

Stellungnahme

Mitteilung der EU-Kommission: Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr

*Im Folgenden nimmt der BDI Stellung zur Mitteilung der
EU-Kommission „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“
(KOM (2009) 279/4)*

Dokumenten Nr.
D 0304

Datum
29. September 2009

Seite
1 von 6

Anlass

Die Europäische Kommission hat mit der Mitteilung „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ (KOM (2009) 279/4) einen Konsultationsprozess zur Weiterentwicklung der mittel- und langfristigen Ziele und Maßnahmen der europäischen Verkehrspolitik begonnen. Damit legt die Kommission die Grundlagen für ein neues Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik, das Maßnahmen für den Zeitraum 2010 bis 2020 umfassen soll.

Mit der vorliegenden Stellungnahme beteiligt sich der BDI an dieser Konsultation und gibt Hinweise für die Weiterentwicklung der europäischen Verkehrspolitik. Auch an der in den kommenden Monaten zu führenden weiteren Diskussion über Ziele und Maßnahmen der europäischen Verkehrspolitik wird sich der BDI beteiligen.

Grundsätzliche Anmerkungen

Der BDI unterstützt die Erarbeitung einer neuen Strategie für die europäische Verkehrspolitik. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist für die Mobilität der Bürger und die Unternehmen in Europa unverzichtbar. Denn im Verkehrssektor werden Dienstleistungen erbracht, die von herausragender Bedeutung für die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Unternehmen sind und wesentlich zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Europa beitragen. Zugleich ist der Verkehrssektor mit einem Anteil von rund 7 % am Bruttoinlandsprodukt und etwa 5 % der Beschäftigten in Europa selbst ein bedeutender Wirtschaftsfaktor.

Die Kommission weist zu Recht darauf hin, dass der Verkehrssektor ein komplexes System mit einer großen Zahl von Einflussfaktoren ist. Eingriffe in dieses System müssen daher auf einer langfristig angelegten Strategie basieren, die der Bedeutung des Sektors gerecht wird und die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems insgesamt steigert. Eine erfolgreiche Verkehrspolitik in Europa muss darauf ausgerichtet sein, das Verkehrssystem an die sich wandelnden Herausforderungen anzupassen und

**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

dabei zugleich für Bürger und Unternehmen langfristig verlässliche Rahmenbedingungen setzen. Die wichtigsten Trends und Herausforderungen der kommenden Jahre werden von der Kommission richtig benannt: demographischer Wandel, Zuwanderung und Mobilität im Binnenmarkt, ökologische Herausforderungen und nachhaltige Mobilität, Urbanisierung und Wandel der Verfügbarkeit fossiler Ressourcen.

Der BDI teilt die Auffassung der Kommission, dass es für eine umfassende Bewertung einer Vielzahl der in den vergangenen Jahren getroffenen verkehrspolitischen Maßnahmen noch zu früh ist. Gleichwohl widerspricht der BDI der Einschätzung, die im Weißbuch 2010 und der Halbzeitbilanz 2006 formulierten Ziele seien bereits „größtenteils“ erreicht. Zwar konnten wichtige Maßnahmen, wie zum Beispiel die Marktöffnung im Schienenverkehr, eingeleitet werden. Bei der konkreten Umsetzung dieser Maßnahmen sind in einzelnen Mitgliedstaaten jedoch zum Teil sehr unterschiedliche Erfolge zu verzeichnen. Dadurch sind neue Defizite und Hemmnisse für den europäischen Binnenmarkt und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen entstanden. Diese Hemmnisse müssen rasch und konsequent abgebaut werden. Die Kommission sollte daher in den kommenden Jahren ein noch stärkeres Augenmerk darauf legen, dass europäische Regelungen in allen EU-Mitgliedstaaten vollständig, fristgerecht und harmonisiert umgesetzt und angewendet werden. Dies gilt zum Beispiel für Regelungen im Bereich der Fahrgastrechte. Dabei müssen Bürokratielasten auf nationaler wie auf europäischer Ebene abgebaut und auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert werden. Die Grundsätze der „better regulation“ sind umfassend anzuwenden. Die Kommission ist zudem nachdrücklich aufgerufen, bei der Formulierung von Maßnahmen stets die zum demokratischen Verständnis Europas und seiner Mitgliedstaaten gehörende Subsidiarität zu wahren.

