

Ansprechpartner/-in in der DIHK:

Dr. Patrick Thiele (thiele.patrick@dihk.de), Jonas Wöll (woell.jonas@dihk.de), Andrea Höbel (hoebel.andrea@dihk.de), Hauke Dierks (dierks.hauke@dihk.de), Louise Maizières (maizieres.louise@dihk.de)

Verkehr und Mobilität: Mobilität erhalten, Wettbewerbsfähigkeit steigern, Engpässe beseitigen

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist für eine hoch entwickelte Volkswirtschaft unverzichtbar. Damit Europa mobil bleibt und der Verkehr nicht zur Bremse für die Wirtschaft wird, sollte die Politik die richtigen Rahmenbedingungen schaffen. Die Anstrengungen der Politik, das Verkehrssystem an die wachsenden Mobilitäts- und Umweltschutzanforderungen anzupassen, sollten deutlich erhöht werden.

Dabei muss berücksichtigt werden, dass der Güterverkehr seit längerer Zeit schneller wächst als das Bruttoinlandsprodukt. Dies gilt besonders für die Langstrecken- und Transitverkehre – zu Lande und in der Luft – sowie den Seehafenhinterlandverkehr.

Die Ertüchtigung der Infrastruktur für alle Verkehrsträger und ihre Vernetzung, die Nutzung der Potenziale intermodaler Verkehre, die Beseitigung von Hemmnissen, die Förderung von Innovation und die Verbesserung von Beteiligungsverfahren sollten dabei im Vordergrund stehen. Alleingänge der EU oder einzelner EU-Staaten in international regulierten Transportbereichen sollten vermieden werden.

Die nationale und europäische Verkehrspolitik muss Investitions- und Planungssicherheit gewährleisten, damit der Verkehrsbereich seinen Beitrag zur Verbesserung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit leisten kann.

Folgende Leitlinien sollten das wirtschaftspolitische Handeln bestimmen:

- Investitionen auf hohem Niveau verstetigen (DE)
- Hauptverkehrsachsen ausbauen (DE)
- Erreichbarkeit verbessern und Logistik erleichtern (DE)
- Umweltschutz durch Innovation und Technologieoffenheit erreichen (DE+EU)
- Mobilität erhalten (DE+EU)
- Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung nutzen (DE)
- Steuermittel für den ÖPNV wirtschaftlich einsetzen, Mittelstand erhalten (DE)
- Digitalisierung nutzen – Verkehrsinfrastruktur zukunftssicher gestalten (DE+EU)
- Internationale Verkehrsachsen besser verknüpfen (DE+EU)
- EU-Harmonisierung und Liberalisierung weiter vorantreiben (EU)

Investitionen auf hohem Niveau verstetigen (DE)

Die Prognosen der Bundesregierung für den Bundesverkehrswegeplan gehen von einer anhaltenden Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr aus, weshalb eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum nicht erkennbar ist. Die Sicherstellung der Mobilität von Menschen und Gütern bleibt daher eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliche Aktivitäten in einer arbeitsteiligen Wirtschaft. Verkehrswege und Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern sind sowohl für den Export als auch für den Import von Bedeutung.

Die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur sollten für alle Baulastträger auf auskömmlichem Niveau verstetigt werden. Dies ermöglicht im Interesse der Wirtschaft die Beseitigung von Engpässen und die Sanierung von Verkehrsinfrastrukturen. Es erleichtert zugleich Betreibern, Bauwirtschaft und Nutzern eine langfristige Investitionsplanung. Eine Zweckbindung der Einnahmen aus der Lkw-Maut für die Bundesfernstraßen hat sich nach Auffassung zahlreicher Unternehmen bewährt, weil es die wichtige Verstetigung der Mittel unterstützt. Einige Unternehmen lehnen die Zweckbindung hingegen ab und befürworten eine Verwendung der Mittel auch für andere Verkehrsträger.

Bei der Abgabenbelastung und der Festlegung der Betriebszeiten von Verkehrs- und Logistikinfrastrukturen sollten die Auswirkungen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland berücksichtigt werden.

