Positionspapier

Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Rahmenbedingungen im Verkehrssektor

Infrastruktur, Verkehr und Telekommunikation

Dokumenten Nr.
D 0279

Datum
20. Mai 2009

I. Bewertung der Maßnahmenpakete I und II

Der BDI begrüßt die verkehrspolitischen Elemente der Maßnahmenpakete I und II der Bundesregierung zur Sicherung der Arbeitsplätze, Stärkung der Wachstumskräfte und Modernisierung des Landes. Wichtige Empfehlungen des BDI und seiner Mitgliedsverbände wurden aufgegriffen. So stehen mit den Investitionsprogrammen insgesamt 4 Mrd. Euro zusätzlich für Investitionen in die Bundesverkehrswege zur Verfügung. Das Investitionsvolumen für die Bundesverkehrswege liegt damit in diesem und im kommenden Jahr nominal über 12 Mrd. Euro.

Um eine dauerhaft bedarfsgerechte Erhaltung und Modernisierung der Verkehrswege zu gewährleisten, ist eine vollständige Durchfinanzierung der Verkehrsprojekte und damit eine Verstetigung der Investitionsmittel in den Folgejahren erforderlich. Mit den zusätzlichen Investitionen in die kommunalen Infrastrukturen können wichtige Modernisierungsmaßnahmen eingeleitet werden. Dabei muss sichergestellt werden, dass diese Mittel zusätzlich und möglichst flexibel für wachstumsfördernde Investitionen eingesetzt werden.

Die Umstellung der Kfz-Steuer auf CO_2-Basis zum 1. Juli 2009 ist richtig. Damit werden eine Anschlussregelung an die im Sommer auslaufende Steuerbefreiung für umweltfreundliche Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge und langfristige Planungssicherheit für die Verbraucher geschaffen.

Die deutliche Aufstockung der Mittel für die anwendungsorientierte Forschung im Bereich der Mobilität kann einen wichtigen Beitrag für unsere nachhaltige Mobilität leisten. Mit Blick auf die geteilten Zuständigkeiten der Bundesministerien BMBF, BMU, BMVBS und BMWi wäre eine stärkere Koordinierung hilfreich. Zudem sollten die geförderten Projekte über die Laufzeit der Maßnahmenpakete hinaus fortgeführt werden können.

Öffentliche Investitionen sind von entscheidender Bedeutung. Doch die Politik ist zugleich aufgefordert, jetzt Maßnahmen zu ergreifen, die die Realwirtschaft stärken und keine Steuergelder kosten.

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
Mitgliedsverband
BUSINESSEUROPE

Telekontakte
T: 030 2028-1498
F: 030 2028-2498

Internet
www.bdi.eu

E-Mail
T.Fabian@bdi.eu

II. Wirtschaft entlasten, Investitionen fördern - Maßnahmen für Konjunktur und Arbeitsplätze, die kein Steuergeld kosten.

Die deutsche Industrie fordert die Politik dringend auf, auch in der Verkehrspolitik alle wichtigen Stellschrauben zu bewegen, um die wirtschaftliche Krise abzumildern und Deutschland strukturell zu stärken. Planungsverfahren beschleunigen, Bürokratie abbauen, Verantwortung klar zuordnen und Aufgaben stringent verteilen, Effizienz steigern, private Investitionen ermöglichen, Hindernisse abbauen – darum muss es gehen in der Verkehrspolitik. Zusätzliche Belastungen für die Realwirtschaft sind strikt zu vermeiden. Jetzt kommt es darauf an, die Chance der Krise zu nutzen und unser Land zu modernisieren. Dafür schlägt der BDI zehn Maßnahmen vor.

1. Effizienz bei Planung und Betrieb von Fernstraßen steigern
2. Private Investitionen in die Verkehrswege stärken
3. Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrswegebau beschleunigen
4. Verkehrstelematik- und Verkehrsmanagementlösungen fördern
5. Rahmenbedingungen für einen wettbewerbsfähigen Schienenverkehr verbessern
6. Zukunftsfähige Strukturen für den Luftverkehrsstandort Deutschland schaffen
7. Planungs- und Rechtssicherheit für den Flughafenausbau herstellen
8. Flugverkehrsmanagement im europäischen Luftraum optimieren
9. Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen stärken
10. Verantwortungsvolle und nachhaltige Mobilität durch wirksame, kosteneffiziente Instrumente fördern

1. Effizienz bei Planung und Betrieb von Fernstraßen steigern

Die komplizierten Beziehungen von Bund und Ländern bei Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb von Bundesfernstraßen führen mitunter zu gesamtwirtschaftlich nicht optimalen Lösungen. Um Wachstumskräfte zu stärken, müssen diese Beziehungen entflochten, Zuständigkeiten klar zugeordnet und Finanzierungsfragen geklärt werden. Dann können die Investitionsmittel für unsere Verkehrswege so effizient wie möglich eingesetzt werden.