Mit Blick auf das kommende Jahrzehnt muss sich die europäische Verkehrspolitik an den folgenden Zielen orientieren:

- Der Verkehrssektor muss insgesamt eine größere Aufmerksamkeit in der Politik Europas und der Mitgliedsstaaten erfahren. Effiziente Verkehre und reibungslose Logistik sind von entscheidender Bedeutung für die Unternehmen der europäischen Wirtschaft. Dabei gilt es zugleich, die Grundlagen unserer arbeitsteiligen Wirtschaft zu sichern, Mobilität auch langfristig bezahlbar zu erhalten und die Führungsstellung der europäischen Wirtschaft bei der Entwicklung technologischer Lösungen für nachhaltige Mobilität auszubauen.
- Damit das Verkehrssystem insgesamt leistungsfähiger werden kann, bedarf es eines integrierten Ansatzes, in dem Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern optimiert, die Vernetzung der Verkehrsträger gestärkt und technische, infrastrukturelle, fiskalische, betriebliche und politische Hemmnisse abgebaut werden. Die Gesamtqualität der Reise-, Transport- und Logistikketten muss weiter verbessert werden.
- Die Steigerung der Effizienz aller Verkehrsträger, und damit das Prinzip der Ko-Modalität, und die Optimierung der verkehrsträgerübergreifenden Vernetzung zur Stärkung des Gesamtsystems müssen im

Mittelpunkt einer langfristigen Strategie für die europäische Verkehrspolitik stehen. Dazu müssen technologische und betriebliche Verbesserungen bei allen Verkehrsträgern vorangetrieben werden. Politische Verlagerungsstrategien, die einzelne Verkehrsträger bevorzugen und dabei wichtige Effizienz- und Innovationspotenziale unerschlossen lassen, stehen einer langfristig orientierten Entwicklung des Verkehrssystems in Europa entgegen.

- Die mit Verkehr und Mobilität verbundenen negativen Auswirkungen auf Umwelt, Klima, Natur und Menschen müssen weiter minimiert werden. Dabei bekennt sich die Wirtschaft zu ihrer Verantwortung und trägt wesentlich zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft bei. Bei allen Verkehrsträgern werden größte Anstrengungen zur Steigerung von Effizienz, Klimaverträglichkeit, Lärmschutz und Sicherheit unternommen. Wichtige Erfolge konnten bereits bei allen Verkehrsträgern erzielt werden. Eine langfristig erfolgreiche Strategie für umweltschonende, sichere und leisere Mobilität muss im engen Dialog mit der Wirtschaft entwickelt werden: technologieneutral und an der Effizienz der eingesetzten Mittel orientiert. Ziel muss es sein, mit jedem eingesetzten Euro die maximal mögliche Effizienzsteigerung zu erzielen. Eine bloße Verteuerung der Mobilität ohne erkennbaren Nutzen für die Umwelt steht einem effizienten Mitteleinsatz und damit der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft insgesamt entgegen.
- Die Liberalisierung der Verkehrsmärkte in Europa hat für die Unternehmen neue Chancen eröffnet, die Qualität vieler Verkehrsangebote deutlich verbessert und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standorts gestärkt. In den kommenden Jahren müssen die weitere Öffnung der Verkehrsmärkte und die Förderung eines fairen Wettbewerbs auf allen Teilmärkten deshalb konsequent fortgesetzt und so bald wie möglich vollendet werden. Dabei gilt es in besonderer Weise für eine ausgewogene Harmonisierung der Marktöffnung zwischen allen Mitgliedstaaten in Europa Sorge zu tragen.
- Mit Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen und in intelligente Verkehrssysteme müssen Engpässe beseitigt und knappe Netzkapazitäten effizienter genutzt werden. Flächendeckende und verkehrsträgerübergreifende Telematik- und Verkehrsmanagementsysteme können einen wesentlichen Beitrag zu einer effizienteren, sicheren und umweltschonenden Mobilität leisten. Die Investitionen in die Erhaltung und die Modernisierung der Verkehrswege müssen bedarfsgerecht erfolgen und nach gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Kriterien priorisiert werden. Insgesamt müssen die Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen auf europäischer Ebene und auf Ebene der Mitgliedstaaten deutlich gesteigert werden. So müsste zum Beispiel das Angebot an Stellplätzen für Lkw auf Autobahnen schon heute um die Hälfte höher sein, damit Fahrer ihre gesetzlichen Ruhezeiten einhalten können.

