

Eine entscheidende Stellschraube für mehr Klimaschutz im Verkehr bleibt der bedarfsgerechte Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrswege:

- Bis zu 38 % des CO₂-Ausstoßes lassen sich durch bedarfsgerechten Straßenbau und -modernisierung vermeiden.
- Der Kraftstoffverbrauch ist im Stau bis zu dreimal höher als im fließenden Verkehr.
- Bis zu 33 Mio. Liter Kraftstoff verbrennen täglich nutzlos in Staus auf deutschen Straßen.

Mehr Informationen finden Sie hier:



»Deutschland – Land der Mobilität«, März 2008, BDI gemeinsam mit seinen Mitgliedern



»Kosten und Potenziale zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen in Deutschland«, September 2007, McKinsey im Auftrag des BDI

Auf einen Blick Welche Schritte sind jetzt erforderlich?

Um im internationalen Standortwettbewerb künftig bestehen zu können, muss die Infrastrukturpolitik einen neuen Stellenwert erhalten. Der Masterplan »Güterverkehr und Logistik« kann dazu wichtige Impulse geben, wenn er die richtigen Akzente setzt und die Investitionen spürbar steigert.

- **Investitionsniveau stärken:**
mindestens 12 Mrd. Euro pro Jahr für Straße, Schiene und Wasserstraße
- **Infrastrukturengpässe zügig beseitigen:**
Hinterlandanbindung der Seehäfen sowie Magistralen und Hauptverkehrsknoten vorrangig ausbauen
- **Technische Innovationen verstärkt einsetzen:**
Infrastrukturkapazitäten durch Verkehrstelematik und innovative Nutzfahrzeuge effizienter nutzen
- **Verkehrseinnahmen zweckgebunden verwenden:**
Lkw-Maut direkt der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zuweisen und VIFG weiterentwickeln

Impressum

BDI-Drucksache Nr. F 0022
Stand: Mai 2008

Herausgeber:
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
Abteilung Infrastruktur, Verkehr, Telekommunikation
Breite Straße 29 • 10178 Berlin
T: +49.30.2028-1514
F: +49.30.2028-2514
verkehrspolitik@bdi.eu
www.bdi.eu/verkehrspolitik

Redaktion: Petra Richter, Thomas Fabian



Standortfaktor Verkehrsinfrastruktur

Moderne Verkehrswege
sichern Wohlstand, Wachstum
und Klimaschutz

Standortfaktor Verkehrsinfrastruktur

Moderne Verkehrswege sichern Wohlstand, Wachstum und Klimaschutz

Mobilität und Logistik sind Grundbausteine moderner Volkswirtschaften. Globale, arbeitsteilige Produktionsprozesse eröffnen dabei für Deutschland dank seiner zentralen Lage und Exportstärke vielfältige wirtschaftliche Chancen. Mit rund 2,6 Mio. Beschäftigten und etwa 204 Mrd. Euro Umsatz zählt die Logistikwirtschaft bereits heute zu den stärksten Branchen.

Worum geht es?

Moderne und leistungsfähige Verkehrswege sind unverzichtbare Lebensadern der Wirtschaft. Mit zunehmender internationaler Verflechtung wächst der Bedarf an Verkehrsleistungen. Infrastrukturen werden zum entscheidenden Standortfaktor im internationalen Wettbewerb. In Deutschland gilt es, das hohe Infrastrukturniveau zu erhalten und auf die Zukunftsanforderungen auszurichten.

Der Güterverkehr wächst ungebrochen

Die Prognosen gehen von einem anhaltenden Wachstum im Güterverkehr aus (in Mrd. tkm):		2007	2020	2030
Straße		467	605	707
Schiene		116	143	170

