



BDI

Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.



Stellungnahme

Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission

Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem

Mit ihrem »Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum« vom 28. März 2011 knüpft die EU-Kommission an die sektortübergreifende Strategie für ein ressourcenschonendes Europa an. Die EU-Kommission verfolgt bis zum Jahr 2050 im Wesentlichen vier Zielstellungen: die Verringerung der Importabhängigkeit vom Öl, die Senkung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 60 Prozent, die Vollendung des Verkehrsbinnenmarktes und die Steigerung der Effizienz des Verkehrs. Die Europäische Kommission bekräftigt, dass Mobilität den Grundstein für Wachstum und Beschäftigung in Europa bildet und dass die Umstellung auf einen CO₂-armen Verkehr nicht zu Lasten der Mobilität gehen darf. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass sich der EU-Verkehrssektor zunehmend im Wettbewerb auf sich schnell entwickelnden globalen Märkten behaupten muss. Um auf diese Herausforderungen zu reagieren, schlägt die EU-Kommission 40 Einzelmaßnahmen für den Zeitraum 2011 - 2020 für den Straßen- und Schienenverkehr, für den Luftverkehr und für die Schifffahrt vor.

Der BDI unterstützt wesentliche Grundansätze der EU-Kommission. Es ist richtig, einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum mit mehr Wettbewerb und mit einem vollständig integrierten Verkehrsnetz bis 2050 zu schaffen. Das Ziel, Mobilität noch klima- und ressourcenschonender zu gestalten und zugleich die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit Europas zu stärken, hat für die deutsche Industrie oberste Priorität. Es ist aus Sicht des BDI wichtig, dass das Weißbuch die Bedeutung des Verkehrs als Grundlage unserer Wirtschaft und Gesellschaft, des Binnenmarkts, der Reisefreiheit und der internationalen Zusammenarbeit würdigt. Der BDI teilt auch die Einschätzung der Kommission, dass neue Technologien für Fahrzeuge und Verkehrsmanagement sowie eine optimale Infrastruktur für eine Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen in der EU und global ausschlaggebend sein werden. Gerade die deutsche Industrie liefert innovative Lösungen, um die Herausforderung einer nachhaltigeren Mobilität bewältigen zu können.

Die Kommission setzt auch mit einer Reihe von Maßnahmen die richtigen Weichenstellungen, wie zum Beispiel dem noch für dieses Jahr angekündigten Technologieplan,

der Förderung intelligenter Verkehrsmanagementsysteme sowie mit ihren Vorschlägen zur Schaffung eines einheitlichen Binnenmarktes. Der BDI unterstützt die Ausrichtung des Weißbuchs auch insofern, als eine Einschränkung von Mobilität als Option ausgeschlossen wird. Mit Recht hebt die Kommission die entscheidende Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur hervor. Der Ansatz ist richtig, die Investitionen so zu gestalten, dass die positiven Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum maximiert und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt minimiert werden. Der BDI setzt sich für eine exzellent vernetzte europäische Verkehrsinfrastruktur ein, weil diese das Rückgrat für Wachstum und nachhaltige Mobilität sowie Logistik bildet.

Um die künftige Verkehrspolitik umwelt- und marktverträglich zu gestalten sind auch langfristige Ziele unabdingbar. Aber die Kommission läuft trotz vieler positiver Ansätze mit ihren indikativen Zielvorgaben bis zum Jahr 2050 Gefahr, den Grundsatz der Technologieneutralität und der Ko-Modalität zu verlassen. So sollen bis 2050 nach dem Willen der Kommission 50 Prozent des Straßengüterverkehrs ab 300 Kilometer auf andere Verkehrsträger verlagert werden. Bis 2050 strebt die Kommission einen vollständigen Verzicht auf konventionell kraftstoffbetriebene Fahrzeuge in den Städten an. Es steht außer Frage, dass auch die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraßen für den künftigen Güterverkehr ein erhebliches Potenzial haben, das es zu nutzen gilt. Auch ist eine emissionsarme Mobilität in Städten anzustreben. Doch die Kommission lässt mit diesen quantitativen Vorgaben den Eindruck zu, es solle dirigistisch festgesetzt werden, welcher Verkehrsträger und welche Antriebstechnologie im Jahr 2050 welche Verkehrsleistung zu erbringen hat. Der BDI lehnt einen dirigistischen Ansatz entschieden ab. Er kann nicht funktionieren. Denn technische Lösungen lassen sich nicht staatlich verordnen, sondern sind Ergebnisse eines freien Wettbewerbs um beste Ideen für nachhaltigere Mobilität. Aufgabe der Politik ist es, dafür die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Dabei spielt das Prinzip der Ko-Modalität eine entscheidende Rolle. Der BDI setzt sich dafür ein, dass jeder Verkehrsträger in einem fairen Wettbewerbsumfeld und durch förderliche Rahmenbedingungen noch effizienter und entsprechend seiner Stärken und

Effizienzvorteile in einem optimal vernetzten Mobilitäts-umfeld eingesetzt wird. Nur so ist nachhaltigere Mobilität erreichbar. Selbstverständlich obliegt es der Entscheidung der Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen, welchen Verkehrsträger sie für welchen Zweck wählen.

Insgesamt wird der erforderlichen Verzahnung ökologischer, ökonomischer und sozialer Aspekte im Weißbuch nicht durchgängig Rechnung getragen. Die zentrale Herausforderung für die Mobilität von morgen besteht aber gerade darin, unser Klima und unsere Umwelt zu schützen, die Wettbewerbsfähigkeit Europas zu stärken und gleichzeitig Mobilität so wie Logistik bezahlbar zu halten. Mobilität bildet wie Forschung und Bildung die Basis für Wachstum und Beschäftigung.

Die Kommission weist darauf hin, dass der Verkehrssektor selbst 10 Millionen Menschen beschäftigt und für 5 Prozent des BIP der EU steht. Die Qualität, Verlässlichkeit und Bezahlbarkeit von Mobilität und Logistik als Grundvoraussetzungen für eine wirtschaftlich starke EU sollten bei jeder Einzelmaßnahme des Verkehrsweißbuchs als Prüfstein gelten.

Die Maßnahmen im Einzelnen:

I. Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums

Eine zentrale übergeordnete Zielsetzung des Weißbuchs ist es, einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu verwirklichen. Der BDI misst der Schaffung eines wettbewerbsgeprägten, europäischen Verkehrsbinnenmarkts und der Vernetzung der Verkehrsträger auch über die nationalen Grenzen hinweg oberste Priorität bei. Der BDI unterstützt daher die vorgeschlagenen Maßnahmen, um den einheitlichen europäischen Luftraum zu vollenden, einen integrierten europäischen Eisenbahnmarkt zu schaffen, einen „blauen Gürtel“ für einen ungehinderten Seeverkehr einzurichten und die noch verbliebenen Beschränkungen bei der Straßenverkehrskabotage zu beseitigen.

Vollendung des einheitlichen Europäischen Luftraums

Die Vollendung des einheitlichen europäischen Luftverkehrsraums, des Single European Sky (SES) mit 58 Staaten bis 2020 zählt im Weißbuch zu den Schlüsselmaßnahmen der europäischen Verkehrsstrategie. Bis Ende 2012 sollen als ein Zwischenschritt die jeweils von mehreren Staaten zu bildenden Funktionalen Luftraumblöcke (FAB) eingerichtet werden und ab 2012 sollen gemeinsame Anforderungen an die Flugsicherungsdienste in der EU

gelten. Die in diesem Zusammenhang vorgesehenen Leistungsverbesserungen u. a. bei der Flugeffizienz (Flugumwege reduzieren), Kapazität (Verspätungen reduzieren) und Kosteneffizienz (Flugsicherungsgebühren reduzieren) unterstützt der BDI. Leider lassen viele hierzu eingebrachte nationale Leistungspläne den nötigen Ehrgeiz der Mitgliedstaaten vermissen.