- **Bundesstraßen ohne Fernverkehrsbedeutung abstufen und in Länderverantwortung geben**

  Bundesstraßen, deren Bedeutung für den Fernverkehr gering ist, sollten abgestuft werden und damit in die ausschließliche Verantwortung der Länder übergeben werden. Nach vorsichtigen Schätzungen haben etwa 18.000 bis 20.000 km der heutigen Bundesstraßen keine Fernverkehrsbedeutung mehr. Hinzu kommen rund 4.100 km autobahnparallele Bundesstraßen. Insgesamt wären damit bis zu 50 Prozent der heutigen Bundesstraßen von den Ländern abgestuft zu übernehmen. Zugleich muss dabei eine uneingeschränkte Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes durch eine bedarfsgerechte Mittelausstattung gewährleistet werden. Mittelfristig müssen die Kompetenzen des Bundes im Bereich der Fernstraßenverwaltung weiter konzentriert und damit gestärkt werden.

- **Bundesverantwortung für wichtige Fernstraßen durch Öffnungsklausel im Grundgesetz stärken**

  Bisher trägt der Bund nur die Finanzverantwortung für die Fernstraßen, die Länder übernehmen deren Planung, Bau und Betrieb. Der Bund sollte jedoch die Möglichkeit haben, für besonders wichtige Fernstraßen, die eine herausgehobene Bedeutung für den nationalen und internationalen Verkehr haben, die Aufgabenverantwortung umfassend an sich zu ziehen. Artikel 90 Grundgesetz sollte ergänzt werden, damit der Bund diese Infrastrukturen in eine bundeseigene Verwaltung übernehmen kann. Bei der Erfüllung der damit verbundenen operativen Aufgaben kann sich der Bund der Expertise Privater bedienen. Diese Leistungen können ausgeschrieben werden und auf der Basis vertraglicher Vereinbarungen durch Private erbracht werden.

2. Private Investitionen in die Verkehrswege stärken

Die Verkehrswege in Deutschland müssen dringend leistungsfähig erhalten, modernisiert und ausgebaut werden. Das gelingt nur mit bedarfsgerechten Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen. Private Investitionen in die Verkehrswege bilden neben der traditionellen Haushaltsfinanzierung eine wichtige Säule moderner Verkehrspolitik. Deshalb sollten die Potenziale Öffentlich-Privater Partnerschaften für den Verkehrswegebau besser ausgeschöpft werden.

- **Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) weiterentwickeln**

  Die Bundesregierung ist aufgefordert, die schon im Koalitionsvertrag vom November 2005 vereinbarte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zügig anzugehen. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sollten der VIFG direkt und in voller Höhe für Investitionen zugewiesen werden. Die Zweckbindung für Investitionen muss rechtlich und wirtschaftlich verbindlich werden.

  Mit einer Maastricht-neutralen Kreditermächtigung für die VIFG, zum Beispiel begrenzt in Höhe einer Jahreseinnahme der Lkw-Maut, könnten

zusätzliche Infrastrukturinvestitionen mobilisiert und nachhaltige Finanzierungskreisläufe geschaffen werden. Eine Kreditaufnahme durch die VIFG würde zudem zum Ausgleich zeitlicher Inkongruenzen zwischen der Mauteinnahme und der Realisierung der Vorhaben beitragen. Damit könnten die wirtschaftlichen Vorteile einer vorzeitigen und bedarfsgerechten Realisierung von Verkehrsprojekten erschlossen werden.