Quelle: BVU, Protrans 2007

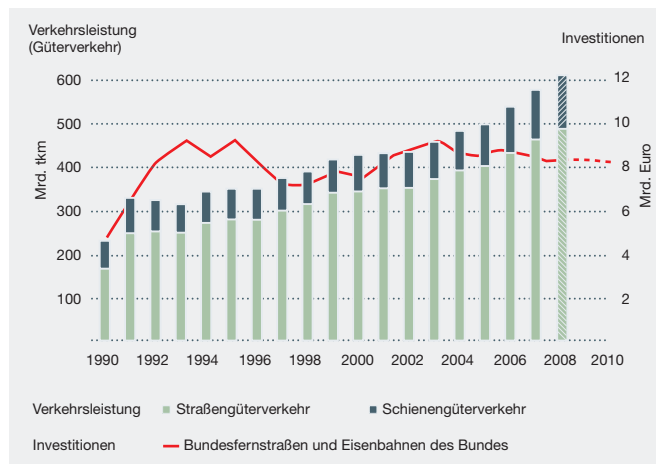
Die Infrastruktur wird zur Achillesferse

Schon heute hat der Straßengüterverkehr die Prognosen des Bundesverkehrswegeplans für 2015 überschritten. Zwei Drittel aller Staus auf den Autobahnen sind auf Überlastungen und Kapazitätsengpässe zurückzuführen. Hafenhinterlandanbindungen und zentrale Knoten auf Schiene und Straße entwickeln sich zunehmend zum Flaschenhals für die deutsche Wirtschaft.

Investitionen halten mit Wachstum nicht Schritt

Die wirtschaftlichen Chancen des Güterverkehrswachstums finden keine Entsprechung bei den Infrastrukturinvestitionen. Die Lücke zwischen Verkehrsentwicklung und Investitionen wird größer.

Verkehrsentwicklung und Investitionen – Die Lücke wächst



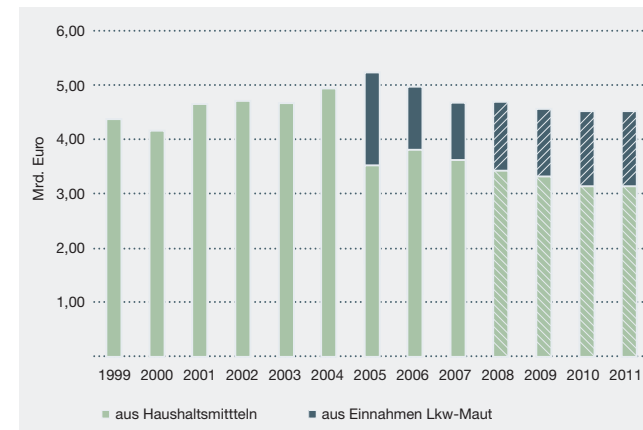
Quellen: DIW 2006, BVU/DLR/ISL 2007, BMVBS 2007



Fernstraßenbau ist besonders betroffen

Die Wachstumserfolge der Schiene sind wichtig und müssen weiter gestützt werden. Gleichwohl wird die Straße weiterhin die Hauptlast des Güterverkehrs tragen. Die Straßennutzer zahlen über Steuern, Gebühren und Abgaben rund 50 Mrd. Euro an jährlichen Mobilitätskosten. Dennoch können nicht einmal die wichtigsten Projekte des Bundesverkehrswegeplans mit den verfügbaren Mitteln realisiert werden. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut werden nicht »on top« für Investitionen eingesetzt, sondern ersetzen Zug um Zug reguläre Haushaltsmittel.

Lkw-Maut ohne Impuls – Investitionen in die Fernstraßen stagnieren



Quellen: BMVBS 2007, ProMobilität 2007



Was kann der Verkehr zum Klimaschutz beitragen?

Der Verkehr steht für etwa 20 % der CO₂-Emissionen. Die Wirtschaft nimmt diese Herausforderung an:



Mit der McKinsey-Studie »Kosten und Potenziale zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen in Deutschland« bekräftigt die Wirtschaft ihre Kompetenz und ihre Bereitschaft für aktiven Klimaschutz in der Zukunft. Etwa 20 Maßnahmen im Verkehrssektor mit einem Vermeidungspotenzial von rund 14 Mio. t CO₂-Äquivalenten sind langfristig wirtschaftlich. Weitere Hebel erzeugen dagegen wenig Klimaschutz bei Kosten von oft mehr als 300 Euro/t CO₂.