

## 6. Deutscher Luftverkehrs- Kongress

### Deutscher Luftverkehr Vorreiter bei neuen Technologien und Klimaschutz

»Um die Konkurrenzfähigkeit auch in Zukunft zu sichern, benötigt der Luftverkehr faire Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb.« Das sagte BDI-Präsident Hans-Peter Keitel zur Eröffnung des 6. Deutschen Luftverkehrs-Kongresses am 30. November in Berlin.

>> Seite 2

#### Standpunkt



### Klares »Ja« zu Mobilität

Für uns ist Deutschland Standort und Stammmarkt, Europa Heimatmarkt und die Welt Wachstumsmarkt, so Wolfgang Mayrhuber, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG.

>> Seite 3

#### Elektromobilität



### Leitmarkt und Leitanbieter

Deutschland soll Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität werden. Geplant sind bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen. Mit diesen klaren Zielvorgaben nahm die Nationale Plattform Elektromobilität im Mai 2010 ihre Arbeit auf.

>> Seite 4

#### Interview



### Marktorientierter Ansatz

Die Nationale Plattform Elektromobilität hat am 30. November ihren Zwischenbericht vorgelegt. Henning Kagermann, Vorsitzender des Lenkungskreises, betont im Gespräch den systemischen, marktorientierten und technologieorientierten Ansatz der Plattform.

>> Seite 5

#### Güterverkehr



### Innovative Nutzfahrzeuge

Der BDI unterstützt den länderübergreifenden Feldversuch der Bundesregierung und hat Ziele und Anforderungen formuliert. Gemeinsam mit 18 Unternehmen und Logistikverbänden gründete der BDI die Initiative für Innovative Nutzfahrzeuge.

>> Seite 6

#### Netzregulierung



### Netzausbau erfordert nationalen Kraftakt

Infrastrukturen in Deutschland benötigen massive Investitionen in hochmoderne Netze. Das gilt für die Energie- und Telekommunikationsbranche wie für den Schienenverkehr.

>> Seite 7

#### Themen

Erklärung zur  
Verkehrsinfrastruktur

DSVK

Eurovignette

Stuttgart 21

Agv MoVe

>> Seite 8

## Titelthema

## Deutscher Luftverkehr Vorreiter bei neuen Technologien und Klimaschutz

»Um die Konkurrenzfähigkeit auch in Zukunft zu sichern, benötigt der Luftverkehr faire Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb.« Das sagte BDI-Präsident Hans-Peter Keitel zur Eröffnung des 6. Deutschen Luftverkehrs-Kongresses am 30. November in Berlin.

»Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ist Vorreiter bei neuen Technologien und Klimaschutz.«,

erklärte Keitel zur Eröffnung des Kongresses. Politische Entscheidungen in Deutschland und in der EU drohten, den globalen Wettbewerb zu verzerren. Dazu zählten Alleingänge bei der Luftverkehrssteuer in Deutschland und beim Emissionshandel in Europa. Die Luftverkehrsbranche sei aber eine der führenden Zukunftsindustrien in Deutschland. »Es ist höchste Zeit, dass Deutschland und Europa eine Strategie für den Luftverkehrsstandort entwickeln, um Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz intelligent zu verzahnen«, betonte der BDI-Präsident.

Bei dem von BDI, Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI), Flughafenverband ADV und Lufthansa gemeinsam veranstalteten Kongress diskutierten Spitzenvertreter aus Politik und Luftfahrtbranche sowie 400 geladene Gäste unter dem Motto »Luftverkehrsstandort Deutschland stärken –

Mobilität sichern. Wachstum verantwortungsvoll gestalten«. Redner waren unter anderem Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle, Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, ADV-Präsident Michael Eggenschwiler, BDLI-Präsident Thomas Enders, Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber und BDI-Hauptgeschäftsführer Werner Schnappauf.

Wirtschaftsminister Brüderle hob die Bedeutung der Luftverkehrsbranche für die deutsche Wirtschaft hervor. In seiner Ansprache zur Eröffnung des Kongresses betonte er, der Sektor sei eine »Schlüsselbranche für Deutschland«. Hierzu zähle auch die Luft- und Raumfahrtindustrie, die die Bundesregierung unter anderem durch das Luftfahrtforschungsprogramm fördere.

#### Luftverkehrssteuer schadet

Die Forderung, international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen zu schaffen und den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken, durchzog wie ein roter Faden auch die anderen Redebeiträge sowie die beiden Podiumsdiskussionen. Die Luftverkehrsbranche finanziere in Deutschland ihre Infrastruktur mit Milliardeninvestitionen weitgehend selbst. Damit »lebe« die Branche »die vorbildliche Nutzerfinanzierung des Verkehrsträgers Luftverkehr«, betonte ADV-Präsident Eggenschwiler.

Die Politik solle die private Investitionsbereitschaft unterstützen – und sie nicht durch zusätzliche Belastungen hemmen, so die Forderung der Luftverkehrswirtschaft. Gerade dies geschehe durch die beschlossene Luftverkehrssteuer. Im nationalen Alleingang schaffe die Politik so einseitige und wettbewerbsverzerrende Belastungen. Die Luftverkehrssteuer hänge »wie Blei« an der Branche, kritisierte Lufthansa-Chef Mayrhuber.

Stattdessen braucht der Luftverkehrsstandort Deutschland, so die gemeinsame Forderung der Branche, eine strategisch geplante, leistungsfähige Flughafeninfrastruktur. Flughäfen sollen bedarfsgerecht und zeitnah ausgebaut werden können. Zudem sind flexiblere und international wettbewerbsfähige Betriebszeiten an deutschen Flughäfen notwendig.