- **Potenziale Öffentlich-Privater Partnerschaften nutzen**

  Bund, Länder und Kommunen sind aufgefordert, die vielfältigen Potenziale Öffentlich-Privater Partnerschaften (PPP) im Verkehrswegebau konsequent zu nutzen (z. B. A- und F-Modelle). Mit PPP können Vorhaben gegenüber traditionellen Beschaffungsformen häufig schneller und effizienter realisiert und über die gesamte Nutzungsdauer optimiert betrieben werden. PPP-Lösungen sollten flexibel ausgestaltet werden. Sie sollten immer dann konsequent eingesetzt werden, wenn ihre Vorteile in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nachgewiesen wurden. Die Bundesregierung ist aufgefordert, noch bestehende Hemmnisse für PPP zu beseitigen und die gesetzlichen Rahmenbedingungen für PPP weiter zu verbessern.

3. Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrswegebau beschleunigen

Die Verfahren zur Planung und Genehmigung von Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland dauern häufig Jahre, nicht selten auch Jahrzehnte. Mit einer Reihe von Beschleunigungs- und Vereinfachungsgesetzen konnten wichtige Erfolge bei der Beschleunigung der Planungsverfahren erreicht werden. Der vergleichsweise schnelle Aufbau moderner Infrastrukturen in den neuen Bundesländern hat gezeigt, dass Baurecht auch in Deutschland binnen angemessener Zeit geschaffen werden kann. Dennoch bestehen nach wie vor erhebliche Optimierungspotenziale. Bund und Länder sind daher aufgefordert, gemeinsam weitere Maßnahmen zu ergreifen, um Verkehrsvorhaben zügig zu planen und Investitionen bedarfsgerecht umzusetzen.

- **Privates Projektmanagement im Planfeststellungsverfahren**

  Die stark belasteten Planungsbehörden können durch private Koordinatoren unterstützt werden, die die Abstimmung für Bereiche übernehmen könnten, die nicht unmittelbar den Kern der planerischen Abwägung betreffen. Insbesondere ist zu denken an:

  - die Organisation der Antragskonferenz;
  - die Erstellung von Verfahrensleitplänen;
  - die Fristenkontrolle;
  - die faktische Durchführung von Anhörung und Öffentlichkeitsbeteiligung etc.

- **Übertragung von Regelungen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes in das VwVfG**

  Aufgrund positiver Erfahrungen mit einigen Regelungen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes sollten diese in das allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz übernommen werden.

  - Entscheidungsfrist für Behörde zum Verzicht auf einen Erörterungstermin;
  - Verkürzung der Drei-Monats-Frist (Anhörung von Behörden) auf einen Monat;
  - Regelung entspr. §7 Abs. 1 S. 1 9. BImSchV, nach der die Behörde die Vollständigkeit der Antragsunterlagen innerhalb einer Frist zu prüfen und die Vollständigkeit zu bestätigen hat.

- **Straffungen beim Raumordnungsverfahren**

  Die raumordnerischen Feststellungen könnten nicht mehr in einem separaten Verfahren, sondern im Planfeststellungsverfahren getroffen werden. Damit könnten sich Doppelprüfungen und Überschneidungen im Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren vermeiden lassen.

  Alternativ könnten die Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren verbindlich „abgeschichtet“ werden, so dass UVP-Belange, die bereits im ROV geprüft wurden, im Planfeststellungsverfahren nicht erneut geprüft werden müssten. Eine derartige Abschichtungswirkung ist heute nur fakultativ.

- **Beweislastumkehr in der FFH- und Vogelschutz-RL**

  Umweltverträglichkeitsprüfungen stellen einen großen Kosten- und Zeitfaktor in der Planungspraxis dar, wobei die beteiligten Verbände in der Regel die Möglichkeit haben, mit Hinweis auf das Vorkommen seltener Spezies Planungsverfahren zu verzögern. Eine Beschleunigung des Verfahrens könnte durch Umkehrung der Beweislast erreicht werden.

  Alternativ sollten die Schwellenwerte für UVP angehoben oder auf Neubaumaßnahmen beschränkt werden.

- **Ausweitung der Regelungen zum Sofortvollzug und Erweiterung der Zulassung von Plangenehmigungen**

  Die heute mögliche Anordnung des Sofortvollzugs bei Vorhaben des vordringlichen Bedarfs bei Bundesfernstraßen könnte auf Ausbaumaßnahmen mit geringem Leistungsumfang, Rastanlagen o. ä. erweitert werden. Die Eingriffintensität in FFH-/ Vogelschutzgebiete wäre relativ gering.

- **Einführung gesetzlicher Planvorbehalte im Planfeststellungsverfahren**

  Zeitaufwendige Fragen, die rechtsschutzrelevant sind, könnten in nachgelagerte Verfahren verschoben werden (§74 Abs. 3 VwVfG).