Der einheitliche europäische Luftraum ermöglicht es, Effizienz, Kapazität und Sicherheit im Luftverkehr erheblich zu steigern, einen bedeutenden Beitrag für den Klimaschutz zu leisten und Kosten in Milliardenhöhe einzusparen. Dank der durch den SES ermöglichten direkteren Flugrouten ließen sich rund 300 Millionen Kilometer unnötiger Zusatzwege vermeiden. Und mit einem aufeinander abgestimmten Management des Luftverkehrs ließen sich pro Jahr mindestens elf Millionen Tonnen CO₂ vermeiden. Deshalb ist der SES eines der größten Klimaschutzprojekte der EU. Die zeitlichen Verzögerungen bei der Umsetzung des seit den 90er Jahren angestrebten und 2004 rechtlich verbindlich eingeführten SES lassen sich nicht mehr rechtfertigen. Die überfällige Integration des fragmentierten und dadurch zutiefst ineffizienten europäischen Luftraum-Managements kann nur durch strikte Leistungsziele erreicht werden.

Blauer Gürtel im Seeverkehr und geeignete Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt

Im Weißbuch ist vorgesehen, den EU-Seeverkehrsraum ohne Grenzen zu einem blauen Gürtel fortzuentwickeln. Dieses Ziel ist grundsätzlich richtig. Die vorgeschlagenen Maßnahmen – insbesondere die Harmonisierung von Formalitäten für Schiffe und Fahrten von und zu EU-Häfen – sind geeignet, den Seeverkehr effizienter zu gestalten. Das ist ein wichtiges Anliegen des BDI und der vom BDI vertretenen deutschen seeverladenden Industrie. Gerade die exportorientierte deutsche Wirtschaft ist in hohem Maße auf effiziente Häfen angewiesen. Kapazitätsengpässe in den Häfen sind zu beseitigen. Zudem muss der Wettbewerb in und zwischen den europäischen Häfen gestärkt werden. Die Kostentransparenz bei Gebühren und Zuschlagsarten ist verbesserungsbedürftig.

Zugleich muss es darum gehen, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu sichern. Voraussetzung dafür ist ein effizientes, konzeptionell vernetztes System von Seehäfen, Binnenhäfen und Wasserstraßen. Dafür bedarf es, wie im Weißbuch gefordert, entsprechender Rahmenbedingungen. Vor allem die Verknüpfung zwischen See- und Binnenhäfen ist weiter zu optimieren.

Gut erhaltene Wasserstraßen sind in einem integrierten Verkehrssystem unverzichtbar.

Marktöffnung und Wettbewerb im Schienenverkehr

Die Ankündigung von Gesetzesvorschlägen zur weiteren Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs für das Jahr 2012 begrüßt der BDI. Die deutsche Industrie hat hohes Interesse an einem leistungsfähigeren Schienenverkehr in der Europäischen Union. Dafür sind die vollständige Marktöffnung, mehr Transparenz und mehr Wettbewerb die entscheidenden Voraussetzungen. Von hoher Bedeutung ist ein diskriminierungsfreier Zugang zur Schieneninfrastruktur wie auch zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

Hier hat die konsequente Umsetzung bestehenden EU-Rechts aus den vorangegangenen Eisenbahnpaketen oberste Priorität, um bestehende Wettbewerbsdefizite in den Mitgliedstaaten auszuräumen. Die Kommission ist aufgefordert, noch konsequenter einen einheitlichen Rechtsrahmen in den Mitgliedstaaten durchzusetzen und Abweichungen zu sanktionieren. Neue Regulierungsmaßnahmen sollten unter der Maßgabe erfolgen, dass sie der Wettbewerbsentwicklung, Kosteneffizienz und Innovationskraft des Schienenverkehrs dienen und Infrastrukturinvestitionen sicherstellen.

In Europa bestehen noch immer erhebliche administrative, technische und rechtliche Marktbarrieren im Schienenverkehr. Die stark divergierenden nationalen Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge sind oft intransparent, mit einem hohen Zeitaufwand verbunden und verursachen Zusatzkosten in Millionenhöhe. Das Beispiel der Zulassung des ICE zum Eurotunnel macht die Schwachstellen bei der Fahrzeugzulassung einmal mehr deutlich. Vor diesem Hintergrund sieht der BDI die geplante Stärkung der Rolle der nationalen Regulierungsbehörden wie auch der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA), die Durchsetzung einer einheitlichen Genehmigung für Schienenfahrzeuge sowie eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen als dringend notwendig an, um den grenzüberschreitenden Zugang zur Schieneninfrastruktur zu verbessern. Die Vereinheitlichung von Genehmigungsverfahren kann darüber hinaus wesentlich dazu beitragen, die Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und Sicherheitsstandards zu verbessern und Transaktionskosten um ein Vielfaches zu reduzieren.

Beseitigung der Beschränkungen bei der Straßenverkehrskabotage

Seit 2010 gibt es eine einheitliche Kabotageregelung im europäischen Straßengüterverkehr, welche die Möglichkeit von drei Kabotagefahrten innerhalb von sieben Tagen vorsieht. Die Kommission will bis 2013 überprüfen, ob die Marktsituation eine weitere Marktöffnung und eine Aufhebung der noch bestehenden Kabotagebeschränkungen zulässt. Der BDI spricht sich für eine völlige Freigabe der Kabotage aus, um Leerfahrten zu vermeiden und zu einer betriebswirtschaftlichen und umweltschonenden Optimierung der Transportabläufe im Güterverkehr beizutragen. Es bestehen zwar noch nach wie vor Defizite in der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den EU-Mitgliedstaaten, die es so schnell wie möglich abzubauen gilt. Herausforderungen bei der Harmonisierung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die Marktöffnung des Straßenverkehrs weiter hinausgezögert wird.

II. Innovative Technologien

Der BDI teilt das Grundanliegen des Weißbuchs, ein nachhaltigeres, kohlenstoffärmeres Verkehrssystem in Europa zu verwirklichen. Die deutsche Industrie steht für Lösungskompetenz. Durch die Entwicklung und den Einsatz neuer innovativer Technologien aus den Kreativschmieden der deutschen Industrie können die Effizienz und Umweltbilanz der einzelnen Verkehrsträger verbessert und unerwünschte Effekte wie Lärmemissionen weiter reduziert werden.

Der BDI teilt nicht die im Weißbuch getroffene Aussage, dass der Verkehr heute nicht nachhaltig sei. Deutsche Unternehmen gehören zu den innovativsten Anbietern von Zukunftstechnologien für Fahrzeugeffizienz, innovative Antriebe und alternativer Kraftstoffe, für Verkehrstelematik und RFID. Es gibt bereits eine beachtliche Erfolgsbilanz. Beispiel Automobile: Aus deutscher Produktion stammen auch die sparsamsten Automodelle, sie verbrauchen nur 3,3 l Diesel je 100 km und stoßen nur 88 g CO₂ pro Kilometer aus. Und es gibt rund 340 Fahrzeugmodelle und Modellvarianten von deutschen Herstellern, die aufgrund von Kraftstoffeinsparungen 130g CO₂/km oder weniger emittieren. Seit 2007 hat sich die Zahl damit versiebenfacht. Beispiel Schienenverkehr: Die Deutsche Bahn AG hat gemeinsam mit der Bahnindustrie zwischen 1990 und 2008 den CO₂-Ausstoß um knapp 40 Prozent gesenkt. Beispiel Luftfahrtindustrie und Luftverkehrsunternehmen: Dank innovativer Flugzeughüllen, Aerodynamik, Triebwerke und Elektronik gelang es, den spezifischen

Kerosinverbrauch seit 1970 um 70 Prozent zu senken. So hat die Lufthansa AG im Jahr 2010 mit 4,2 Liter auf 100 Kilometern den geringsten Kerosinverbrauch pro Passagier erreichen können – das sind 2,4 Prozent weniger als im Vorjahr. Im Zeitraum 2006 - 2020 will die Fluggesellschaft den Verbrauch pro Passagier und Streckeneinheit um 25 Prozent senken, etwa durch kürzere Wege in der Luft und am Boden sowie leichtere Maschinen. Beispiel Schifffahrt: Auf den Weltmeeren transportieren neue Schiffe deutlich mehr Container bei gleichem Treibstoffeinsatz.