#### Neue Technologien für Klimaschutz

Auch beim Klimaschutz nehme die deutsche Luftverkehrswirtschaft ihre Verantwortung ernst, betonten die Vertreter der Branche. Sie hat dabei schon viel erreicht. Seit 1970 verringerten sich der Kerosinverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftverkehr pro Passagier und 100 Kilometer um 70 Prozent. Moderne Flugzeuge verbrauchen nur noch 3,5 Liter Kerosin auf 100 Passagierkilometer – vor allem dank erfolgreicher Forschung und Entwicklung für neue Technologien durch die deutsche Luftfahrtindustrie:

»Sicherer und umweltverträglicher Luftverkehr ist unmittelbar mit den von uns entwickelten Technologien und Luftfahrzeugen verbunden«, sagte BDLI-Präsident Enders.

Auch für die Zukunft setzt sich die Luftverkehrswirtschaft ehrgeizige Ziele: Bis 2020 sollen die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen jährlich um jeweils 1,5 Prozent reduziert werden. Ab 2020 soll das Wachstum des Luftverkehrs CO<sub>2</sub>-neutral erfolgen – bis 2050 will die Luftverkehrswirtschaft die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 50 Prozent gegenüber 2005 reduzieren. So will die deutsche Luftverkehrswirtschaft auch künftig Vorreiter bei neuen Technologien und Klimaschutz bleiben.



M. Eggenschwiler (ADV-Präsident), H.-P. Keitel (BDI-Präsident), Bundeswirtschaftsminister R. Brüderle, W. Mayrhuber (CEO Lufthansa), T. Enders (BDLI-Präsident) und W. Schnappauf (BDI-Hauptgeschäftsführer) (v.l.n.r.). Foto: 6. DLVK/Kruppa.



Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer eröffnete den Parlamentarischen Abend.  
Foto 6. DLVK/Kruppa.

### Parlamentarischer Abend

Verkehrsminister Ramsauer bekannte sich in seiner Ansprache zur Eröffnung des Parlamentarischen Abends klar zu Mobilität und zum Luftverkehrsstandort Deutschland. Der Luftverkehr zähle zu den international stark vernetzten Branchen in der deutschen Wirtschaft. Dies sei eine große Chance. Um sie zu nutzen, müsse man sich nach »den internationalen Gegebenheiten« richten und entsprechende wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen schaffen, verlangte Ramsauer.

Weitere Informationen erhalten Sie unter: [www.luftverkehrs-kongress.de](http://www.luftverkehrs-kongress.de)

Ansprechpartner:

Michael Kandora, [m.kandora@bdi.eu](mailto:m.kandora@bdi.eu)  
Petra Richter, [p.richter@bdi.eu](mailto:p.richter@bdi.eu)

## Standpunkt

### Klares »Ja« zu Mobilität



Wolfgang Mayrhuber, CEO Deutsche Lufthansa AG.

»Für uns ist Deutschland Standort und Stammmarkt, Europa Heimatmarkt und die Welt Wachstumsmarkt«, so Wolfgang Mayrhuber, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG.

2010 war für die deutsche Luftfahrtbranche kein leichtes Jahr. Wie blicken Sie zurück und welche Handlungsfelder ergeben sich für die Politik?

2010 war ein Jahr der Gegensätze. Zunächst einmal gab es viele Umstände, die alles andere als positiv waren. Schnee, Vulkanausbruch, Streiks, Terrorangste und zu allem Überfluss ist von

der Politik durch den nationalen Alleingang bei der Luftverkehrsteuer eine zusätzliche Belastung in das Geschäft getragen worden. Positiv ist, dass sich die Wirtschaft erstaunlich schnell von der Finanzkrise erholt hat. Das bedeutet für uns natürlich Aufwind. In unserer Branche ist es aber so, dass sich die wenigen Euro, die wir im Durchschnitt pro Kunde verdienen, auch sehr schnell wieder in Luft auflösen können. Wir müssen im Interesse des Standortes zu verstärkter Zusammenarbeit – unter den Staaten und zwischen Regierung und Industrie – finden. Gerade Deutschland als Exportnation, Technologie- und Logistikstandort in zentraler Lage muss sich in Europa für eine zukunftsorientierte Ausrichtung einsetzen.

Was sind die großen Herausforderungen für den Standort Deutschland, die Sie sehen?

Wir dürfen weder die Standort- noch die Betriebskosten aus dem Ruder laufen lassen, denn unser Standort ist austauschbar. Unsere großen Wettbewerber – wie am Persischen Golf – bauen überdimensionierte Kapazitäten auf. Sie haben Pläne, die Verkehrsströme und daher die Drehkreuze von Europa weg zu verlagern, mit allen negativen Folgen für uns alle. Das sind Herausforderungen, denen wir nur durch mehr Effizienz und Kooperation aller Systempartner begegnen können. Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz sind für uns kein Hobby. Sie sollten es auch für unsere Systempartner am Boden und in der Luft nicht sein. Denn wir wollen weiterhin führend

sein, wollen Wertschöpfung bei uns haben und nicht zurückfallen.

Als scheidender Vorstandsvorsitzender der Lufthansa - was wollen Sie der deutschen Politik und Industrie mit auf den Weg geben?