- **Erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes**

  Im Rahmen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes 2006 wurde u. a. die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes für insgesamt 57 Bundesfernstraßenprojekte bestimmt. Erste Erfahrungen in der Anwendung dieser Vorschrift deuten darauf hin, dass es zu einem bereits im Rahmen der Beratung des Gesetzentwurfes von namhaften Fachleuten befürchteten Verfahrensstau beim Bundesverwaltungsgericht kommen könnte. Vor diesem Hintergrund sollte diese Regelung unverzüglich überprüft werden, um rasch Lösungen für eine Beschleunigung der anhängigen Verfahren zu ermöglichen.

4. Verkehrstelematik- und Verkehrsmanagementlösungen fördern

Telematik- und Verkehrsmanagementsysteme können einen wesentlichen Beitrag zu einer effizienteren und umweltschonenderen Mobilität leisten. Voraussetzung dafür sind kompatible und flächendeckende Angebote. Die Politik steht in der Pflicht, rasch die Rahmenbedingungen für die Einführung erforderlicher Infrastrukturen und die Verfügbarkeit von Echtzeit-Verkehrsdaten zu schaffen.

- **Rechtliche Rahmenbedingungen für Mehrwertdienste auf der Basis von Informationen aus dem Lkw-Mautsystem schaffen**

  Spezifische und aktuelle Verkehrsinformationen können die Leistungsfähigkeit des Straßengüterverkehrs erheblich verbessern helfen. Das deutsche Lkw-Mautsystem könnte als Plattform dienen, auf der Dritte so genannte Mehrwertdienste anbieten. Vor diesem Hintergrund bleibt die Bundesregierung aufgefordert, die im Masterplan Güterverkehr und Logistik zugesagte Klärung der vertraglichen Rahmenbedingungen zur Nutzung des deutschen Lkw-Mautsystems für Mehrwertdienste bis 2009 zu beschleunigen. Diese Rahmenbedingungen sind die Grundlage für die Einrichtung einer Telematics-Gateway-Gesellschaft (TGG), der die technische und organisatorische Umsetzung obliegt. Darüber hinaus muss der Zugang zu einer solchen Mautplattform dauerhaft wettbewerbsneutral gesichert werden. Mit geeigneten Pilotprojekten könnten kurzfristig ausgewählte Mehrwertdienste in der Praxis erprobt werden. Die Bundesregierung sollte in enger Abstimmung mit der EU-Kommission klären, ob eine TGG auch für Pilotprojekte eine zwingende Voraussetzung ist.

- **Frequenzvergabe für die Car2x-Kommunikation beschleunigen**

  Car2x-Kommunnikationslösungen können vor allem mit Blick auf kooperative Sicherheitssysteme und effiziente Mobilität einen deutlichen Mehrwert bieten. Deshalb hat die EU-Kommission im August 2008 europaweit Frequenzen für die Car2x-Kommuikation (Car-to-Car oder Car-to-Infrastructure) reserviert. Die Bundesregierung und die Bundesnetzagentur sollten nun zügig die Frequenzvergabe diskriminierungsfrei regulieren und die Vergabekonditionen erlassen.

- **IKT-Lösungen beim Infrastrukturausbau berücksichtigen**

  Das frühzeitige Einbeziehen von IKT-Lösungen bei Erhalt, Neu- und Ausbau der Verkehrswege insbesondere in Ballungsräumen und an Hauptverkehrsachsen kann dazu beitragen, knappe öffentliche Gelder effizienter einzusetzen. Leerrohre und weitere IKT-Infrastrukturen können als Basis für IKT-Lösungen im Verkehr einen wichtigen Beitrag für eine moderne Mobilität und reibungslose Logistik leisten.

5. Rahmenbedingungen für einen wettbewerbsfähigen Schienenverkehr verbessern

Die Unternehmen der verladenden Industrie sind auf einen leistungs- und wettbewerbsfähigen Schienenverkehr angewiesen. Die Schiene leistet einen unverzichtbaren Beitrag für einen effizienten und zuverlässigen Güterverkehr. Die Rahmenbedingungen für einen wettbewerbsfähigen Schienenverkehr müssen weiter verbessert werden.