Diese Erfolgsbilanz muss weitergehen. Mobilität von morgen muss noch nachhaltiger sein. Angesichts einer wachsenden Verkehrsleistung ist das nur erreichbar, wenn alle Verkehrsträger entsprechend ihrer Stärken und Effizienzvorteile in einem optimal verbundenen Verkehrsnetz eingesetzt werden (Prinzip der Ko-Modalität). Die EU sollte sich auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger zur Realisierung der Effizienzpotenziale sowie auf eine Optimierung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern konzentrieren.

Die Weiterentwicklung und Markteinführung innovativer technologischer Lösungen und der großflächige Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien im Zuge einer intelligenten Verkehrssteuerung sind zwei wesentliche Bedingungen für noch effizienteren und nachhaltigeren Verkehr. Die EU muss sich in diesem Bereich zunehmend gegenüber internationalen Wettbewerbern behaupten. Es kommt deshalb darauf an, frühzeitig Kompetenzvorsprünge zu erarbeiten und neue Märkte für innovative Technologien Made in Europe zu erschließen.

Neue Technologie fördern, Schwerpunkte setzen, Technologieneutralität gewährleisten

Die Industrie konnte in den vergangenen Jahren eine breite Palette an technologischen Erneuerungen entwickeln, um die Verkehrssicherheit zu optimieren (z. B. eCall), die Kraftstoffabhängigkeit zu verringern (z. B. durch elektromotorische Bremsen), die Fahrzeugemissionen zu senken sowie Verkehrsstaus und Engpässe zu vermeiden (unter anderem durch den Einsatz von ITS).

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

Auch bei den Verbrennungsmotoren konnten beispielsweise im Straßenverkehr in den vergangenen Jahren beträchtliche Effizienzsteigerungen erzielt werden. Im Juli 2011 erreichten die in Deutschland neu zugelassenen Pkw deutscher Konzernmarken trotz des hohen Anteils des Premium-Segments im deutschen Markt einen durchschnittlichen CO₂-Wert von nur noch 146 g CO₂/km. Das entspricht einem Kraftstoffverbrauch von 5,9 l/100 km und bedeutet zum Vorjahr ein Rückgang um rund 5 Prozent.

Mittel- und langfristig bilden daneben der Elektroantrieb und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge sehr vielversprechende Optionen. Dabei sind unterschiedliche Konzepte für die schrittweise Markteinführung bedeutsam: Hybride, Elektroautos mit Range Extender, Brennstoffzellenautos und rein batteriegetriebene Elektrofahrzeuge. Beim Luftverkehr bietet der Einsatz von Biokraftstoffen große Potenziale für CO₂-Minderungen. Auf der Strecke Frankfurt-Hamburg soll noch im Jahr 2011 zum ersten Mal auf einem regulären Flug dem Airbus A321 50 Prozent biosynthetischer Kerosin beigemischt und damit eine Einsparung von 1.500 t CO₂ erreicht werden.

Die Herausforderung besteht darin, günstige Rahmenbedingungen für potenzielle Schlüsseltechnologien schon in einem frühen Entwicklungsstadium zu schaffen und zugleich dem Grundsatz der Technologieneutralität entsprechend Freiräume für unterschiedliche Lösungsansätze aus Wirtschaft und Forschung zu lassen. Der BDI unterstützt die EU-Kommission in ihrem Vorhaben, noch im Jahr 2011 die europäische Technologieförderung im Verkehrssektor in einer umfassenden Strategie neu auszurichten und auf Forschungs- und Entwicklungsvorhaben mit europäischem Mehrwert zu konzentrieren. Die europäischen Institutionen sollten die Forschungsanstrengungen der EU mit einem klar definierten Rechtsrahmen, durch Standardsetzung und die Sicherstellung der Interoperabilität von Anwendungen und Systemen, durch eine angemessene und zeitlich begrenzte Förderung von Schlüsseltechnologien bei der Markteinführung wie auch durch das Verbreiten von Best-Practice-Beispielen unterstützen. Jede politische Intervention sollte dem Grundsatz der Technologie- und Kraftstoffneutralität Rechnung tragen.

EU-einheitliche Normung und Standardisierung

Bei vielen Zukunftstechnologien befinden sich die Normung und Standardisierung in der EU noch in der Entwicklungsphase. Gemeinsame offene Standards sind jedoch dringend geboten, um eine frühe Marktdurchdringung neuer Technologien in Europa zu erreichen und sich auf dem Weltmarkt behaupten zu können. Die Elektro

mobilität ist dafür ein prominentes Beispiel. Hier muss gehandelt werden, da sich mangels einer einheitlichen Aufladeinfrastruktur in Europa in den einzelnen Mitgliedstaaten verschiedene Ladesysteme durchsetzen. Die von der EU-Kommission angekündigten Vorschriften über die Interoperabilität von Aufladeinfrastrukturen und die geplanten Demonstrationsvorhaben sind, aufeinander abgestimmt, geeignete Maßnahmen, um einen Flickenteppich von nationalen technischen Entwicklungen zu verhindern.

Darüber hinaus gilt es, europäische Normen und Standards auch international zu verankern. Das kann nur durch ein koordiniertes Vorgehen zwischen der EU-Kommission, den Mitgliedstaaten und der Industrie erreicht werden. Gute Ansätze hierfür liefern die deutsche ‚Nationale Plattform Elektromobilität‘ und die EU-US-Verhandlungen im Rahmen des transatlantischen Wirtschaftsrats.

Innovative Nutzfahrzeuge

Das Weißbuch erkennt das Potenzial innovativer Nutzfahrzeuge für den intermodalen Verkehr und den Klimaschutz. Innovative Nutzfahrzeuge können in ihrem Einsatzfeld zwischen logistischen Knoten einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung im Güterverkehr und in Transportketten leisten. So weisen zum Beispiel erste Pilotversuche mit dem Lang-Lkw in Deutschland nach, dass pro transportierte Tonne bzw. pro Transporteinheit zwischen 15 bis 30 Prozent Kraftstoffeinsparungen erzielt werden können. Proportional zur Absenkung des Kraftstoffverbrauchs nehmen auch die CO₂-Emissionen ab. In Verbindung mit multimodalen Behälterverkehren kann die Effizienz von Vor- und Nachläufen zum Schienen- und Schiffsverkehr ebenfalls signifikant erhöht werden. Dies stärkt den kombinierten Verkehr und entlastet die Straßen im Fernverkehr. Bei einer deutschlandweiten Zulassung von Lang-Lkw ist davon auszugehen, dass etwa 20 Prozent der heutigen Fahrten mit herkömmlichen Fahrzeugen auf den Lang-Lkw in multimodale Transportketten verlagert werden können, was insbesondere für den Verkehr Schiene-Straße zusätzliche Potenziale bieten könnte. Klar ist aber auch, dass innovative Nutzfahrzeuge gesellschaftliche Akzeptanz brauchen. Dafür müssen sie strengen Kriterien insbesondere für die Sicherheit gerecht werden.