Von der Politik erwarten wir ein klares »Ja« zu Mobilität – und zwar auch zum Luftverkehr, der besonders bei Export und Innovation eine elementare Rolle spielt. Für Lufthansa ist Deutschland Standort und Stammmarkt, Europa Heimatmarkt und die Welt Wachstumsmarkt. Wir sind in internationalen und beinahe globalen Märkten unterwegs. Was uns hindert, sind z. B. Regulierungsansätze, die national oder regional sind, denn die sind fast immer schädlich. Ob es nun eine nationale Steuer, ein nur europäisches Emissionshandelssystem oder Subventionen für einige Carrier oder Miniflughäfen sind: Sie beeinträchtigen die Effizienz, die eigentlich bei einem freien und fairen Wettbewerb möglich wäre, und verhindern nachhaltiges Wirtschaften.

Wolfgang Mayrhuber, geboren am 22. März 1947 in Waizenkirchen/Österreich. Maschinenbaustudium in Österreich und Kanada. Seit dem 18. Juni 2003 Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG. Aufsichtsratsmandate unter anderem bei Fraport, BMW AG, Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG sowie diverse internationale Verbandsmandate.

## Elektromobilität Deutschland: Leitanbieter und Leitmarkt

**Deutschland soll Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität werden. Geplant sind bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen. Mit diesen klaren Zielvorgaben nahm die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) im Mai 2010 ihre Arbeit auf.**

Erste Ergebnisse hat der Vorsitzende des Lenkungskreises der NPE, Henning Kagermann, Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle und Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer am 30. November in Berlin übergeben. Deutschland muss mehr in Forschung und Entwicklung von Technologien und integrierten Lösungen investieren.

Dazu hat die NPE branchenübergreifende Technologieroadmaps erstellt. Industrie und Wissenschaft arbeiten bereits an der Umsetzung. Die NPE verfolgt einen systemübergreifenden und technologieoffenen Ansatz. Um bestehende Weltmarktpositionen halten und weiter ausbauen zu können, müssen Industrie, Politik, Wissenschaft und weitere Partner rasch handeln.

Die Voraussetzungen für Elektromobilität »made in Germany« sind gut: Die deutsche Industrie ist führend in Schlüsselbranchen wie Automobil, Elektronik und Elektrotechnik, Energieversorgung, Maschinenbau, Chemie, Stahl und Stahlverarbeitung, Metalle, Textil, Informations- und Kommunikationstechnologien sowie Luftfahrt. Auch die mittelständisch geprägte, dezentrale deutsche Wirtschaftsstruktur stellt einen wichtigen Wettbewerbsvorteil dar, weil Innovationen schnell in die Fläche getragen werden können.

### Verlässliche Rahmenbedingungen

BDI-Präsident Hans-Peter Keitel, Mitglied im Lenkungskreis der NPE, sagte zur Arbeit der Plattform:

»Der erste wichtige Schritt ist getan. Alle betroffenen Branchen haben gemeinsam mit Politik, Wissenschaft und Verbrauchern die Herausforderungen besprochen und arbeiten an der Umsetzung. Die Unternehmen brauchen jetzt verlässliche Rahmenbedingungen.«



Deutschland soll Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität werden. Foto: RWE AG.

Die Mitglieder der Plattform haben weitere Forschungsvorhaben in Höhe von rund vier Milliarden Euro bis 2013 definiert und priorisiert. Die Industrie übernimmt davon einen signifikanten Beitrag. Schlüsselkomponente des Elektrofahrzeuges ist die Batterie. Intensive Forschungs- und Entwicklungsarbeit für die vorhandene Lithium-Ionen-Technologie und neue Batteriekonzepte ist dringend erforderlich. Deutschland, so die NPE, brauche eine integrierte Zell- und Batteriesystemproduktion.

Damit liefert der Bericht konkrete Fahrpläne zu Kernforderungen der Industrie, die der BDI im Strategiepapier »Innovative Antriebstechnologien, Elektromobilität und alternative Kraftstoffe« schon im Februar 2010 skizziert hat.

### Zweiter Bericht im Frühjahr 2011

Der Erfolg von Elektromobilität hängt entscheidend von heutigen Weichenstellungen ab. Die NPE wird einen schlüssigen Maßnahmenkatalog ebenso wie einen Plan für erforderliche Infrastrukturinvestitionen bis zum zweiten Bericht im Frühjahr 2011 vorlegen. Auch das Schaufensterprogramm und Vorschläge für Leuchtturmprojekte werden Gegenstand dieses Berichts sein.

Der BDI veranstaltet gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrsforum die Konferenz

»Elektromobilität in Deutschland: Eine Zwischenbilanz« am 18. Januar 2011. Informationen zur Veranstaltung finden Sie [hier](#).

### Empfehlungen der NPE in Kürze:

- die erstellte Normungsroadmap konsequent umzusetzen,
  - notwendige Rohstoffe strategisch zu sichern,
  - bestehende Projekte zu innovativen Materialien und neuen Recyclingsystemen zu intensivieren,
  - eine Auftaktkonferenz zur akademischen und beruflichen Aus- und Weiterbildung, die im Mai 2011 stattfinden wird,
  - die enge Verzahnung mit bestehenden Netzwerken von Industrie und Wissenschaft, um akademische Fachkräfte zu qualifizieren,
  - bestehende Modellregionen in wenige, große Schaufensterprojekte zu überführen,
  - technologische Entwicklungen in wenigen Leuchtturmprojekten zu bündeln.
- Weitere Informationen zum Thema Elektromobilität finden Sie [hier](#).