Anmerkungen zu einzelnen Zielen und Handlungsfeldern

Zu den in der Mitteilung der Kommission genannten einzelnen Zielen und Handlungsfeldern nimmt der BDI wie folgt Stellung:

Der BDI unterstützt die von der Kommission formulierten grundsätzlichen Ziele der Verkehrspolitik für das kommende Jahrzehnt. Wesentliche Voraussetzung für ein leistungsfähiges Verkehrssystem sind gut erhaltene und optimal vernetzte Infrastrukturen. Sie tragen zu einem qualitativ hochwertigen, sicheren und nachhaltigen Verkehr bei. Technische Innovationen sind eine wichtige Triebkraft für die Bewältigung der im Verkehrssektor anstehenden Herausforderungen.

Infrastruktur

Unverzichtbare Voraussetzung für ein leistungsfähiges Verkehrssystem sind moderne Infrastrukturen. Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) soll die Grundlage für das reibungslose Funktionieren des europäischen Binnenmarktes legen. Ziel ist, die zur Umsetzung der Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung notwendigen Verkehrsinfrastrukturen zu schaffen. Seit Formulierung der TEN-T-Leitlinien (1996) wurden rund 400 Mrd. Euro, davon fast ein Drittel aus Gemeinschaftsmitteln, in das so genannte Gesamtnetz und die insgesamt 30 vorrangigen TEN-T-Projekte investiert.

Obwohl bereits wesentliche Fortschritte bei der Realisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes erzielt wurden, sind bei einer Vielzahl von prioritären Vorhaben zum Teil beträchtliche Verzögerungen eingetreten. Damit sind weitere Anstrengungen zur vollständigen Realisierung der ursprünglichen Pläne erforderlich. Der BDI begrüßt die von der EU-Kommission eingeleitete Überprüfung und Weiterentwicklung der TEN-T-Politik. Sie sollte sorgfältig vorgenommen und rasch abgeschlossen werden. Die Finanzierung der TEN-T muss deutlich aufgestockt werden. Zudem müssen sich die Anstrengungen der EU insbesondere darauf konzentrieren, leistungsfähige Verkehrskorridore zu schaffen. Diese sind für die effiziente Bewältigung grenzüberschreitender Verkehre entscheidend. Der Güterverkehr muss dabei in besonderer Weise Berücksichtigung finden. Der europaweite und flächendeckende Einsatz intelligenter Verkehrssysteme (ITS) zur effizienten Nutzung der Infrastrukturen ist im Rahmen der TEN-T-Politik beschleunigt voranzutreiben. Für den Standort Deutschland und seine globale Anbindung ist darüber hinaus die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur, insbesondere an den Drehkreuzen, von großer Bedeutung. Die Optimierung des Flugverkehrsmanagements und die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) sind unverzichtbar, um Effizienz, Kapazität und Sicherheit zu erhöhen sowie Umweltfolgen zu mindern. Darüber hinaus müssen die nicht-finanziellen Instrumente weiter gestärkt werden, wie etwa Initiativen zur Koordinierung einzelstaatlicher Infrastrukturpläne und grenzüberschreitender Projekte.

Wie in jedem anderen Wirtschaftssektor ist auch im Verkehrssektor wirtschaftliche Effizienz nur dann möglich, wenn Preise die relative Knappheit von Gütern oder Dienstleistungen widerspiegeln. Allerdings darf dieses Ziel nicht für eine politische Steuerung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern missbraucht werden. So wirft die von der Kommission vorgeschlagene Strategie zur Internalisierung externer Kosten erhebliche methodische sowie praktische Probleme auf und ist abzulehnen.