III. Effizienzsteigerungen durch intelligentes Verkehrsmanagement; Vereinfachung von Zahlungsvorgängen und Dokumentationspflichten

Ein intelligentes Verkehrsmanagement kann wesentlich dazu beitragen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und unerwünschte Effekte wie Staus oder verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren. Interaktive Informationsdienste können dem Nutzer eine wertvolle Entscheidungshilfe bei der Verkehrsträgerwahl, der Kombination verschiedener Transportmittel wie auch der Optimierung der Verkehrswege geben. Die deutsche Industrie arbeitet an der Weiterentwicklung der dazu notwendigen Informations- und Kommunikationstechnologien. Die EU und die Mitgliedstaaten sind gefordert, durch eine breit angelegte Forschungsförderung, durch Standardisierung und eine Harmonisierung intermodaler Informationsdienste die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen. Entsprechende Innovationsstrategien – wie im Weißbuch angedacht – zur Verbesserung von Verkehrsmanagement und Informationsdienstleistungen durch IVS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet und RIS finden die volle Unterstützung der deutschen Industrie. Bestehende technologische Entwicklungen dürfen dabei aber nicht entwertet werden; es ist vielmehr erforderlich, vorhandene Schnittstellen zu verbinden und grenzüberschreitend administrative, technische und rechtliche Barrieren abzubauen. Denn auch hier gilt: intelligente Verkehrsmanagementsysteme können ihren Nutzen nur in einem einheitlichen Verkehrsraum optimal entfalten.

Flugverkehrsmanagementsystem SESAR

Die Optimierung des Flugverkehrsmanagements im europäischen Luftraum ist dringend erforderlich. Die bestehende Fragmentierung des europäischen Flugverkehrsmanagements entlang der nationalen Grenzen verhindert eine optimale Nutzung der Kapazität. Unnötige Streckenverlängerungen, die Behinderung des Verkehrsflusses und die Verschwendung von Kerosin mit zusätzlicher Belastung der Umwelt sind die Folgen. Das Flugverkehrsmanagementsystem SESAR kann mit entsprechenden neuen Technologien zu erheblichen Effizienzgewinnen beitragen. Dies vorausgesetzt, könnten die gesetzlichen Sicherheitsanforderungen künftig auch an die Entwicklung neuer Technologien angepasst werden, wie es das Weißbuch vorsieht.

Vereinfachung und Vereinheitlichung von Zahlungsvorgängen und Dokumentationspflichten im Güterverkehr

Das Weißbuch sieht eine Reihe von Maßnahmen wie die EU-weite Einführung eines elektronischen Frachtbriefs, die

Harmonisierung der Zahlungssysteme bei der Lkw-Maut oder die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für Ortungstechnologien wie RFID vor, die darauf abzielen, Zahlungsvergänge und die Organisation der Warenläufe im Güterverkehr entlang der Lieferkette zu vereinheitlichen und gleichzeitig zu vereinfachen.

Diese Maßnahmen sind richtig, weil sie den Verwaltungsaufwand im Frachtverkehr reduzieren und Zeit- wie auch Kosteneinsparungen ermöglichen. Dabei sollte auf bestehende Entwicklungen im Güterverkehr – der elektronische Frachtbrief und RFID-Technologien sind vielerorts bereits gängige Praxis – Rücksicht genommen und die Industrie bei der Weiterentwicklung der Technologien und Anwendungen einbezogen werden.

IV. Verkehrsinfrastrukturen – die Lebensadern für Mobilität und Logistik

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind Zukunftsinvestitionen. Gut ausgebaute Verkehrswege bilden das Rückgrat für einen europäischen Binnenmarkt. Die EU-Kommission erkennt die hohe Relevanz eines bedarfsgerechten Infrastrukturausbaus für Wirtschaft, Wachstum und Klimaschutz in Europa und widmet einen wesentlichen Teil des Weißbuchs der multimodalen Vernetzung der Wirtschaftszentren der EU, dem Ausbau des Schienennetzes, dem Aufbau effizienter Hinterlandverbindungen für Seehäfen sowie der Schaffung einer Versorgungsinfrastruktur für kohlenstoffarme Kraftstoffe.

Aufbau eines europäischen Kernnetzes im Rahmen der TEN-V

In der Vergangenheit hat die TEN-V-Politik nicht zu den gewünschten Ergebnissen geführt. Wichtige Streckenabschnitte der 30 vorrangigen Vorhaben von gemeinsamen Interesse werden voraussichtlich nicht termingerecht fertiggestellt; dies betrifft vor allem die grenzüberschreitende Verlinkung nationaler Teilstrecken. Als Schwachstellen wurden eine Überlagerung nationaler Interessen bei der Planung und Durchführung der Vorhaben sowie eine unzureichende Finanzierung von TEN-T-Projekten identifiziert. Der BDI unterstützt daher das im Weißbuch verfolgte Konzept eines europäischen Kernnetzes strategischer Infrastrukturen und eine stärkere Konzentration von EU-Maßnahmen und Finanzierungshilfen auf die Teile des TEN-V-Netzes, die einen Mehrwert für Europa bedeuten. Die Anbindung strategisch wichtiger Häfen und Flughäfen und der Ausbau des Verkehrsnetzes für den transeuropäischen Güterverkehr sollten einen besonders hohen Stellenwert haben.

Die Auswahl von förderungsfähigen transeuropäischen Vorhaben sollte nach EU-weit einheitlichen, objektiven und transparenten Kriterien anhand von verkehrsbezogenen Daten erfolgen. Für die Qualifizierung eines TEN-V-Projektes sollte ausschlaggebend sein, welchen Beitrag es leistet, um die Mobilität zu verbessern, Verkehrsengepässe zu beseitigen und einen einheitlichen Binnenmarkt zu schaffen.

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP)

ÖPP-Projekte haben sich in Deutschland in der Vergangenheit bewährt. Hohe Anreize für Effizienz, eine stärkere Beteiligung privater Investoren, verkürzte Bau- und Bauzeiten und damit weniger Staus und Unfälle, die Optimierung beim Betrieb und Erhalt der Infrastrukturen - all dies sind Vorteile von ÖPP. Dieses Potenzial kann und sollte noch intensiver genutzt werden. Daher unterstützt der BDI die Europäische Kommission in ihrem Vorhaben, die Mitgliedstaaten verstärkt zu ÖPP-Projekten zu ermutigen, EU-finanzierte Infrastrukturvorhaben im Vorfeld auf die Möglichkeit von ÖPP zu prüfen und im Bereich der TEN-V standardisierte, langfristig antizipierbare Vergabeverfahren für ÖPP einzuführen.

Es ist wichtig, die Attraktivität von Verkehrsvorhaben für Privatinvestitionen mit einem besseren Regulierungsrahmen und innovativen Finanzierungsinstrumenten zu unterstützen. ÖPP-Projekte sollten der Industrie zudem hinreichenden Spielraum lassen, um technische Innovationen zu realisieren.