Ansprechpartnerin:  
Petra Richter, p.richter@bdi.eu

## Interview

## »Marktorientierter und technologieorientierter Ansatz«



Henning Kagermann, acatech-Präsident

**1. Ein halbes Jahr haben sich Experten in der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) Gedanken darüber gemacht, wie der Elektromobilität zum Erfolg verholfen werden kann. Was sind die wichtigsten konkreten Ergebnisse des Zwischenberichts?**

Wir haben mit dem Zwischenbericht die Analysephase der Nationalen Plattform Elektromobilität abgeschlossen und uns auf einen systemischen, marktorientierten und technologieoffenen Ansatz verständigt. Das ist meiner Meinung nach eine wesentliche Voraussetzung dafür, um Elektromobilität Made in Germany in Deutschland und weltweit zum Erfolg zu

machen. Dabei geht es, auch das ist wichtig, um die jetzt erforderlichen Schritte, wie Deutschland bis 2020 zum Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität werden kann. Beide Ziele sind uns gleichermaßen wichtig. Eine Schlüsselrolle spielt dabei die Batterie, und zwar einerseits die Weiterentwicklung der Lithium-Ionen-Technologie und andererseits die Forschung an Batteriekonzepten der nächsten Generation. Deutschland – dies ist eine Aussage der NPE – braucht eine integrierte Zell- und Batteriesystemproduktion. Ein anderes entscheidendes Thema ist die Normung und Standardisierung. Im Zwischenbericht haben wir deshalb auch eine deutsche Normungsroadmap verabschiedet.

**2. Ähnliche Forderungen hat man schon in der Vergangenheit an der einen oder anderen Stelle lesen können. Welchen Mehrwert leistet die NPE?**

Ich denke, eine entscheidende Leistung liegt darin, dass wir einen konsensualen Zwischenbericht vorlegen konnten, der wirklich von allen getragen wird. Erstmals in Deutschland wurde eine gemeinsame Forschungs- und Technologie-Roadmap mit klaren Prioritäten aufgestellt, um Deutschland zum internationalen Leitanbieter für marktfähige Elektromobilität zu machen. Darüber hinaus wurden zentrale Felder von der Rohstoffsicherheit über Standardisierung und Normung bis zu Ausbildung und Qualifizierung definiert.

Die NPE setzt zudem nicht nur ein Signal nach außen, dass die Elektromobilität von hoher Bedeutung für den Forschungs- und Technologiestandort Deutschland ist. Sie setzt auch ein Signal nach innen, indem sie führende Vertreter unterschiedlicher Industriebranchen unter dem Dach der Bundesregierung zusammenbringt.

**3. Wie geht es nun weiter?**

Bereits mit dem Zwischenbericht liegen konkrete Ergebnisse vor, mit deren Umsetzung sofort begonnen werden kann. Alle Vorschläge werden jetzt von der Bundesregierung geprüft. Zudem haben wir konkrete Arbeitspakete für die zweite Arbeitsphase definiert. Der zweite Bericht wird der Bundesregierung dann im Frühjahr 2011 vorgelegt. Darin werden u.a. Vorschläge für eine Weiterentwicklung heutiger Modellregionen zu aussagekräftigen Schaufenstern unterbreitet werden. Es bleibt also noch viel zu tun.

Henning Kagermann, geboren am 12.07.1947 in Braunschweig, machte 1972 sein Diplom in Experimentalphysik an der TU Braunschweig. Es folgten: 1975 die Promotion zum Dr. rer. nat. in theoretischer Physik und 1980 die Habilitation. Von 1998 bis 2009 war er CEO der SAP AG. Seit Juni 2009 ist Henning Kagermann Präsident von acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften.

### Die NPE hat am 30. November den Zwischenbericht vorgelegt

Die NPE ist ein nationales Expertengremium mit rund 150 Mitgliedern aus Politik, Industrie, Wissenschaft, Gewerkschaften und weiteren Partnern. Auf Einladung der Bundeskanzlerin hat die NPE am 3. Mai im Rahmen der Konferenz Elektromobilität die Arbeit in sieben Arbeitsgruppen aufgenommen. Vorsitzender des Lenkungskreises ist Henning Kagermann. Den Zwischenbericht der NPE und die Einzelberichte der Arbeitsgruppen finden Sie *hier*.



Übergabe des Zwischenberichts. Bundeswirtschaftsminister Brüderle, Kagermann (Vorsitzender Lenkungskreis NPE), Bundesverkehrsminister Ramsauer, Wissmann (VDA-Präsident) (1. Reihe v.l.n.r.). Foto: Bundesregierung/Susanne Eriksson.

## Güterverkehr

## Innovative Nutzfahrzeuge: Feldversuch geplant

**Der BDI unterstützt den länderübergreifenden Feldversuch der Bundesregierung und hat Ziele und Anforderungen formuliert. Gemeinsam mit 18 Unternehmen und Logistikverbänden gründete der BDI die Initiative für Innovative Nutzfahrzeuge.**

Experten prognostizierten die Zunahme des Verkehrsaufkommens im Straßengüterverkehr um circa 80 Prozent bis 2025. Damit wird es zukünftig noch stärker darauf ankommen, Verkehre intelligent und effizient zu gestalten. Die Bundesregierung hat das Potenzial von innovativen Nutzfahrzeugkonzepten erkannt und plant einen länderübergreifenden Feldversuch mit Lang-Lkw durchzuführen. Der Beginn des Feldversuchs ist für 2011 vorgesehen.