Eine Verlagerung von Verkehren auf Bahn und Binnenschiff kann nur gelingen, wenn deren Infrastruktur weiter ausgebaut sowie

der kombinierte Verkehr gestärkt wird. Einige Unternehmen fordern außerdem die Sicherung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen. Diese müssten als besonders "schützenswert" deklariert werden.

Für Logistikzwecke geeignete Flächen sind knapp und die Erschließung neuer Flächen oft schwierig. Bestehende Logistikflächen – insbesondere in Häfen – sollten daher möglichst nicht für andere Zwecke verwendet werden.

Hauptverkehrsachsen ausbauen (DE)

Langfristige Unterhaltungsstrategien nach dem Konzept der Lebenszykluskostenminimierung sind aktuell kaum möglich. Zugleich fehlen häufig Planungs- und Baukapazitäten.

Die Prioritätensetzung beim aktuellen Bundesverkehrswegeplan auf Substanzerhalt, Engpassbeseitigung und die Ertüchtigung von Achsen und Knoten sollte konsequent umgesetzt werden, ohne auf Neubauvorhaben wie Lückenschlüsse zu verzichten. Einige Unternehmen vertreten eine andere Position, verweisen auf das Problem des induzierten Verkehrs und fordern verkehrslenkenden Maßnahmen statt des Neubaus weiterer Autobahnen.

Alle Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ und der ergänzenden Maßnahmen zur Umsetzung des sog. Deutschlandtaktes sollten bis 2030 fertiggestellt oder zumindest begonnen sein. Ziel sollte ein leistungsfähiges Netz für die Wirtschaft sein, dass auch alternative Trassen beinhaltet, mit denen die überlasteten Hauptachsen und kritischen Infrastrukturen entlastet werden. Auch die Erreichbarkeit von Regionen außerhalb der Ballungsräume und von strukturschwachen

Regionen sollte gestärkt werden, um die Unternehmensstandorte dort zu sichern.

Erreichbarkeit verbessern und Logistik erleichtern (DE)

Um eine Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr zu gewährleisten, sollte an Bundesfernstraßen flächendeckend eine ausreichende Anzahl qualitativ hinreichend ausgestatteter Lkw-Parkplätze mit Übernachtungsmöglichkeiten und Sicherheitsstandards zum Schutz vor Ladungsdiebstahl zur Verfügung stehen.

Die Antrags- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte sollten endlich praxisgerecht verbessert und die Umstellung der Transportbegleitung auf Beliebhene beschleunigt werden. Empfohlen wird die Einrichtung eines bundesweiten Netzes für Schwertransporte über 100 t, an das auch See- und Binnenhäfen angeschlossen sind.

Die bestehende polyzentrische Flughafeninfrastruktur unter Einbeziehung regionaler Verkehrslandeplätze sichert flächendeckend den Zugang zum Luftverkehr. Er ist für exportorientierte Unternehmen im Passagier- und Frachtverkehr gleichermaßen bedeutsam. Es sollte zudem vermieden werden, dass aufgrund von kurzfristiger Betrachtung wertvolle Infrastruktur, wie etwa Regionalflughäfen oder Logistikflächen in Häfen, geschlossen werden.

Umweltschutz durch Innovation und Technologieoffenheit erreichen (DE+EU)

Unternehmen sind bereit, Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität zu ergreifen. Entsprechende Technologien und Kraftstoffe müssen jedoch zu wettbewerbsfähigen Kosten und in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

Um Unternehmen beim Einsatz von klimafreundlicheren Technologien nicht einzuschränken, sollten EU und Bundesregierung technologieoffene Verfahren und alternative Antriebe sowie e-Fuels oder (Bio-)Kraftstoffe, innovative Logistik- und Mobilitätskonzepte, Telematik oder autonomes Fahren unterstützen. Denn auch Verbrennungsmotoren können mit Einsatz von Biokraftstoffen oder e-Fuels insbesondere im Güterverkehr weiterhin eine wichtige Rolle neben der Elektromobilität spielen, um die langfristigen Ziele zur Reduktion der Treibhausgasemissionen zu erreichen.