Sicherstellung einer bedarfsgerechten Infrastrukturfinanzierung

Investitionen in die Erhaltung und den Ausbau von Infrastrukturen in allen Verkehrssektoren sind besonders dringlich. Denn nur so kann es gelingen, das wachsende Verkehrsaufkommen der kommenden Jahrzehnte zu bewältigen, Arbeitsplätze zu sichern und zugleich die Umwelt zu schonen. Für den Zeitraum von 2010 - 2030 veranschlagt die Kommission für den Infrastrukturausbau einen Finanzierungsbedarf von 1,5 Billionen Euro, wobei die Vollen- dung des TEN-V-Netzes allein bis 2020 rund 500 bis 550 Mrd. Euro erfordert. Hinzu kommen ca. 1 Billion Euro für Investitionen in Fahrzeuge sowie die Ausrüstung und Infrastruktur für Zahlungssysteme, die nach Einschätzung der Kommission notwendig werden, um die CO₂-Minde- rungsziele zu erreichen.

Nach der aktuellen finanziellen Vorausschau wird auch in der nächsten Haushaltsperiode der EU-finanzierte Investitionsanteil in Verkehrsinfrastrukturen nur einen geringen

Teil der Kosten abdecken können. Im EU-Haushalt sind für den Zeitraum 2014-2020 insgesamt 31,7 Mrd. € für die Förderung transeuropäischer Verkehrsnetze (TEN-V) festgeschrieben; hinzu kommen Mittel aus den Struktur- und Kohäsionsfonds wie auch EIB-Darlehen. Im Zeitraum 2007-2013 lag der EU-finanzierte Anteil der TEN-V-Vorhaben bei 13 Prozent. Es sind daher vor allem die Mitgliedsländer gefordert, ihrer nationalen Verantwortung gerecht zu werden und die fiskalischen Prioritäten für einen bedarfsgerechten Infrastrukturausbau zu setzen.

EU-Projektgarantien zur Begünstigung einer Drittfinanzierung von Infrastrukturen

Um Infrastrukturvorhaben für eine Fremdfinanzierung attraktiver zu machen, erwägt die Europäische Kommission gemeinsam mit der EIB die Übernahme von Projektgarantien (im Weißbuch als Projektanleihen bezeichnet). Dieses Finanzierungsinstrument kann nach Auffassung des BDI durchaus einen Beitrag zur Generierung von Fremdkapital leisten, sofern es effektiv eingesetzt wird und an enge Voraussetzungen gebunden ist. Die dafür vorgesehenen Mittel müssen durch einen Puffer im EU-Haushalt gedeckt sein und dürfen keine Mehrbelastung für die Mitgliedstaaten mit sich bringen. Für eine Garantieübernahme kommen nur wirtschaftlich nachhaltige Infrastrukturvorhaben mit einem angemessenen Privatfinanzierungsanteil in Betracht. Eine Vorabzuweisung der Mittel nach Mitgliedstaaten oder Sektoren lehnt der BDI ab.

Mehr Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

Das Weißbuch bleibt insgesamt in den Finanzierungsfragen zu unbestimmt. Die Kommission bietet neben den genannten Instrumenten und dem allgemeinen Verweis auf die Einnahmen aus einer nutzer- und verursacherbezogenen Infrastrukturfinanzierung – deren Zweckbindung nicht gesichert ist – keine schlüssige finanzielle Gesamtstrategie, um die verkehrspolitischen Ziele der EU zu erreichen und Finanzierungsengpässe zu beseitigen. Auch die künftige TEN-V-Politik läuft Gefahr, ohne eine Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel durch die EU und ihre Mitgliedstaaten den eigenen Ansprüchen nicht gerecht zu werden. Deshalb braucht Europa mehr Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und mehr Effizienz bei der Verwendung der Mittel.

V. Nachhaltiger Verkehr

Reduzierung von unerwünschten Effekten des Verkehrs
Mit ihren Vorschlägen zur „Internalisierung externer Kosten“ möchte die Europäische Kommission eine Um-

stellung der verkehrsbezogenen Entgelte und Steuern auf eine Kostentragung nach dem Nutzer- und Verursacherprinzip anstoßen. Zu diesem Zweck will die Kommission einen einheitlichen Rahmen für die Einpreisung von Infrastrukturkosten sowie von Stau-, Lärm- und Umweltkosten zunächst im Straßenverkehr und mittelfristig auch im Schienenverkehr sowie für alle Verkehrsträger erarbeiten. Langfristig strebt die Kommission an, für alle Fahrzeuge und das gesamte Netz neben den Infrastrukturkosten mindestens auch Kosten für Staus, Luftverschmutzung und Lärmbelastung anzulasten. Lokale Umweltverschmutzung und Lärm in Häfen und auf Flughäfen sowie die Luftverschmutzung auf See mit Internalisierungsgebühren belegt werden. Ab 2016 soll dabei eine vollständige und obligatorische Internalisierung externer Kosten greifen.

Die deutsche Industrie bekennt sich zu dem angestrebten Ziel der Minderung von Lärm, Staus und lokaler Umweltverschmutzung durch den Verkehr. Grundsätzlich ist es richtig, ökonomische Anreize für ein ökologisch nachhaltiges Verhalten und zur Einführung innovativer Technologien zu setzen. Die Anlastung externer Kosten kann unter bestimmten Bedingungen ein sinnvolles Instrument darstellen, um negative Auswirkungen der Mobilität zu reduzieren. Doch der BDI sieht die pauschale und obligatorische Einführung einer Gebührenerhebung für externe Kosten kritisch. Dieser Ansatz der Kommission ist nicht vollständig durchdacht. Das Instrument der Internalisierung externer Effekte ist nicht nur dann problematisch, wenn es einseitig einen bestimmten Verkehrsträger stärker belastet, es wirft auch generell erhebliche methodische Fragen auf insbesondere bei der genauen Bezifferung von Stau- oder Lärmkosten. Die Berechnung wird dadurch zusätzlich erschwert, dass die schon vorhandene erhebliche Kostenbelastungen der Mobilität Maßstab für die angestrebte Kostenwahrheit sein muss. Darüber hinaus ist keine Legitimation ersichtlich, Staugebühren zu erheben. Die vom Stau in Form von Zeitverlusten betroffenen Nutzer müssten dann doppelt bezahlen. Dies wurde im jüngsten Kompromiss zur Eurovignetten-Richtlinie insofern gewürdigt, als vereinbart wurde, Staukosten nicht anzulasten. Dennoch hält die Kommission im Weißbuch weiter an der Forderung nach Anlastung von Staukosten bei den Nutzern fest und verstärkt diese Position sogar noch. Auch als Steuerungsinstrument für Verkehrsströme greift die Internalisierung externer Kosten dann nicht, wenn für die spezielle Wegstrecke und/oder Transportaufgabe keine qualitativ gleichwertigen Alternativen zur Verfügung stehen und Fahrten zeitkritisch sind. Die Gebühren führen in dem Fall zu einer reinen Verteuerung. Überdies würde eine genaue strecken- und zeitbezogene elektronische

.....

Erfassung aller Verkehrsbewegungen – die Kommission möchte langfristig das gesamte Netz erfassen – grundlegende datenschutzrechtliche Fragen auf. Als nicht zielführend muss auch die im Weißbuch hervorgehobene Bedeutung der Internalisierungsgebühren für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben bewertet werden. Denn Hauptkriterium für umweltpolitische Maßnahmen sollte die Bewertung sein, ob diese umweltbelastende Effekte minimieren, und nicht, ob diese die Staatseinnahmen maximieren. Nicht die nachgelagerte fiskalische Bepreisung externer Effekte, sondern deren Vermeidung an der Quelle ist der beste Weg.