Der Feldversuch ist per Ausnahmerechtsverordnung zunächst auf fünf Jahre begrenzt. An dem Vorhaben werden sich Hessen, Sachsen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Thüringen, Baden-Württemberg und Bayern beteiligen. Diese Bundesländer repräsentieren circa 70 Prozent der Bundesrepublik.

Der BDI hat zusammen mit 18 namhaften Wirtschaftsverbänden und Logistikunternehmen die Initiative für Innovative Nutzfahrzeuge gegründet. Die Initiative unterstützt den geplanten Feldversuch mit Lang-Lkw und hat der Bundesregierung ihre Expertise bei der Durchführung des Feldversuchs angeboten.

Die neugegründete Initiative wirbt für das Ziel, durch eine moderate Anhebung von Länge und Gewichten von Lkws Fahrten auf weniger Fahrzeuge zu bündeln, die Effizienz im Güterverkehr zu erhöhen und den Kraftstoffverbrauch sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich zu senken. Zudem formuliert die Initiative Anforderungen an den Feldversuch. Sowohl Fahrer als auch Fahrzeuge müssen höchste Sicherheitsanforderungen erfüllen. Wichtig ist aber auch, dass der Co-modale Verkehr gestärkt wird.

Darüber hinaus setzt sich die Initiative für eine verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger und eine Stärkung der Co-



Die Bundesregierung will im kommenden Jahr einen Feldversuch für Innovative Nutzfahrzeugkonzepte starten. Foto: Hellmann Worldwide Logistics.

Modalität ein. Innovative Nutzfahrzeuge sollen deshalb im Zuge Co-modaler Lösungen die Entwicklung des Schienengüterverkehrs fördern.

Der BDI unterstützt die Durchführung eines bundesweiten Feldversuchs und hat dieses Projekt sei langem flankiert. BDI-Hauptgeschäftsführer Werner Schnappauf erklärte dazu anlässlich der Vorstellung des Aktionsplans:

»Die deutsche Industrie unterstützt den Feldversuch für Lang-Lkw. Innovative Nutzfahrzeuge sind besonders effizient, ermöglichen weniger Fahrten und damit mehr Klimaschutz. Dem BDI geht es um eine maßvolle Erhöhung der Länge auf rund 25 Meter und des Gewichts auf etwa 44 Tonnen – und das bei höchsten Sicherheitsanforderungen.«

Allein durch die moderate Anhebung des Gewichts könnten in der Stahlindustrie jährlich 100.000 unnötige Fahrten eingespart werden. Das Anpassen der Fahrzeuglängen könnte beispielsweise in der Papierindustrie die Anzahl der notwendigen Fahrten um 40 Prozent senken. Kraftstoffverbrauch und Emissionen ließen sich, je transportierter Tonne, um 15-30 Prozent reduzieren.

Der BDI fordert eine sachliche Diskussion über die ökologischen Vorteile innovativer Nutzfahrzeuge ebenso wie über mögliche Sorgen der Bürgerinnen und Bürger. Wichtiges Anliegen des Bündnisses ist ein offener, konstruktiver Dialog mit allen Akteuren.

Der länderübergreifende Feldversuch mit Lang-Lkw ist eine prioritäre Maßnahme des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik. Der Aktionsplan wurde am 22. November durch Bundesverkehrsminister Ramsauer vorgestellt. Er enthält 30 Maßnahmen, von denen das BMVBS 18 Vorhaben als prioritär eingestuft werden.

Zu diesen vorrangigen Maßnahmen zählen – neben dem Feldversuch mit Lang-Lkw – unter anderem eine »Sicherheitsstrategie für die Güterverkehr- und Logistikwirtschaft« und ein Feldversuch mit langen Güterzügen.

Weitere Informationen finden Sie *hier*.

Ansprechpartnerin:  
Fabienne Beez, [f.beez@bdi.eu](mailto:f.beez@bdi.eu)

## Netzregulierung Netzausbau erfordert nationalen Kraftakt

**Infrastrukturen in Deutschland benötigen massive Investitionen in hochmoderne Netze. Das gilt für die Energie- und Telekommunikationsbranche wie für den Schienenverkehr.**

Auf der 3. BDI-BNetzA-Regulierungskonferenz am 20. Oktober in Berlin erörterten die Teilnehmer Strategien für eine investitionsfreundliche Regulierung im wettbewerblichen Umfeld. Zugleich riefen die Teilnehmer zu mehr Engagement für eine breite gesellschaftliche Akzeptanz beim Netzausbau auf.

Mindestens 30 Milliarden Euro kostet der Ausbau des schnellen Internets in Deutschland. Ein ähnlich hoher Investitionsbedarf ergibt sich für die Energiewirtschaft durch die Einspeisung erneuerbare Energiequellen, den Ausbau von Grenzkuppelstellen und vieles mehr. Die Industrie ist bereit, diese Mittel zu investieren – wenn die notwendigen Voraussetzungen der Regulierung vorliegen.

### Ökonomische Vernunft als Maßstab

Zur Eröffnung der Regulierungskonferenz appellierte der BDI-Ausschussvorsitzende Alf Henryk Wulf an die Politik, die ökonomische Vernunft zur Grundlage jeder Regulierungsentscheidung zu machen: »Dies ist die beste Medizin gegen populistische Tendenzen, die letzten Endes immer auch zu Lasten der Verbraucher führt.« Regulierungsentscheidungen gehörten zudem regelmäßig auf den Prüfstand.