Für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sollte flächendeckend eine Versorgungsinfrastruktur, z. B. durch Schnellladesäulen oder Wasserstofftankstellen, geschaffen werden. Ein Teil der Unternehmen ist zudem der Auffassung, dass die Politik bei der Frage der Technologien eine steuernde Rolle einnehmen sollte.

Fahrverbote, Umweltzonen oder Einschränkungen des Individual- und gewerblichen Verkehrs führen zu hohen Kosten bei Herstellern und Haltern von Fahrzeugen. Deshalb sollte die Politik nur solche Maßnahmen in Erwägung ziehen, die die Mobilität insgesamt nachhaltiger ausrichten. Zugleich sollte sie verstärkt auf Technologien zur intelligenten Verkehrslenkung und -steuerung setzen, Angebote für die Vernetzung und bessere Auslastung der verschiedenen Verkehrsträger verbessern sowie Mobilitätsmanagement und Parkraumbewirtschaftung intensivieren. Teile der Wirtschaft sehen in Umweltzonen, Fahr- oder Verbrennerverboten, City-Maut oder anderen Beschränkungen allerdings auch Vorteile durch mehr Planungssicherheit und eine größere Verbreitung von Elektrofahrzeugen.

Mobilität erhalten (DE+EU)

Grenzwerte für Fahrzeugflotten sollten sich am technischen Fortschritt orientieren und die wirtschaftliche Verkräftbarkeit bei den Unternehmen beachten. Verlagerungen von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff stoßen an Grenzen hinsichtlich Kapazitäten, flächendeckender Verfügbarkeit und Ausbaustandards. Nennenswerte Verkehrsverlagerungen erfordern erhebliche Investitionen in Ausbau und Sanierung dieser Verkehrsträger und ihrer Schnittstellen. Eine Verteuerung der Straße ohne die Schaffung geeigneter Alternativen führt nicht zu einer Umweltentlastung, sondern ausschließlich zu erhöhten Kosten.

Klimapolitische Alleingänge Europas wie die Einbeziehung von Luftverkehr und Seeschifffahrt in den EU-Emissionshandel können zu einseitigen Belastungen europäischer Unternehmen führen und CO₂-Emissionen in Drittstaaten verlagern. Stattdessen sollten internationale Abkommen angestrebt werden, die gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleisten. Ein Teil der Unternehmen befürwortet hingegen eine Vorreiterrolle der EU und befürchtet, dass Regelungen auf internationaler Ebene zu wenig wirksam sind (vgl. Kapitel „Klimaschutz“).

Bestrebungen, den Verkehr in den Innenstädten zu verringern, können dazu führen, dass die Attraktivität der Innenstädte als Wirtschaftsstandort beeinträchtigt wird und Unternehmen auf die „grüne Wiese“ abwandern. Bei einer möglichen Neuaufteilung des Straßenraums sollte der Zugang in die Städte auch weiterhin für Pkw und Lkw möglich sein. Ein Teil der Unternehmen lehnt dies hingegen ab und unterstützt Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrs in Innenstädten.

Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung nutzen (DE)

Ladezonen ermöglichen Effizienzsteigerungen im Lieferverkehr und tragen dazu bei, Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Durch die Bereitstellung von Flächen für City-Hubs und durch die Unterstützung des Einsatzes von Lastenrädern und elektrischen Kleinstfahrzeugen könnten Lieferverkehre in Innenstädten umweltfreundlicher abgewickelt werden.

Lang-Lkw können nach Auffassung zahlreicher Unternehmer Volumengüter wirtschaftlicher und umweltverträglicher transportieren. Das komplette Autobahnnetz sollte daher für Lang-Lkw freigegeben werden. Zumindest sollte die Anmeldung neuer Strecken für die Nutzung durch „Lang-LKW“ beschleunigt und die Genehmigung für Strecken, bei denen keine sicherheitstechnischen Bedenken vorliegen, erteilt werden. Diese Fahrzeuge sollten auch für den Transport zumindest bestimmter, klassifizierter Gefahrgüter freigegeben werden. Gerade im Sammelgüterverkehr, bei dem meist das Ladevolumen der limitierende Faktor ist, würde dies zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit wie auch des Klimaschutzes beitragen. Einige Unternehmen sehen Lang-Lkw allerdings kritisch und wünschen stattdessen eine stärkere Verlagerung auf die Schiene.