Einsatz maßgeschneiderter Instrumente zur Reduzierung externer Effekte

Der BDI wirbt deshalb dafür, das Prinzip der Internalisierung externer Kosten differenzierter zu bewerten. Ziel muss aus Sicht des BDI sein, negative Effekte des Verkehrs nachhaltig zu reduzieren. Dafür bedarf es effektiver und effizienter Instrumente. Für unterschiedliche umweltpolitische Ziele können sich unterschiedliche Instrumente als optimal erweisen. Ein „one size fits all“-Ansatz wird den spezifischen Herausforderungen nicht gerecht. In der Vergangenheit haben maßgeschneiderte Lösungen erhebliche Erfolge generiert: Die Spreizung der Lkw-Maut, welche die Infrastrukturkosten widerspiegelt, hat bewirkt, dass sich der Anteil umweltfreundlicher Lkw – der Schadstoffklassen Euro 5 oder EEV (Enhanced Environmental friendly Vehicles) – im ersten Halbjahr 2011 auf 67 Prozent der mautpflichtigen Fahrleistungen erhöht hat. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg um 17,5 Prozent. Auch die NOx- und lärmbezogenen Landeentgelte an deutschen Flughäfen haben sich bewährt.

Auch im Schienenverkehr sind spezifische Instrumente einem pauschalen Ansatz überlegen, wie das Beispiel des Lärmschutzes zeigt. Der BDI hält eine deutliche Lärmminimierung für erforderlich, um die gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs zu erhalten. Doch die von der Kommission geforderte Einpreisung der Lärmemissionen in die Trassengebühren bis zum Jahr 2020 würde weder hinreichende noch effiziente Anreize zur Umrüstung der Schienenfahrzeuge entwickeln. Erstens, weil Wageneigentümer und Transporteur oft nicht identisch sind, der Eigentümer also von geringeren Trassenkosten nicht profitiert. Und zweitens, weil die geforderte komplexe Wagenerfassung und -abrechnung sehr hohe administrative Kosten verursachen würde. Dagegen setzt die Einführung eines lärm- und kilometerabhängigen Wagenbonussystems einen wesentlich besseren Anreiz zur Umrüstung der Schienenfahrzeuge und würde so zur Lärmreduzierung auf Europas Schienen führen.

Der BDI stimmt uneingeschränkt mit dem Ziel überein, negative Effekte der Mobilität zu reduzieren. Statt einem pauschalen und obligatorischen Ansatz der Internalisierung zu folgen, fordert der BDI eine offene Diskussion über geeignete Instrumente, wobei auch vorhandene erfolgreiche Instrumente weiterzuentwickeln sind.

Zweckbindung von Infrastrukturgebühren

Mauteinnahmen können nur dann eine nachhaltige Mobilität fördern, wenn die Zweckbindung der Mittel sichergestellt ist. Dies ist bisher, auch in Deutschland, nicht hinreichend gelungen. Ein jüngstes Beispiel bietet die Einigung zwischen Europaparlament und Ministerrat zur Wegekostenrichtlinie (Eurovignette), auf deren Grundlage statt einer Zweckbindung der Maut-Einnahmen nur eine starke Empfehlung der Mittelverwendung für Investitionen in eine nachhaltige Infrastruktur abgegeben wurde. Der BDI setzt sich für eine klare Zweckbindung ein und dafür, dass im Sinne der Subsidiarität nationale Einnahmen aus dem Verkehrssektor in den Mitgliedstaaten verbleiben.

Bevor neue kostensteigernde Maßnahmen auf den Weg gebracht werden, sollte eine Analyse der schon bestehenden Maßgaben und mögliche Wechselwirkungen durchgeführt werden. Dies betrifft insbesondere das Verhältnis zwischen verkehrsbezogenen Entgelten, strafbewehrten CO₂-Grenzwerten und Steueranreizen; hier gilt es, kumulative Belastungen einzelner Verkehrsträger zu vermeiden. Generell sollte wirtschaftlich sinnvollen Maßnahmen zur Durchsetzung ökologischer Belange Vorrang vor einer politisch motivierten Erhöhung der Mobilitäts- und Transportkosten eingeräumt werden. Konkrete Einzelmaßnahmen sollten kritisch hinterfragt werden, ob sie zusätzliche Belastungen für den Transportsektor und den europäischen Wirtschaftsstandort bedeuten und zum zweiten, ob sie die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Wirtschaftszweige im globalen Kontext gefährden.

Neben einer verbindlichen Lkw-Maut erwägt die EU-Kommission das Erstellen von Leitlinien für eine Pkw-Maut, deren Einführung aber vorerst noch im Ermessen der Mitgliedstaaten steht. Die Maut soll neben der Infrastrukturnutzung auch gesellschaftliche Kosten wie Verkehrsüberlastung, CO₂-Emissionen (sofern nicht in der Kraftstoffsteuer enthalten), lokale Umweltverschmutzung, Lärm und Unfälle erfassen. Daneben will die Kommission Anreize für Mitgliedstaaten schaffen, im Rahmen von Pilotprojekten eine an diesen Leitlinien ausgerichtete Pkw-Maut einzuführen. Der Versuch in den Niederlanden, eine Pkw-Maut, die eine streckengenaue Internalisierung externer Kosten ermöglichen würde, ist vor allem aus datenschutzrechtlichen

Gründen gescheitert. Davon abgesehen sieht der BDI keinen Bedarf für eine europäische Regelung. Einen Mehrwert für einen effizienten grenzüberschreitenden Verkehr würde die Sicherstellung der Interoperabilität der bestehenden Maut-Erfassungssysteme in der EU darstellen.

Überprüfung der Kraftstoffbesteuerung im Rahmen der Energiesteuerrichtlinie

Die im Weißbuch vorgeschlagene Überprüfung der Kraftstoffbesteuerung wurde mit dem EU-Kommissionsvorschlag vom 13. April 2011 zur Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie konkretisiert. Danach soll eine Differenzierung der Steuersätze nur noch nach einer Energieträgerkomponente und nach einer CO₂-Komponente möglich sein. Eine weitere steuerliche Differenzierung zwischen den Energieträgern wäre demnach nicht mehr möglich. Diese über eine reine Festlegung von Mindeststeuersätzen hinausgehende verpflichtende Gleichbesteuerung von Kraftstoffen rein nach ihrem Energie- und CO₂-Gehalt lehnt der BDI jedoch entschieden ab.

Bei einer verpflichtenden Umsetzung der Gleichbesteuerung allein nach dem Energiegehalt müsste der Diesel auf den Liter bezogen höher als Ottokraftstoffe besteuert werden; und das selbst in den Staaten, die mit ihren heutigen Dieselsteuersätzen bereits über den im Richtlinienvorschlag genannten Mindestsätzen liegen. In Deutschland würde dies einen Anstieg der Dieselsteuer um 60 Prozent auf 0,75 €/l bedeuten. Eine derartige Änderung der Kraftstoffbesteuerung würde einen Einbruch der Nachfrage nach Dieselfahrzeugen und Dieseltechnologien auf dem europäischen Markt bedeuten. Dies hätte aufgrund des hohen Dieselanteils im Pkw-Segment und der breiten Nutzungspalette des Diesels beträchtliche belastungs- und beschäftigungspolitische Folgen. Im globalen Kontext würde die neue Energiesteuer zudem eine Schwächung der Marktposition der europäischen Automobilhersteller nach sich ziehen.

Auch wäre im Falle einer strikten Gleichbesteuerung nach dem Energieanteil im Kraftstoff den Mitgliedstaaten künftig die Möglichkeit genommen, weitere Faktoren, wie etwa die Versorgungssicherheit in Bezug auf einzelne Energieträger, Aspekte des Umweltschutzes oder wirtschaftliche Erwägungen bei der Besteuerung von Kraftstoffen zu berücksichtigen. Dies wertet der BDI als einen zu starken Eingriff in die Steuergesetzgebung der Mitgliedstaaten.