- **Schieneninfrastrukturen gezielt ausbauen**

Zahlreiche Herausforderungen der Eisenbahnen, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, resultieren aus dem Mangel an verfügbaren Infrastrukturkapazitäten. Die Politik ist daher vor allem gefordert, einen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastrukturen im Schienenverkehr zu gewährleisten. Die mit den Maßnahmenpaketen I und II bereitgestellten Mittel leisten einen entscheidenden Beitrag dazu. Neben den bundeseigenen Schieneninfrastrukturen müssen dabei auch die nicht-bundeseigenen Schieneninfrastrukturen (NE-Infrastrukturen) berücksichtigt werden, die einen wichtigen Beitrag für ein leistungsfähiges Schienennetz erbringen. Kurzfristig sollten daher Mittel gezielt und bedarfsgerecht auch zur Sicherung und Weiterentwicklung der NE-Bestandsnetze eingesetzt werden. Darüber hinaus ist eine einheitliche und eigentümerunabhängige Finanzierungsgrundlage für funktional gleichartige Eisenbahninfrastrukturen erforderlich. Mit geeigneten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen muss eine effiziente Bewirtschaftung der Infrastrukturen sichergestellt werden. Die rasche und lückenlose Ausstattung der Frachtkorridore mit dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ERTMS muss beschleunigt realisiert werden.

- **Wettbewerb auf der Schiene weiter stärken**

Die deutsche Industrie hat in den vergangenen Jahren positive Erfahrungen mit dem Wettbewerb auf der Schiene gemacht. Er hat zu erheblichen Produktivitäts- und Qualitätsfortschritte bei der Deutschen Bahn AG und privaten Wettbewerbern beigetragen. So ist der Transport von Gütern auf der Schiene in jüngster Zeit für die Wirtschaft attraktiver geworden. Deshalb ist die Politik gefordert, die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene weiter zu verbessern und auch auf europäischer Ebene auf eine vollständige Öffnung der Schienenverkehrsmärkte hinzuwirken. Die grundsätzlich positiven Erfahrungen mit der Entwicklung des Wettbewerbs in Deutschland belegen, dass mit der konsequenten Trennung unternehmerischer und hoheitlicher Aufgabenbereiche bei den Eisenbahnen der richtige Weg eingeschlagen wurde. Auch internationale Erfahrungen im Eisenbahnwesen und in anderen Netzsektoren bestätigt das. Der langjährige Reformpfad der Deutschen Bahn AG muss daher konsequent fortgesetzt. Dazu gehört auch, für das Unternehmen eine echte Privatisierungsperspektive zu realisieren.

6. Zukunftsfähige Strukturen für den Luftverkehrsstandort Deutschland schaffen

Gerade als exportorientierte Volkswirtschaft braucht Deutschland eine strategisch geplante, leistungs- und wettbewerbsfähige Flughafeninfrastruktur. Nur dann kann der Wachstumsmotor Luftverkehr seine volle Wirkung entfalten. 40 Prozent des gesamten deutschen Exports werden über die Flughäfen abgewickelt. Mit einem Flughafenkonzept will die Bundesregierung Kernelemente für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur in Deutschland definieren. Doch der nach der Abstimmung zwischen BMVBS und BMU vorgelegte dritte Entwurf eines Flughafenkonzepts hat sich von den ursprünglichen Zielsetzungen weit entfernt. Gegenüber den vorhergehenden Entwürfen stellt er eine deutliche Verschlechterung dar. Die Bundesregierung muss den aktuellen Entwurf des Flughafenkonzepts daher grundlegend revidieren und sollte dabei wieder an die ursprünglichen Intentionen anknüpfen. Zugleich ist die Bundesregierung aufgefordert, zusätzliche Belastungen für die Luftverkehrsbranche unbedingt zu vermeiden. Das gilt insbesondere für die geplante Umwandlung des Luftfahrtbundesamtes in eine Anstalt des öffentlichen Rechts – eine Maßnahme, die zu Mehrkosten für die Luftverkehrswirtschaft von mindestens 16 Mio. Euro jährlich führen würde.