Lkw-Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen sollten bundeseinheitlich und praxistauglich geregelt werden. Die aktuellen Regelungen führen zu einem „Flickenteppich“, der den Logistikunternehmen ihre Tätigkeit erschwert und die Kosteneffizienz sowie Umwelt durch Umwegfahrten unnötig belastet.

Betriebliches Mobilitätsmanagement trägt zu einer umweltfreundlicheren Personenmobilität bei und kann die Nutzung des ÖPNV stärken. Es kann damit einen Beitrag zur Entlastung der Straßen leisten. Zudem kann es die Unternehmen bei der Mitarbeiterbindung, Fachkräftesicherung und Kostenreduzierung unterstützen. Hierzu werden bundeseinheitliche Standards sowie eine Förderstrategie des Bundes benötigt.

Steuermittel für den ÖPNV wirtschaftlich einsetzen, Mittelstand erhalten (DE)

ÖPNV-Leistungen werden zu einem großen Teil von öffentlichen Unternehmen durchgeführt. Durch die kommunale Inhouse-Vergabe können neue Anbieter und mittelständische Unternehmen vom Markt ausgeschlossen werden.

Um seine Aufgaben – auch im Rahmen der Daseinsvorsorge – erfüllen zu können, benötigt der ÖPNV eine verlässliche Finanzierung. Einzelne Unternehmen fordern eine stärkere Quersubventionierung des ÖPNV, die viele Unternehmen wegen möglicher Mehrbelastungen aber ablehnen.

Mit Blick auf die Kosten des ÖPNV sollte Personennahverkehr, der ohne öffentliche Zuschüsse auskommt, Vorrang bekommen. Wendet die öffentliche Hand Mittel für eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots auf, sollte sie die Leistungen im Wettbewerb vergeben, um die öffentlichen Kassen zu schonen. Private Unternehmen befürworten dabei die Ausgestaltung des Genehmigungswettbewerbs anhand allgemeiner Vorschriften.

Öffentliche Ausschreibungen und Vergaben sollten mittelständische Unternehmen nicht benachteiligen, sondern durch die Wahl der Losgrößen reelle Chancen bieten. Neue

technische Möglichkeiten sollten genutzt und neuen Angebotsformen im öffentlichen Verkehr mehr Raum gegeben werden. Dabei sollte Chancengleichheit im Wettbewerb der verschiedenen Anbieter hergestellt werden. Dies erfordert auch einen ausreichenden Schutz von Anbietern, die zugleich Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge wahrnehmen und dabei der Tarif-, Betriebs- und Beförderungspflicht unterliegen. Die ÖPNV-Anbieter – und hier insbesondere die privaten Busunternehmen mit eigenwirtschaftlichen Verkehren – benötigen eine finanzielle und strukturelle Perspektive, um ihr Angebot aufrecht erhalten zu können.

Digitalisierung nutzen – Verkehrsinfrastruktur zukunftssicher gestalten (DE+EU)

Das Mobilitätsverhalten verändert sich, auch weil die Angebotsvielfalt und die technischen Nutzungsmöglichkeiten zunehmen. Die Infrastruktur sollte mit den gewachsenen und noch steigenden Ansprüchen an die Verkehrssteuerung und autonomes Fahren mithalten können. In Smart Cities und Smart Regions sollen auf der Basis von Informations- und Kommunikationstechnologien die Energiegewinnung und -nutzung mit Gebäude- und Verkehrsinfrastrukturen besser vernetzt sein, um die erforderlichen Effizienzsteigerungen zu ermöglichen. Multimodale Wegketten würden eine einseitige Fokussierung auf ein Verkehrsmittel vermeiden.

Die digitale Steuerung von Verkehr, etwa in Form von intelligenten Parkleitsystemen und Wegweisungen, Ampelschaltungen und Baustellenkoordinierung, ermöglichen einen flüssigen und emissionsärmeren Verkehr. Für die Zukunft bedarf es seitens der Kommunen langfristig angelegter Konzepte, um der Wirtschaft Orientierung zu bieten. Ein

Gesamtverkehrsmanagementkonzept oder auch „Sustainable Urban Mobility Plan“, der die Basis für einen reibungslosen Umstieg zwischen den verschiedenen Mobilitätsangeboten und eine funktionierende Innenstadtlogistik legt, kann dazu beitragen, die Attraktivität von Städten und Gemeinden für die Wirtschaft zu erhalten. Ein stabiler mobiler Datenempfang ist dafür die Grundvoraussetzung.