CO₂-Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge

Die EU-Kommission erwägt die Einführung von CO₂-Abgasnormen für alle Verkehrsträger, gegebenenfalls

ergänzt durch Effizienzvorgaben. Für schwere Straßennutzfahrzeuge laufen derzeit dazu Forschungsarbeiten. Die EU-Kommission sollte in ihren Überlegungen dem Umstand Rechnung tragen, dass im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge der Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen CO₂-Emissionen stark vom jeweiligen Nutzerprofil abhängen und entsprechend divergieren. Auch sollte die Tatsache berücksichtigt werden, dass Lkws zumeist in mehrstufigen Fertigungsprozessen hergestellt werden und daher Fahrzeug- wie auch Aufbauhersteller an der Fertigung beteiligt sind. Der BDI weist zudem darauf hin, dass die Kaufentscheidung beim Lkw als Investitionsgut rein nach wirtschaftlichen Kriterien getroffen wird. Da sich der Kraftstoffverbrauch unmittelbar auf die Betriebskosten des in der Regel gewerblichen oder industriellen Nutzers auswirkt, spielt die Fahrzeugeffizienz eines Lkws noch einmal eine wesentlich entscheidendere Rolle als im Pkw-Segment. Entsprechend starke Anreize für die Automobilindustrie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs sind daher schon vorhanden. Der BDI appelliert daher an die EU-Kommission erst eine CO₂-Grenzwertregelung zu erwägen, wenn alle möglichen Alternativen ausgeschöpft sind.

Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel

Im Luftverkehr stößt die unilaterale Entscheidung der EU, Drittstaaten ebenfalls in den Emissionshandel einzubeziehen, auf große Widerstände, unter anderem Seitens Chinas, Russlands und der USA. Falls es der EU nicht noch gelingt, diese Staaten mit an Bord zu nehmen, werden europäische Fluglinien unter einem komparativen Kostennachteil im Vergleich zu ihren nichteuropäischen Wettbewerbspartnern zu leiden haben. Strafmaßnahmen in Form der Entziehung von Landerechten für außereuropäische Fluggesellschaften, die sich nicht am EU-ETS beteiligen, lehnt der BDI entschieden ab. Eine rein innereuropäische Anwendung des EU-ETS ist wegen der damit verbundenen Wettbewerbsnachteile europäischer Fluggesellschaften im globalen Kontext ebenso wenig akzeptabel. Deshalb muss die EU-Kommission entweder die Drittstaaten von der Teilnahme am europäischen Emissionshandel überzeugen oder die für 2012 vorgesehene Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel muss verschoben werden. Die globale Branche Luftverkehr braucht globale Lösungen. Aus diesem Grund hat der internationale Dachverband der Fluggesellschaften IATA ein umfassendes Klimaschutzkonzept mit ambitionierten Emissionsreduktionszielen vorgelegt, das es weiterzuentwickeln gilt.

VI. Urbane Mobilität und Nachhaltigkeit im städtischen Verkehr

Die EU-Kommission schreibt im Weißbuch das Ziel fest, konventionell kraftstoffbetriebene Fahrzeuge bis 2050 schrittweise aus dem innerstädtischen Verkehr zu verbannen. Zudem wird bis 2030 eine im Wesentlichen CO₂-freie Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren angestrebt. Der BDI betont, dass vor dem Hintergrund des Subsidiaritätsprinzips keine EU-Zuständigkeit für den Stadtverkehr erkennbar ist. Eingriffe in die Souveränität der Kommunen sind schon deshalb abzulehnen, weil die Vielfalt der Bedingungen vor Ort keine pauschalen Vorgaben erlaubt. Fraglos ist es richtig, emissionsarmen Verkehr zu fördern. Doch setzt die Kommission hier einseitig nur auf neue Antriebsformen. Das bedeutet eine Abkehr vom Grundsatz der Technologieneutralität. Nicht anders als im Fernverkehr sollten auch im städtischen Verkehr Bürger und Unternehmen ihr Verkehrsmittel frei wählen können. Die deutsche Industrie arbeitet an der Entwicklung alternativer Antriebssysteme und Kraftstoffe wie auch an innovativen technischen Lösungen zur Verminderung des Kraftstoffverbrauchs beim Verbrennungsmotor, um umweltfreundliche Lösungen gerade für den Stadtverkehr anzubieten. Aber es ist derzeit keine wissenschaftlich belastbare Aussage möglich, welche Antriebsarten sich in den kommenden Jahrzehnten als die umweltfreundlichsten erweisen werden.

Mit Blick auf den Stadt- und Pendlerverkehr konstatiert die Kommission: „Die Nutzung kleinerer, leichter und stärker spezialisierter Personenkraftfahrzeuge muss gefördert werden.“ Auch hier sollte den Bürgern nicht die Freiheit genommen werden, ihren Bedürfnissen entsprechend die passende Fahrzeuggröße zu wählen. Beispielsweise hat eine fünfköpfige Familie andere Ansprüche an ihr Auto als ein Singlehaushalt. Gerade in Deutschland werden hocheffiziente Fahrzeuge in allen Segmenten für den Weltmarkt produziert, wobei Premium-Produkten oft eine Vorreiterrolle für neue Technologien zukommt. Es muss deshalb darum gehen, effiziente Fahrzeuge zu fördern. Das von der Bundesregierung beschlossene neue Öko-Label bietet dafür ein gutes Beispiel. Denn mit dem Label wird der Käufer für seine Entscheidung präzise informiert über den absoluten CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs und darüber, wie effizient und klimaschonend es in seinem jeweiligen Segment ist.

Nachhaltigkeitsstrategie für die öffentliche Beschaffung

Das Weißbuch sieht neben einer allgemeinen Strategie zur Unterstützung der Markteinführung neuer Technologien im Rahmen der öffentlichen Beschaffung speziell für den Stadtverkehr die Förderung einer gemeinsamen öffentli-

chen Beschaffung schadstoffarmer Fahrzeuge für gewerbliche Flotten vor. Der BDI appelliert auch an dieser Stelle an die EU-Kommission und Mitgliedstaaten, sich bei der Aufstellung der Beschaffungskriterien vom Grundsatz der Technologieneutralität leiten zu lassen. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des Verkehrs beisteuern und nicht per se zu Lasten einzelner Verkehrsträger und Fahrzeugtypen gehen.

Innenstadt-Maut und innerstädtische Zufahrtbeschränkungen

Die große Bandbreite verschiedenartiger städtischer Maut-Systeme und Zufahrtbeschränkungen kompliziert unnötig die Teilhabe am innerstädtischen Verkehr in den europäischen Städten. Hier könnte eine EU-Initiative Mehrwert bieten, die zur Erhöhung der Transparenz der jeweils geltenden Vorschriften und Gebührensysteme und zum Austausch von Best-Practice-Beispielen zur Optimierung der Mautdienste beiträgt. Dagegen wäre eine EU-Regelung zur Einführung neuer oder zur Harmonisierung bestehender Innenstadtgebühren und Zufahrtbeschränkungen nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar. Maßnahmen des städtischen Verkehrs liegen eindeutig im Zuständigkeitsbereich der Kommunen.

Urbane Mobilitätspläne, Innovationspartnerschaften und Best-Practice-Beispiele

Das Weißbuch sieht des Weiteren die Förderung von städtischen Mobilitätsplänen, Innovationspartnerschaften zwischen europäischen Städten und den Austausch von Best-Practice-Erfahrungen im Bereich der Verkehrssteuerung vor. Diese Maßnahmen können Handlungsoptionen für Verbraucher erweitern und zur Nachhaltigkeit beitragen. Dabei kann vor allem der Einsatz intelligenter Verkehrstechnologien im Rahmen eines umfassenden Verkehrsmanagements hohe Effizienzsteigerungen bewirken.