Mit wirksamen und kosteneffizienten Instrumenten konnten bereits bemerkenswerte Erfolge für eine umweltfreundliche, emissions- und lärmarme sowie sichere Mobilität erzielt werden. Dazu zählt zum Beispiel die emissionsabhängige Spreizung der Lkw-Maut. Mögliche zusätzliche Instrumente müssen einen klaren Mehrwert im Hinblick auf Wirksamkeit und Kosteneffizienz bieten, innovative Technologien fördern und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft stärken. Dies steht bei der vorgeschlagenen Internalisierungsstrategie – die zudem intermodale Wettbewerbsverzerrungen befürchten lässt – in Frage. Besonders kritisch ist, die vorgeschlagene Anlastung von Staukosten zu bewerten.

Nicht Preiserhöhungen durch eine umstrittene Anlastung von Kosten, sondern die Minimierung negativer Auswirkungen des Verkehrs an der Quelle sollten im Mittelpunkt einer Strategie für umweltfreundliche, verantwortungsvolle Mobilität stehen. Faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger müssen gesichert werden. Bereits bestehende verkehrsspezifische Steuern und Abgaben sind zu berücksichtigen.

Technologie

Innovative Technologien sind eine wesentliche Triebfeder auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Die Führungsrolle der europäischen Unternehmen bei vielen Technologien in der Mobilitätswirtschaft muss deshalb gesichert und weiter ausgebaut werden. Dazu zählen insbesondere intelligente Verkehrssysteme sowie alternative Antriebstechnologien und Kraftstoffe. Die richtigen politischen Rahmenbedingungen sind dafür entscheidend. So müssen beispielsweise die Einführung von Echtzeit-Verkehrsinformationen und die Entwicklung der Car-to-x-Kommunikation vorangebracht werden.

Der Europäischen Union kommt eine wichtige Rolle im Hinblick auf Innovationsförderung, offene Standards, Interoperabilität und klare Rahmenbedingungen zu. Es gilt, die Entwicklung von Parallelstandards zu verhindern und die Marktdurchdringung neuer Technologien durch gezielte Förderung von Forschung, Entwicklung und Pilotprojekten herbeizuführen. Die Politik muss sich dabei auf eine technologieneutrale Förderung beschränken, um den kreativen Wettbewerb um optimale Lösungen nicht zu behindern. Zugleich gilt es, die Anwendbarkeit der Innovationen in den Mittelpunkt zu stellen. In allen Bereichen müssen Zulassungsverfahren europäisch harmonisiert werden. Mit der gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen können pragmatische Wege begangen werden.

Von besonderer Bedeutung ist die Interoperabilität der technischen Systeme. Einheitliche Standards sind erforderlich, um Kosten für Industrie- und Eisenbahnunternehmen zu senken. Im Vorgriff auf Technische Spezifikationen Interoperabilität (TSI) ist eine weitgehende Harmonisierung über Verfahren der gegenseitigen Anerkennung anzustreben. Die Schaffung eines interoperablen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) hat eine Schlüsselstellung für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr in Europa. Deshalb sollte die Realisierung des European Train Control System (ETCS) kurzfristig vorangetrieben werden, insbesondere in den prioritären Korridoren für den Schienengüterverkehr.

Markttöffnung und Wettbewerb

Bei der Liberalisierung der Verkehrsmärkte und der Stärkung des Wettbewerbs kommt der europäischen Politik eine Schlüsselrolle zu. Der BDI teilt die Einschätzung der Kommission, dass sich die Marktöffnungsprozesse, dort wo sie bereits eingeleitet werden konnten, als Erfolg für Bürger und Unternehmen erwiesen haben. Die Vollendung dieses Prozesses mit einer wirksamen Durchsetzung der Wettbewerbsregeln in allen Mitgliedstaaten muss deshalb in den kommenden Jahren forciert werden.

So sind bei der Umsetzung der Eisenbahnpakete zur Liberalisierung und Harmonisierung des Schienenverkehrsmarktes in Europa trotz bislang erreichter Erfolge nach wie vor zum Teil erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten zu verzeichnen. Die einheitliche Marktliberalisierung für einen transparenten und diskriminierungsfreien Wettbewerb im Schienenverkehr muss deshalb in allen Mitgliedstaaten weiter konsequent vorangetrieben werden. Ein diskriminierungsfreier Marktzugang muss durch effektive Regulierungsbehörden auf nationaler Ebene gewährleistet werden.