- **Ein zukunftsfähiges Flughafenkonzept beschließen**

  Der – überwiegend von der Luftverkehrswirtschaft selbst finanzierte – Ausbau von Flughäfen muss nachfragegerecht und zeitnah erfolgen können. Das gilt insbesondere für die großen Drehkreuze in Frankfurt/Main und München, an denen zusätzliche Kapazitäten dringend benötigt werden. Kernelemente eines zukunftsfähigen Flughafenkonzepts sind daher: ein ausdrückliches Bekenntnis zu einem bedarfsgerechten Ausbau von Flughäfen, insbesondere der überlasteten Drehkreuz-Flughäfen; ein klares Bekenntnis zu einem nachfragegerechten Nachtflugbetrieb; die Festschreibung einer stärker koordinierenden Rolle des

Bundes bei der künftigen Entwicklung der Flughäfen. Waren diese Kernanliegen in den ersten Entwürfen des BMVBS enthalten, so sind sie im Zuge der Ressortabstimmung bis zur Unkenntlichkeit verwässert worden. In dieser Form bietet der Entwurf keine hinreichende konzeptionelle Grundlage für die strategische, leistungs- und wettbewerbsfähige Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur in Deutschland mehr. Die Bundesregierung muss den aktuellen Entwurf daher grundlegend überarbeiten und vor allem in den genannten Kernpunkten revidieren.

Aufgrund des zu erwartenden weiteren globalen Wachstums des Luftverkehrs ist eine koordinierte Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur von zentraler Bedeutung für den Luftverkehrs- und für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

7. Planungs- und Rechtssicherheit für den Flughafenausbau herstellen

Um Flughäfen bedarfsgerecht und zeitnah ausbauen zu können, ist hinreichende Rechts- und Planungssicherheit unerlässlich. Sie fehlt jedoch derzeit, da die bereits am 7. Juni 2007 in Kraft getretene Fluglärmnovelle noch immer nicht durch ein umfassendes untergesetzliches Regelwerk umgesetzt worden ist. Mangelnde Rechts- und Planungssicherheit aber stellt ein wesentliches Hemmnis für private Investitionen in diese wichtige Zukunftsinfrastruktur dar. Die Bundesregierung muss dieses Hemmnis beseitigen und jetzt zügig ein umfassendes untergesetzliches Regelwerk zur Fluglärmnovelle beschließen.

- **Die Fluglärmnovelle zeitnah 1:1 umsetzen**

  Die Umsetzung der Fluglärmnovelle kommt nicht voran. Von den geplanten drei Durchführungsverordnungen ist bis heute nur eine, die 1. FlugLSV, am 19.11.2008 beschlossen worden. Die 2. FlugLSV, die so genannte Schallschutz-Verordnung, wird derzeit durch Versuche des BMU verzögert, die Schallschutzvorschriften mithilfe der Verordnung, abweichend von den klaren Vorgaben des Gesetzes, noch einmal deutlich zu verschärfen. Ohne eine auf der Grundlage der Fluglärmnovelle von 2007 erlassene neue Schallschutzverordnung, d. h. ohne an die neue Rechtslage angepasste eindeutige Lärmgrenzwerte können die Flughäfen ihre künftigen Schallschutzinvestitionen aber nicht kalkulieren. Davon betroffen sind derzeit vor allem die großen Ausbauvorhaben an den Flughäfen Frankfurt/Main und München. Daher müssen die Vorgaben der Fluglärmnovelle und damit der Wille des Gesetzgebers rasch 1:1 in den Durchführungsverordnungen umgesetzt werden.

  Angesichts des auch in Zukunft dynamisch wachsenden Luftverkehrs sind Ausbau- und Erweiterungsinvestitionen der deutschen Flughäfen dringend geboten. Dafür benötigen sie hinreichende Rechts- und Planungssicherheit auch für die Lärmschutzinvestitionen.

8. Flugverkehrsmanagement im europäischen Luftraum optimieren

Die Optimierung des Flugverkehrsmanagements im europäischen Luftraum ist dringend erforderlich. Schon jetzt stößt die Kapazität der Infrastruktur vielfach an ihre Grenzen, sie hält mit der Nachfrage nicht Schritt. Die bestehende Fragmentierung des europäischen Luftraums entlang der nationalen Grenzen verhindert eine optimale Nutzung der Kapazität und bedeutet eine unnötige finanzielle Belastung für den Luftverkehr. Unnötige Streckenverlängerungen, die Behinderung des Verkehrsflusses und die Verschwendung von Kerosin mit zusätzlicher Belastung der Umwelt sind die Folgen. Die Fragmentierung des europäischen Luftraums kostet die Luftverkehrswirtschaft und deren Kunden nach Angaben der Europäischen Kommission pro Jahr mehr als 1 Mrd. Euro.

