettbewerbsverzerrungen beizutragen, damit sich deutsche Unternehmen bestmöglich auf den globalen Märkten platzieren können.

## Fakten

- > Der Steueranteil am Benzinpreis macht in Deutschland zurzeit rund 60% des Benzinpreises aus. Die EU-Mindeststeuersätze für Dieseldieselkraftstoff werden in Deutschland um knapp 56% überschritten.
- > Die öffentlichen Gesamtaufwendungen für die Schiene waren in den vergangenen Jahren in Deutschland geringer als in anderen europäischen Ländern wie z.B. Frankreich oder Spanien.
- > Die Jahresabgabenbelastung eines deutschen 40-t-Lkw durch Mineralöl- und Kfz-Steuer beträgt 23.112 Euro und ist damit die höchste im europäischen Vergleich; französische Lkw zahlen 18.537 Euro, niederländische Lkw 17.713 Euro und polnische Lkw 15.300 Euro.
- > In den USA trägt der Staat weitgehend die Kosten der Terrorismusbekämpfung. Das US-Heimatschutzministerium fördert u.a. das Training von Flugzeug-Crews und die Absicherung der Infrastruktur. In Deutschland tragen die Luftfahrtunternehmen die Kosten zusätzlicher Sicherheitsanforderungen.
- > In Deutschland unterliegt der Schienenverkehr dem Regelsteuersatz auf Dieseldieselkraftstoff, während andere EU-Mitgliedstaaten ihre Bahnen von dieser Besteuerung völlig freistellen (z.B. Belgien, Polen) oder niedrigere Steuersätze anwenden (z.B. Großbritannien, Italien).
- > Während die Deutsche Lufthansa keine staatlichen Beihilfen erhalten hat, wurden andere europäische Wettbewerber in den vergangenen Jahren mit rund 13 Mrd. Euro subventioniert: z.B. Air France mit 3,6 Mrd. Euro oder Alitalia mit 2,9 Mrd. Euro.

## Forderungen

- > EU-Recht 1:1 in Deutschland umsetzen und nationale Regelungen sachgerecht anpassen; Spielräume zu Gunsten der Verkehrswirtschaft nutzen.
- > Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) weiter entwickeln und für den Standort Deutschland optimal nutzbar machen.
- > Harmonisierung der Abgabensysteme und Regelwerke auf EU-Ebene insbesondere im fiskalischen Bereich konsequent vorantreiben.
- > Energiesteuern in Deutschland auf europäisches Mindestniveau absenken.
- > Stringente Politik der Europäischen Union (EU) einfordern:
  - Abbau und Unterbindung wettbewerbswidriger Subventionen und Protektionen in den Mitgliedstaaten,
  - einheitliche Umsetzung von EU-Regelungen,
  - Öffnung der Verkehrsmärkte in Europa, ohne die globale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der EU zu gefährden,
  - Unterstützung und Begleitung von fahrzeugseitigen Maßnahmen, verstärkter Einsatz von Fahrerassistenzsystemen und Schulungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit,
  - verbesserte Intermodalität auf EU-Ebene: Systemgrenzen vor allem im Schienenverkehr beseitigen, u.a. durch finanzielle Förderung des European Rail Traffic Management Systems ERTMS,
  - Schaffung eines gemeinsamen Marktes für Verkehrsmittel und ihre Komponenten im Schienenverkehr und im Sektor Telematik/Telekommunikation; Zulassungsprozesse weiter vereinheitlichen mit dem Ziel einer gemeinschaftlich anerkannten Zulassung.

# Präsidium



**Detthold Aden**  
Vorsitzender des Vorstandes  
BLG Logistics Group AG & Co. KG



**Dr. Norbert Bensel**  
Mitglied des Vorstandes  
DB Mobility Logistics AG  
Ressort Transport und Logistik



**Dr. Hans-Jörg Grundmann**  
CEO Mobility Division Siemens



**Dr. Jörg Mosolf**  
Geschäftsführender Gesellschafter und  
Sprecher der Geschäftsführung Horst Mosolf  
GmbH & Co. KG Internationale Spedition



**Hermann Ude**  
Mitglied des Vorstandes Deutsche Post AG  
CEO DHL Forwarding/Freight



**Dr. Klaus Baur**  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
Bombardier Transportation GmbH  
Deutschland



**Dr. Olaf Berlien**  
Vorsitzender des Vorstandes  
ThyssenKrupp Technologies AG  
Mitglied des Vorstandes ThyssenKrupp AG



**Dr. Carsten Kreklau**  
Mitglied der Hauptgeschäftsführung  
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.



**Dr. Peter Noé**  
Mitglied des Vorstandes  
HOCHTIEF AG



**Dr. Otto Wiesheu**  
Vorstand Wirtschaft und Politik  
Deutsche Bahn AG



**Klaus - Peter Müller**  
(Vorsitzender)  
Vorsitzender des Aufsichtsrates  
COMMERZBANK AG



**Ulrich Klaus Becker**  
ADAC - Vizepräsident für Verkehr



**Hans-Georg Brinkmann**  
Vorsitzender der Geschäftsleitung  
Kühne & Nagel (AG & Co.) KG



**Wolfgang Mayrhuber**  
Vorsitzender des Vorstandes  
Deutsche Lufthansa AG



**Andreas Renschler**  
Mitglied des Vorstandes  
Daimler AG



**Matthias Wissmann**  
Präsident des Verbandes der  
Automobilindustrie (VDA)



**Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr**  
(Ehrenvorsitzender)  
Vorsitzender des Aufsichtsrates Dürr AG



**Prof. Dr. Wilhelm Bender**  
Vorsitzender des Vorstandes Fraport AG



**Dr. Uwe Franke**  
Vorsitzender der Geschäftsleitung  
Deutsche BP Aktiengesellschaft



**Dr. - Ing. E.h. Hartmut Mehdorn**  
Vorsitzender des Vorstands  
Deutsche Bahn AG



**Norbert Schüßler**  
Geschäftsführender Gesellschafter  
Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH



**Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler**  
Präsident des Präsidialrats  
DEKRA e.V.



> **Herausgeber:**

Deutsches Verkehrsforum e.V.  
10785 Berlin, Klingelhöferstraße 7  
Telefon: 030-263954-0  
Telefax: 030-263954-22  
Internet: [www.verkehrsforum.de](http://www.verkehrsforum.de)  
Email: [info@verkehrsforum.de](mailto:info@verkehrsforum.de)

> **Verantwortlich für den Inhalt:**

Ingrid Kudirka

> **Fotos:**

msm.media (Titel)  
duisport/Blossey (S.4)

> **Layout und Produktion:**

msm.media  
Alexanderplatz 5  
10178 Berlin

> [www.verkehrsforum.de](http://www.verkehrsforum.de)