Auf deutscher und europäischer Ebene sollten die Bedingungen für eine breite Nutzung von öffentlichen und privaten Verkehrsdaten geschaffen werden.

Internationale Verkehrsachsen besser verknüpfen (DE+EU)

Das Budget für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) in der „Fazilität Connecting Europe“ (CEF) reicht nicht aus. Die EU sollte noch stärker – bspw. durch eine erhöhte Kofinanzierung mit Mitteln der CEF – auf die Mitgliedstaaten einwirken, um ihrer Verantwortung für eine leistungsfähige nationale und grenzüberschreitende Infrastruktur aller Verkehrsträger gerecht zu werden. Dies gilt sowohl für die Verkehrswege als auch deren Schnittstellen. Um hierfür die Finanzierbarkeit zu gewährleisten, sind die Förderbedingungen praxisgerecht auszugestalten.

Das transeuropäische Kernnetz ist vordringlich auszubauen und instand zu halten, da es für die europäische Wirtschaft eine hohe strategische Bedeutung hat. Ein Teil der Unternehmen ist der Auffassung, dass die Mittel bevorzugt in den Ausbau der Schiene fließen sollten und bei der Straße die Sanierung im Vordergrund stehen sollte.

Jeder EU-Staat sollte für seine nationalen Verkehrsprojekte – dazu gehört auch das Transeuropäische Kernnetz – eine zügige Umsetzung sicherstellen. Mittel aus der Fazilität „Connecting Europe“ können dabei nur eine Anschubfinanzierung leisten. Auch private Betreibermodelle und öffentlich-private Partnerschaften (PPP) können genutzt werden, sofern sie im Vergleich zur öffentlichen Bereitstellung wirtschaftlich sind und die Projekte schneller in die Umsetzung bringen.

EU-Harmonisierung und Liberalisierung weiter vorantreiben (EU)

Obwohl der Markt für den Schienenverkehr geöffnet ist, wird in der Praxis in einigen EU-Staaten die Durchführung von Schienenverkehren durch „Dritte“ weiter erschwert. Trassenvergabe und technische Vorschriften sollten daher transparent sein. Sie sollten nicht zur Marktabschottung verwendet werden. Auch sollten die Schienennetze Kapazitätsspielräume bieten und nicht allein auf die Bedürfnisse eines Nutzers ausgerichtet sein.

Der „Single European Sky“ sollte vollendet werden; er kann einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen und zur Erhöhung der Pünktlichkeit leisten. Wettbewerbsverzerrungen für das deutsche und europäische Luftverkehrsgewerbe, insbesondere durch die zumindest teilweise Einbeziehung in den EU-Emissionshandel und durch die Luftverkehrssteuer in Deutschland, sollten vermieden werden. Ein Teil der Unternehmen steht dem Luftverkehr aus Gründen des Klimaschutzes kritisch gegenüber.

Klare Regeln und deren konsequente Durchsetzung sollen für gleiche Wettbewerbsbedingungen im EU-Straßengüterverkehr sorgen. Hemmnisse, wie ordnungspolitische Alleingänge in Form von Verboten und

Dosierung z. B. im Brenner-Transit sollten beseitigt werden. Ein Teil der Unternehmen lehnt dies ab und setzt allein auf Maßnahmen zur Verringerung des Straßengüterverkehrs und der Verlagerung auf andere Verkehrsträger.

Zur Linderung des Fahrermangels sollte der Einsatz von Fahrern aus der EU und aus Drittstaaten erleichtert werden. Hierzu gehören bspw. die einfachere Anerkennung ausländischer Führerscheine und die Anerkennung vergleichbarer Prüfungen aus Drittstaaten. Ein hohes Sicherheitsniveau ist dabei zu gewährleisten.

ENTWURF