- **Den „Single European Sky“ (SES) zügig realisieren**

  Der Single European Sky als das zentrale verkehrs- und umweltpolitische Projekt der EU muss zeitnah verwirklicht werden. Mit seiner Realisierung könnten sowohl Effizienz, Kapazität und Sicherheit signifikant gesteigert als auch die Umweltfolgen des Luftverkehrs deutlich reduziert werden. Die bisherige Fragmentierung des europäischen Luftraums bedingt weite Umwege und häufige Warteschleifen. Diese könnten mit Schaffung des SES vermieden werden. Der SES würde Kosteneinsparungen in Milliardenhöhe ermöglichen und zugleich die Umwelt schonen. Mit der Realisierung des SES könnten die vom Luftverkehr verursachten CO_2-Emissionen um bis zu 12 Prozent reduziert und damit pro Jahr bis zu 16 Mio. Tonnen CO_2 eingespart werden.

9. Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen stärken

Die stark exportorientierte deutsche Wirtschaft ist in hohem Maße auf effiziente Häfen und gut ausgebaute Hinterlandanbindungen angewiesen. Die Seehäfen sind Schnittstellen für den deutschen Außenhandel. Rund ein Drittel des gesamten deutschen Außenhandels wird durch sie abgewickelt. Trotz eines für 2009 vorausgesagten Rückgangs des Containerumschlags der deutschen Seehäfen ist der langfristige Wachstumstrend ungebrochen: bis 2015 wird sich z. B. der Containerumschlag im Hafen Hamburg voraussichtlich etwa verdoppeln und bis 2025 fast verdreifachen. Angesichts dieses prognostizierten enormen Wachstums sind der Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen sowie die Beseitigung von Kapazitätsengpässen für die Stärkung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen wie auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt essentiell. Als strategischer Leitfaden für die zukünftige Hafenpolitik des Bundes kann das Nationale Hafenkonzept einen wichtigen Beitrag leisten.

- **Das Nationale Hafenkonzept verabschieden**

  Für die dringend notwendige strategische Weiterentwicklung der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen enthält der vorgelegte Entwurf eines Nationalen Hafenkonzepts wichtige Elemente. Von zentraler Bedeutung

sind dabei ein gezielter, strikt an Bedarf und volkswirtschaftlichem Nutzen orientierter Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen sowie die Beseitigung von Kapazitätsengpässen in den Häfen. Der Entwurf bekennt sich dazu und schlägt ein detailliertes Programm prioritär umzusetzender Maßnahmen vor. Die Bundesregierung sollte das Nationale Hafenkonzept daher zeitnah verabschieden und mit der Umsetzung des Maßnahmenprogramms zügig beginnen.

10. Verantwortungsvolle und nachhaltige Mobilität durch wirksame, kosteneffiziente Instrumente fördern

Die Wirtschaft bekennt sich zum Ziel und ihrer Verantwortung bei der Verringerung negativer Auswirkungen unserer modernen Mobilität. Mit wirksamen und kosteneffizienten Instrumenten konnten bereits wichtige Erfolge erzielt werden. Doch die aktuellen Vorschläge der EU-Kommission zur Internalisierung externer Kosten im Verkehr bedeuten eine massive Verteuerung von Mobilität ohne greifbaren Mehrwert für die Umwelt. In der Krise darf die Realwirtschaft nicht weiter belastet werden.

- **Vorschläge zur Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie in der vorliegenden Form nicht weiter verfolgen**.

  Die Bundesregierung ist aufgefordert, aktiv darauf hinzuwirken, dass die Vorschläge der EU-Kommission nicht weiter verfolgt werden. Sie sind mit erheblichen methodischen und praktischen Problemen verbunden und werden deutliche Kostensteigerungen für die Wirtschaft zur Folge haben. Eine unmittelbare Verringerung der negativen Auswirkungen unserer Mobilität ist jedoch nicht zu erwarten. Nicht Preissteigerungen durch die umstrittene Anlastung von Kosten, sondern die Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs müssen im Mittelpunkt einer Strategie für umweltfreundliche, verantwortungsvolle und nachhaltige Mobilität stehen. Insbesondere die Anlastung von Staukosten im Straßengüterverkehr ist nicht gerechtfertigt, da es sich hierbei – auch nach einhelliger Auffassung der Wissenschaft – nicht um externe Kosten handelt.