

Stellungnahme

zum Entwurf des Fortschrittsberichts 2012
zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie
der Bundesregierung

September 2011

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 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.



Klingelhöferstr. 7
10785 Berlin

Tel. 030 / 26 39 54-0
Fax 030 / 26 39 54-22

www.verkehrsforum.de
info@verkehrsforum.de

Zu Kapitel D. Nachhaltigkeit in einzelnen Politikfeldern

II. Nachhaltiger Verkehr (Seiten 215 – 222)

- Das Deutsche Verkehrsforum unterstützt ausdrücklich die Zielsetzung eines Verkehrssystems, das im umfassenden Sinne nachhaltig ist: Es geht darum, wirtschaftliche Zukunftssicherung und Mobilität mit Ressourcenschonung, Klimaschutz, Schutz vor sonstigen Umweltauswirkungen und der Berücksichtigung sozialer Belange in optimaler Weise zu verbinden.
- Deutschland verfügt im internationalen Vergleich über einen Mobilitätssektor, der Nachhaltigkeitsanforderungen bereits auf hohem Niveau erfüllt. Bei allen Verkehrsträgern ist mindestens eine Entkoppelung von Verkehrswachstums und Emissionen, teilweise sogar eine absolute Reduktion der Emissionen erreicht worden. Auch beim Schutz vor Verkehrslärm sind beachtliche Erfolge zu verzeichnen.
- Gleichwohl sind weiter große Anstrengungen erforderlich, um anspruchsvolle Zielsetzungen – insbesondere beim Klimaschutz – zukünftig umzusetzen.

Fairer Wettbewerb

- Dabei ist es wichtig, dass die Unternehmen in einem fairen Wettbewerbsrahmen operieren können.
- Fairer Wettbewerb muss nicht nur, wie im Entwurf des Fortschrittsberichtes konstatiert, zwischen den Verkehrsträgern herrschen. Er muss vor allen Dingen international, also im europäischen und globalen Maßstab, sichergestellt werden.
- Darauf ist bei der Festlegung von europäischen Zielen für die Emissionsreduktion und bei der Umsetzung in konkrete Gesetzgebungsvorhaben zu achten.

Lärmschutz; Schienenverkehr

- Die Verkehrswirtschaft ist auf dem Wege, die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket gesetzten Ziele zu erfüllen. Größerer Lärmschutz erfordert allerdings kostenintensive Investitionen bei den Verkehrsträgern. Die öffentliche Hand und insbesondere die kommunale Ebene muss finanziell in die Lage versetzt werden, den Öffentlichen Verkehr hierbei zu unterstützen. Ein nachhaltiges Verkehrssystem in Deutschland ist ohne finanzielle Zukunftssicherung des ÖPNV grundsätzlich nicht möglich.
- Die Umrüstung vorhandener Schienengüterwagen auf lärmoptimierte Bremssysteme muss auch auf europäischer Ebene vorangetrieben werden. Denn in Güterzüge, die in Deutschland fahren, sind auch Güterwagen nicht-deutscher Betreiber eingekoppelt. Somit lässt sich nur mit einer europäischen Lösung eine nachhaltige Wirkung erzielen. Auch hier sind die Investitionserfordernisse beträchtlich. Außerdem muss darauf hingewiesen werden, dass durch die sog. K-Sohlen die Wartungsintervalle verkürzt werden und die Betriebskosten im Schienengüterverkehr ansteigen.

Emissionsreduktion im Luftverkehr und Seeverkehr; Single European Sky

- Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel kann ein sinnvoller Baustein sein, um die Eingrenzung von Emissionen bei diesem Verkehrsträger weiter zu fördern. Klimapolitisch wirksam und wirtschaftlich vertretbar ist der Emissionshandel aber nur, wenn er international umgesetzt wird. Leider bestehen nach dem aktuellen Verhandlungsstand praktisch keine Chancen mehr, eine Beteiligung wichtiger Luftverkehrsländer wie der USA, China und Russland zum 1. Januar 2012 zu erreichen. Die EU sollte die Einbeziehung des Luftverkehrs vorübergehend aussetzen und international weiter verhandeln, um eine Lösung zu erreichen, die wettbewerbsneutral ist und dem Klima wirklich nützt.
- Die Entkoppelung von Verkehrsleistung und Emissionen haben die deutschen und europäischen Fluggesellschaften auch ohne den Emissionshandel erreicht – durch Investition in modernstes Fluggerät, durch technologischen Fortschritt und verbesserte Prozesse. Diese Investitionen werden auf hohem Niveau fortgesetzt. Sehr wichtig für die Klimabilanz des Luftverkehrs ist daneben eine verbesserte Infrastruktur in der Luft (Single European Sky) und am Boden (nachfragegerechte Flughafenkapazität). Kapazitätsmängel und ineffiziente Vorgaben für die Luftraumnutzung führen im europäischen Luftverkehr immer noch zu unnötigem Treibstoffverbrauch.
- Der Single European Sky ist somit ein wichtiger Baustein bei der Emissionsreduktion im Luftverkehr, wie der Bericht richtig anführt. Umso bedauerlicher ist es, dass die Umsetzung der erforderlichen Reformen bis heute durch nationale Souveränitätsansprüche und Besitzstandswahrung verzögert wird. Wir erwarten, dass das Management der künftigen Funktionalen Luftraumblöcke (insbesondere des FABEC) ambitionierte operative Ziele verfolgt und messbare Effizienzgewinne erreicht.
- Auf Grund der problematischen Erfahrung im Luftverkehr kann die Einführung des Emissionshandels im Seeverkehr durch die EU gegenwärtig nicht empfohlen werden.

Alternative Antriebe und Kraftstoffe

- Die Förderung alternativer Antriebe und Kraftstoffe durch die Bundesregierung muss engagiert fortgesetzt werden. Die Nationale Plattform Elektromobilität und das Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sind aus industrie-, umwelt- und verkehrspolitischer Sicht wichtige Impulsgeber.
- Der Berichtsentwurf betont zu Recht, dass die Bundesregierung dabei technologieneutral vorgehen muss. Außerdem weisen konventionelle Antriebe noch ein sehr hohes Verbesserungspotenzial auf, das kurzfristig ausgeschöpft werden kann. Reine Elektrofahrzeuge müssen noch eine signifikante Entwicklungsspanne durchlaufen, bis sie in einem breiten Markt konkurrenzfähig sind.
- Auch die großen Anwendungsmöglichkeiten und die Anforderungen der City-Logistik, des ÖPNV und des Straßengüterverkehrs sind bei der Entwicklung und Förderung von Antriebs- und Kraftstoffalternativen besonders zu beachten.

- Der Verkehr ist auch in Zukunft auf verbesserte alternative Kraftstoffe angewiesen. Im Rahmen der nationalen und der europäischen Kraftstoffstrategie sind neue Nachfrager zu berücksichtigen. Hier ist insbesondere der Luftverkehr zu nennen, der über keine Antriebsalternative verfügt und künftig Kerosin aus erneuerbaren Quellen benötigt.
- Es muss mit Nachdruck weiter geforscht werden, um alternative Kraftstoffe effizienter, günstiger und nachhaltiger zu machen. Indirekte Landnutzungseffekte müssen bei der Beurteilung der Nachhaltigkeit berücksichtigt werden.