»Wenn sich die Umstände ändern, muss die Regulierung reagieren, um Nachteile von der Wirtschaft abzuwenden«, sagte Wulf.

Als netzabhängige Industrien unterliegen Telekommunikations- und Energiemärkte sowie der Schienenverkehr einer Zugangs- und Preisregulierung durch die



R. Grube (CEO, Deutsche Bahn AG), A. H. Wulf (Vorsitzender BDI-Ausschuss für Multimedia- und Telekommunikationspolitik) und M. Kurth (BNetzA-Präsident). Fotos: BDI/Kruppa.

Bundesnetzagentur. Diese führte seit Beginn der Liberalisierung in den neunziger Jahren zur Entstehung eines teilweise sehr dynamischen Wettbewerbs zum Vorteil der Kunden. Laut Wulf verlangten die neuen Herausforderungen des Netzausbaus einen gemeinsamen Kraftakt von Industrie, Politik und Regulierer. An die Adresse der Vertreter der Europäischen Kommission sagte Wulf, Impulse aus Brüssel seien wichtig – mit Augenmaß und in Übereinstimmung mit dem Subsidiaritätsprinzip.

Der Präsident der Bundesnetzagentur Matthias Kurth unterstrich die Investitionsbereitschaft der Industrie. Er versprach, weiter für die notwendigen Rahmenbedingungen einzutreten. Für die Energiewirtschaft habe sein Haus im Rahmen der Anreizregulierung bereits 10 Milliarden Euro genehmigt, weitere 100 Neuanträge seien der Bundesnetzagentur bis Mitte 2010 eingegangen. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn, erinnerte daran, dass Netzinvestitionen vor allem dann gefördert werden, wenn das eingesetzte Kapital am Ende auch angemessen verzinst werde.

### Lange Verfahren sind »Hemmschuh«

Als »Hemmschuh« eines zügigen Ausbaus bezeichnete Kurth die langwierigen Planverfahren. Proteste gegen Stuttgart

21 erschienen zwar besonders heftig, seien aber nur Teil der weitverbreiteten Widerstände gegen die Umsetzung von Infrastrukturprojekten. Neben einer geduligen Klärung der Fakten könnten konkrete Maßnahmen ergriffen werden: »Die Aussicht, das mit der Hochspannungsleitung auch schnelles Internet verlegt wird, könnte die Akzeptanz befördern.«

Der Vorstandsvorsitzende der E.ON AG, Johannes Teyssen, sagte: »Das Energiekonzept funktioniert nur, wenn wir in neue Netze investieren.« Mangelnde Akzeptanz beim Ausbau von Netzen könne die Umsetzung des Energiekonzepts der Bundesregierung gefährden. Im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern seien der hohe Nutzen und die lokalen Lasten des Netzausbaus besser zu kommunizieren.

Während am Vormittag der Konferenz Regulierungsfragen sektorübergreifend diskutiert wurden, teilten sich die Panels am Nachmittag auf vier Fachforen zu den Themen Energie, Schiene, Telekommunikation und Wasserwirtschaft auf.

Weitere Informationen finden Sie *hier*.

Ansprechpartner:  
Dr. Michael Littger, [m.littger@bdi.eu](mailto:m.littger@bdi.eu)

## Infrastrukturpolitik

### Gemeinsame Erklärung zur Verkehrsinfrastruktur

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen höchste Priorität haben. Denn es sind Zukunftsinvestitionen. In einer bislang einzigartigen Aktion appelliert der BDI gemeinsam mit zwölf zentralen Repräsentanten der Verkehrswirtschaft an die Politik: Investitionen sichern, Effizienz verbessern, Wachstum stärken.



Verkehrsinfrastruktur:  
Investitionen sichern, Effizienz verbessern,  
Wachstum stärken  
Gemeinsame Erklärung  
Berlin, September 2010

Der BDI hat mit Partnern eine »Gemeinsame Erklärung« zur Verkehrsinfrastruktur vorgelegt.

Gut ausgebaute und vernetzte Verkehrswege bilden das Rückgrat unserer Exportnation. Sie sind wesentliche Voraussetzungen für Wachstum, Wohlstand, Klimaschutz und Lebensqualität.

Seit Jahren bleiben die Investitionen aber unter dem Bedarf. Im Zeitraum von 2001 bis 2008 hat der Bund jährlich weniger als zehn Milliarden Euro in seine Verkehrswege investiert. Nach Expertenmeinung liegt der Bedarf bei mindestens zwölf Milliarden Euro pro Jahr.

Durch die Konjunkturpakete I und II hat Deutschland dieses Niveau erreicht. Ab 2011 sollen die Investitionen erneut auf unter zehn Milliarden Euro sinken. Zudem sind sie mit Etatisrisiken behaftet. Für den Zeitraum nach 2010 sind, gemäß der aktuellen Finanzplanung, bedarfsgerechte Investitionen nicht vorgesehen.

Die chronische Unterfinanzierung führt zu einem beunruhigenden Substanzverlust der deutschen Verkehrsinfrastruktur: So ist der Modernitätsgrad, das Verhältnis von Netto- zu Bruttoanlagevermögen, für die gesamten Verkehrswege von 1980 bis 2008 deutlich gesunken – von 78 auf 66 Prozent.

Ansprechpartnerin:  
Fabienne Beez, [f.beez@bdi.eu](mailto:f.beez@bdi.eu)

Deutschland braucht für seine Verkehrsinfrastruktur eine Doppelstrategie.