VII. Sicherheit des Verkehrs

Gefahrenabwehr im Fracht- und Passagierverkehr

Für die deutsche Industrie hat Sicherheit im Passagier- und Frachtverkehr oberste Priorität. Deutschland verfügt diesbezüglich bereits über einen hohen Standard. Allerdings dürfen Sicherheitsmaßnahmen die Effektivität der Transportprozesse nicht über Gebühr einschränken. Gerade im Frachtverkehr handelt es sich oft um komplexe logistische Prozesse, die außerordentlich zeitsensibel sind. Auch im Personenverkehr sollten Doppel- und Mehrfachkontrollen durch bloßes Hintereinanderschalten immer neuer technischer Kontrollgeräte ohne echten Sicherheitsgewinn vermieden werden. Der BDI setzt auf die Entwicklung

neuer Sicherheitstechnologien, die auch tatsächlich mehr Sicherheit gewährleisten und sich in die betrieblichen Abläufe optimal integrieren lassen.

Stärkung der Luftfrachtsicherheit

Die im EU-Aktionsplan zur Stärkung der Luftfrachtsicherheit vorgeschlagenen Maßnahmen enthalten nach Auffassung des BDI richtige Ansätze. Demnach müssen vor allem einheitliche EU-Sicherheitskontrollen geschaffen, Informationen über Zwischenfälle, neue Bedrohungen und Sofortmaßnahmen auf EU-Ebene koordiniert sowie der Informationsaustausch über die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ICAO verbessert werden. Die Maßnahmen des Aktionsplans müssen, wie im Weißbuch gefordert, EU-weit umgesetzt werden.

Eine einhundertprozentige Kontrolle aller Luftfrachtgüter ist praktisch nicht umsetzbar, da sonst der internationale Frachtverkehr zusammenbrechen würde. Bei der Luftfrachtsicherheit muss der Fokus auf hinreichenden Kontrollen vor Abflug und auf Aufrechterhaltung einer sicheren Lieferkette liegen. Die Kooperation zwischen EU, Staat und Wirtschaft, zwischen Nachrichtendiensten und den Unternehmen muss so eng wie nur möglich gestaltet werden. Das Risiko kann so minimiert sowie kostenträchtig und mit einem erheblichen operationellen und zeitlichen Aufwand verbundene Nachkontrollen können so vermieden werden.

Nachfolgeregelung für das Flüssigkeitsverbot an europäischen Flughäfen

Neue Technologien, wie die derzeit in der Testphase befindlichen Körperscanner, können erst zum Zwecke der Flugsicherheit eingesetzt werden, wenn diese technisch ausgereift sind und den Prozess der Passagierabfertigung nicht behindern. Aufgrund der Unsicherheit über den Zeitpunkt der Einsatzfähigkeit von Flüssigkeitsscannern und der langen Vorlaufphase für die notwendige Umrüstung der Flughäfen sollte schon jetzt von der EU-Kommission eine Nachfolgeregelung für die Aufhebung des Flüssigkeitsverbots zum 29. April 2013 geklärt werden. Für die erheblichen Anpassungs- und Umbaumaßnahmen der Terminalflächen zur Durchführung von Luftsicherheitskontrollen, die allein an den deutschen Flughäfen Investitionen in schätzungsweise dreistelliger Millionenhöhe notwendig machen, sind die Flughafenbetreiber auf Planungssicherheit angewiesen.

Harmonisierung von Sicherheitsstandards im Schienengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr wirkt die Europäische Kommission auf die Stärkung der Rolle der ERA und eine EU-

weite Harmonisierung der Sicherheitsstandards hin. Eine Abstimmung der nationalen Sicherheitsmaßnahmen ist auch dringend geboten, da nationale Alleingänge faktisch als Markteintrittsbarrieren wirken.

VIII. Internationale Dimension

Der hohe Stellenwert der internationalen Dimension der europäischen Verkehrspolitik spiegelt sich im Weißbuch Verkehr wider. Eine wesentliche Aufgabe besteht darin, die Öffnung internationaler Märkte für einen freien Wettbewerb und umweltschonende Verkehrstechnologien im Rahmen internationaler Verhandlungen weiter voranzutreiben. Ebenso wichtig ist die Verbreitung europäischer Sicherheit-, Datenschutz- und Umweltstandards auf globaler Ebene.

Internationale Lösungen für den Klima- und Umweltschutz

Bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor sollte ein internationaler regulatorischer Ansatz angestrebt werden. So unterscheiden sich zum Beispiel im Automobilsektor die CO₂-Standards, Emissionsgrenzwerte und Testmethoden in den regionalen Märkten. In Europa, Japan und den USA hat dies zu verschiedenen technischen Lösungen und infolgedessen zu unterschiedlichen Zertifizierungsverfahren geführt. Dadurch entstehen den Unternehmen ein höherer Verwaltungsaufwand und zusätzliche Kosten und es wird zudem die Markteinführung von neuen, emissionsärmeren Fahrzeugen erschwert. Die EU sollte ihre Vorreiterrolle nutzen, um auf globaler Ebene auf eine Harmonisierung bestehender Systeme hinzuwirken.

Zur Durchsetzung der von der EU angestrebten CO₂-Emissionsminderungen im Schiffsverkehr dringt der BDI auf eine internationale Lösung im Rahmen der internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO. Ein europäischer Alleingang würde die Transportkosten für den Import/Export in der EU einseitig erhöhen und Wettbewerbsnachteile für die hiesige verladende Industrie mit sich bringen. Die jüngsten Fehler bei der Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel dürfen nicht wiederholt werden.

Internationale Sicherheitsstandards im Luft- und Seeverkehr

Im Bereich der Sicherheit im Luft- und Seeverkehr muss die EU auf einen möglichst hohen, einheitlichen internationalen Sicherheitsstandard hinwirken. Dabei sollten indes Maßnahmen vermieden werden, die die Wirtschaft einseitig belasten bzw. den Wettbewerb verzerren.

.....

Nach Auffassung des BDI muss ein besonderer Fokus auf die Sicherheitsmaßnahmen für Luftfracht an Außenstationen in Drittländern gelegt werden. Hier sind neben den Fluggesellschaften auch die Regulierungsbehörden in der Verantwortung. Sie müssen auf einen möglichst einheitlichen hohen Sicherheitsstandard hinarbeiten.

Insgesamt ist die internationale Vereinheitlichung von Sicherheitsstandards für die Lieferkette für die deutsche verladende Industrie von zentraler Bedeutung.

Die Natur der Logistik erfordert eine international abgestimmte Sicherheitsarchitektur. Die darauf gerichteten Maßnahmen unterstützt der BDI. Anstelle bürokratischer und kostenintensiver 100-Prozent-Kontrollmaßnahmen setzt sich der BDI für effiziente, risikoorientierte Stichproben ein. Der BDI fordert beim Einsatz geeigneter Sicherheitsmaßnahmen eine strikte Orientierung am Kosten-Nutzen-Verhältnis. Doppel- und Mehrfachkontrollen führen zu keinem Sicherheitsgewinn und sind daher auch nicht zielführend.

Impressum

Stand: Oktober 2011

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)
Abteilung Infrastruktur, Verkehr und Telekommunikation
Breite Straße 29
10178 Berlin
Telefon: +49 (0) 30 2028-0

Verlag:

Industrie-Förderung GmbH, Berlin

Gesamtredaktion:

Antje Fiehn
Dr. Ben Möbius