Die Investitionen müssen mittelfristig auf mindestens zwölf Milliarden Euro jährlich verstetigt werden. Zudem muss die Politik die knappen Mittel effizienter verwenden. Das bedeutet unter anderem:

- Investitionen nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten priorisieren,
- Transparenz des Investitionsbedarfs erhöhen,
- Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen nutzen,
- Öffentlich-Private Partnerschaften stärken,
- Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft weiterentwickeln und
- Intelligente Verkehrssysteme realisieren.

Die Gemeinsame Erklärung finden Sie *hier*.

## Seeverkehr

### DSVK: JadeWeserPort für Verlader eine zusätzliche Option

»Ein nationaler Tiefwasserhafen ist grundsätzlich positiv und für die Verloader eine weitere Option«, erklärte der Vorsitzende des Deutschen Seeverladerkomitees im BDI (DSVK), Rüdiger S. Grigoleit, beim Besuch des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven. Entscheidend für den Erfolg des Projekts sei allerdings der rasche Ausbau der Hinterlandanbindung des Hafens. Hier sei noch viel zu tun, so Grigoleit.

Die Besichtigung der größten Wasserbaustelle Europas fand im Rahmen der Herbstsitzung des DSVK Ende Septem-

ber 2010 statt. Vertreter der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft, der JadeWeserPort Logistics Zone GmbH sowie der Wirtschaftsförderung in Wilhelmshaven GmbH informierten die DSVK-Mitglieder vor Ort über den aktuellen Stand beim Bau und die zukünftigen Perspektiven des Tiefwasserhafens.

Weitere Themen der DSVK-Herbstsitzung waren die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts, die aktuellen Entwicklungen bei dem von den USA geplanten 100 Prozent-Containerscanning sowie die Klimaanpassung der Wasser-

straßen. Zu Beginn des neuen Jahres will das DSVK seine turnusmäßigen Gespräche mit Vertretern der Häfen Rotterdam und Antwerpen fortsetzen.

Ansprechpartner:  
Michael Kandora, [m.kandora@bdi.eu](mailto:m.kandora@bdi.eu)

## Europäische Verkehrspolitik

## Reform der Eurovignette: Einigung im EU-Verkehrsrat

**Die Verkehrsminister der EU-Mitgliedsstaaten haben sich auf ihrer Herbsttagung am 15. Oktober auf eine Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie verständigt. Ein Kompromissvorschlag der belgischen Ratspräsidentschaft wurde mit einer qualifizierten Mehrheit angenommen.**

Die Beratungen zur Überarbeitung der Richtlinie werden ab 2011 auf Grundlage eines gemeinsamen Standpunktes des Rates in zweiter Lesung fortgesetzt werden. Die politische Einigung unter belgischer Ratspräsidentschaft wurde durch erhebliche Änderungen am Richtlinien-vorschlag ermöglicht. Die umstrittene Anlastung von Staukosten wird durch einen aufkommensneutralen Mechanismus ersetzt, der eine stärkere Differenzierung der Infrastrukturgebühren ermöglicht.

Zuschläge auf die bestehende Lkw-Maut dürfen lediglich für Lärm- und Luftverschmutzungskosten erhoben werden. Die ursprünglich vorgesehene Zweckbindung der Einnahmen wird dem Ermessen der EU-Mitgliedstaaten unterstellt. Überdies

sollen umweltfreundliche Fahrzeugklassen temporär von der Regelung ausgenommen werden können. Der Kompromisstext bietet den unterschiedlichen Systemen in den EU-Mitgliedstaaten mehr Flexibilität in der Umsetzung der neuen Regeln. Trotz kontroverser Debatten haben die weitgehenden Zugeständnisse gegenüber den EU-Mitgliedstaaten zu einer Verständigung geführt.

Der BDI bewertet den Kommissionsvorschlag insgesamt kritisch, da er mit erheblichen methodischen und praktischen Problemen verbunden ist und deutliche Kostensteigerungen für die Wirtschaft zur Folge haben würde. Ein unmittelbarer Mehrwert gegenüber bereits bestehenden Instrumenten zur Verringerung der negativen Auswirkungen von Mobilität ist hingegen nicht erkennbar. Doch mit dem nun gefundenen Kompromiss greift der Rat wesentliche Argumente der Wirtschaft auf. Eine wichtige Verbesserung ist, dass Staukosten nicht mehr in Form von Zuschlägen für externe Kosten angelastet werden können.

Gleichwohl können bei einer zeitlichen und räumlichen Differenzierung Konflikte für Logistikunternehmen auftreten, die durch vorgeschriebene Lenk- und Lieferzeiten nicht immer flexibel sind. Bei der Zweckbindung hat sich eine Mehrheit der Mitgliedstaaten gegen eine verbindliche Regelung ausgesprochen. Dadurch wird der Sinn der Anlastung von externen Kosten grundsätzlich in Frage gestellt, da die Einnahmen aus den Gebühren der Lkw-Maut nicht der Verkehrsinfrastruktur zufließen.

Im weiteren Verfahren wird der BDI seine Position gegenüber den verhandelnden EU-Institutionen klar kommunizieren. Die zweite Lesung beginnt sobald der gemeinsame Standpunkt des Rates dem Europäischen Parlament, voraussichtlich im Januar 2011, zugeleitet wurde. Der Berichterstatter der Sozialdemokraten, Saïd El-Khadraoui, muss innerhalb von vier Monaten die gesamte zweite Lesung durchführen. Das Europäische Parlament hatte sich in erster Lesung im März 2009 bereits grundsätzlich für den Vorschlag der Kommission ausgesprochen.

Den Kompromisstext finden Sie *hier*.

Ansprechpartner:  
Hanna Blankemeyer,  
[h.blankemeyer@bdi.eu](mailto:h.blankemeyer@bdi.eu)  
Fabienne Beez, [f.beez@bdi.eu](mailto:f.beez@bdi.eu)



Die EU-Verkehrsminister haben sich auf einen Kompromiss zur Novelle der EU-Wegekostenrichtlinie verständigt. Foto: Toll Collect.

## Infrastrukturprojekte

### Stuttgart 21: Grundkonsens für Infrastrukturprojekte erforderlich

**Der BDI wirbt für einen neuen gesellschaftlichen Grundkonsens über die Bedeutung von wichtigen Infrastrukturprojekten.**

Investitionen in exzellente Infrastruktur sind ein entscheidender Faktor im globalen Wettbewerb und sichern den Wohlstand von morgen. Doch gegen Infrastrukturprojekte, die für die Zukunft unseres Landes bedeutsam sind, formieren sich zunehmend Proteste.

Stuttgart 21 ist zu einem Symbol für diese Proteste geworden. Der BDI sieht diese zunehmende Dagegen-Mentalität



Infrastrukturprojekte wie der Bau von Bahnhöfen sind für die Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Foto: BDI/fotolia (Norman Enke).

mit Sorge und wirbt für einen neuen gesellschaftlichen Konsens über die Bedeutung von Investitionen. Entscheidend ist dabei ein Bewusstsein für gesamtgesellschaftliche Erfordernisse und volkswirtschaftliche Vorteile von Infrastrukturprojekten.

Daher hat sich der BDI, zusammen mit wichtigen Persönlichkeiten der deutschen Industrie, öffentlich für das Projekt Stuttgart 21/Neubaustrecke Wendlingen-Ulm positioniert. Zugleich wirbt der BDI dafür, dass der Diskurs sachlich geführt und das Schüren von Emotionen vermieden wird.

Das bedeutet aber auch, dass demokratische und rechtsstaatliche Prozesse besser durch gesellschaftlichen Dialog und aktive, transparente Information flankiert werden müssen. Und: Deutschland braucht kürzere und zugleich partizipative Planungs- und Genehmigungsverfahren an deren Ende Vertrags- und Rechtssicherheit gelten muss.

Der BDI hat die sachorientierten Schlichtungsrunden in Stuttgart unterstützt, begrüßt das Ergebnis und fordert zugleich

die Akzeptanz des Schlichtungsspruches, der die Fortsetzung des Projekts vorsieht. BDI-Präsident Hans-Peter Keitel betont:

»Die Transparenz ist viel größer geworden. Das ist gut für das Projekt. Jetzt kommt es darauf an, das Ergebnis des Verfahrens anzuerkennen. Die Kommunikation zwischen Befürwortern und Gegnern muss auch nach dem Verfahren ernsthaft und sachorientiert sein. (...) Ebenso muss jetzt glasklar sein, dass der Bau von Stuttgart 21 selbstverständlich weitergeht.«

BDI-Präsident Keitel hat in seiner *Rede zum Tag der Deutschen Industrie* am 28. September die Position der Wirtschaft zu Stuttgart 21 verdeutlicht. Die Vorstandschefs namhafter Unternehmen haben sich in einer gemeinsamen Erklärung für die geplante Umsetzung von Stuttgart 21 ausgesprochen. Die Pressemitteilung finden Sie *hier*.

Ansprechpartnerin:  
Fabienne Beez, [f.beez@bdi.eu](mailto:f.beez@bdi.eu)

## Neues BDI-Mitglied: Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband MoVe

**Der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband MoVe ist ab 1. Januar 2011 neues BDI-Mitglied.**

Der BDI-Vorstand hat in seiner Sitzung am 29. November den Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (Agv MoVe) in den BDI aufgenommen. Damit wächst der BDI zum 1. Januar 2011 auf 37 Mitgliedsverbände.

Der Agv MoVe engagiert sich zum Beispiel für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Er bekennt sich ausdrücklich zu Wettbewerb und Unternehmertum in seinen Märkten. Dabei tritt der Agv MoVe für einen »Wettbewerb der

**Agv-MoVe**  
Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V.

besseren unternehmerischen Konzepte« ein anstatt einer Konkurrenz allein über niedrige Personalkosten.

Der Agv MoVe nimmt mit seinen 72 Mitgliedern mit fast 200.000 Beschäftigten eine herausragende Position innerhalb der Verkehrsbranche ein. Er vereint Verkehrsunternehmen – Schiene, Bus –, Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie Unternehmen, die Serviceleistungen für Verkehrsdienstleister erbringen.

Innerhalb der Branche ist Agv MoVe der einzige Verband, der zwei grundlegende Funktionen inne hat: Vertretung der Wirtschaftsinteressen seiner Mitglieder und Arbeitgeberorganisation.

Weitere Informationen finden Sie hier:  
[www.agv-move.net](http://www.agv-move.net)

Herausgeber: Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.; Abteilung Infrastruktur, Verkehr und Telekommunikation

Breite Straße 29; 10178 Berlin; Telefon: +49 30 2028-1416;

E-Mail: [verkehrspolitik@bdi.eu](mailto:verkehrspolitik@bdi.eu); Internet: <http://www.bdi.eu/9.htm>

Redaktion: Dr. Ben Möbius (V.i.S.d.P.), Petra Richter



**BDI**

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.