



BDI

 **Deutsches
Verkehrsforum**



BGA

Bundesverband
Großhandel, Außenhandel,
Dienstleistungen e.V.

 **BDL**



DSLVL
Deutscher Speditions-
und Logistikverband e.V.



HDE
Handelsverband
Deutschland



ProMobilität
Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

VDR

Verband Deutscher Reeder

ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.

Damit Deutschland wirtschaftlich stark bleibt.

**In die Verkehrsinfrastruktur investieren,
die Grundlage des Wachstums sichern.**

Gemeinsame Erklärung, Berlin Oktober 2012

Damit Deutschland wirtschaftlich stark bleibt.

**In die Verkehrsinfrastruktur investieren,
die Grundlage des Wachstums sichern.**



Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.



Deutsches Verkehrsforum e. V.



Bundesverband Großhandel, Außenhandel,
Dienstleistungen e. V.



Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.



Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.



Handelsverband Deutschland e. V.



Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.



Verband Deutscher Reeder e. V.



Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e. V.

Damit Deutschland wirtschaftlich stark bleibt.

**In die Verkehrsinfrastruktur investieren,
die Grundlage des Wachstums sichern.**

Gemeinsame Erklärung, Berlin Oktober 2012

I. Die Grundlage des Wachstums sichern

Deutschland kann auch in der Finanz- und Schuldenkrise auf seine starke Industrie setzen. Deshalb sind Wachstum und Arbeitsmarkt in unserem Land stabiler als in vielen anderen Nationen. Doch eine starke Wirtschaft braucht eine starke Basis. Dazu gehört in besonderem Maße eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Denn sie bildet die Grundlage für Mobilität, Produktion, Export und Logistik. Und: Internationale Unternehmen legen bei ihrer Standortentscheidung auf die Verkehrsanbindung hohen Wert. Investitionen in die Verkehrswege sind deshalb gesellschaftliche Zukunftsinvestitionen.

Seit vielen Jahren sind die Verkehrswege dramatisch unterfinanziert. Die Investitionsquote im Bundeshaushalt ist von 1998 bis 2012 von 13 auf 9,6 Prozent gesunken. Unser Land zehrt von der Substanz. Mit Ausnahme der Jahre 2009 und 2010 hat der Bund weniger als 10 Milliarden Euro jährlich in die Verkehrswege investiert. Der Bedarf liegt bei 14 Milliarden Euro pro Jahr. Die Folgen dieser Unterfinanzierung sind schon heute spürbar: Staus, Engpässe, Umwege, Brückensperrungen, Warteschleifen, Verluste von Zeit und Wachstum, Wertverfall volkswirtschaftlichen Vermögens. All das schadet der Wirtschaft und der Umwelt. Es ist unverantwortbar, einen der bedeutendsten Standortfaktoren weiterhin auf Verschleiß zu fahren. Je mehr Zeit verstreicht, desto teurer wird es. Um auch künftig als Industrie- und Dienstleistungsstandort erfolgreich sein zu können, muss Deutschland heute mehr in die Verkehrswege investieren. Den Substanzverlust stoppen, die Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen, die Vernetzung von Straße, Schiene, Wasser- und Luftverkehr verbessern, intelligente Verkehrssysteme nutzen – darum geht es.

Zukunftsinvestitionen sind kein Widerspruch zur Konsolidierung der Staatshaushalte. Im Gegenteil: Nachhaltig konsolidieren bedeutet auch, in die Grundlage für künf-

tiges Wachstum zu investieren. Denn nur so kann das Industrieland Deutschland wirtschaftlich stark bleiben.

Die deutsche Industrie ist für zwei Drittel des Wirtschaftswachstums verantwortlich. Der Industrieanteil an der Wirtschaftskraft liegt mit 26 Prozent deutlich höher als etwa in Frankreich (knapp 13 Prozent) und Großbritannien (unter 15 Prozent). Auch die Logistik- und Tourismusbranche bilden Wachstumsmotoren, ihre Anteile an der Wertschöpfung steigen kontinuierlich. Die Verkehrswege sind das Rückgrat dieser Erfolge. Eine moderne Verkehrsinfrastruktur verbindet Menschen und Märkte. Sie ist ein bestimmender Standortfaktor im globalen Wettbewerb, ähnlich wie zum Beispiel Forschung und Bildung. Sie ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe, intelligente Logistik und klimafreundliche Mobilität. Und sie sichert Beschäftigung und Lebensqualität – auch für unsere Kinder und Enkel. Nach Prognosen der Bundesregierung wird der Güterverkehr bis 2025 um bis zu 70 Prozent steigen. Das ist Abbild der globalen Arbeitsteilung, von der Deutschland als führende Exportnation auch künftig profitieren möchte. Die Infrastruktur darf nicht zum Schwachpunkt werden. Verkehrsinvestitionen sind Langfristinvestitionen in die Zukunft unseres Landes.

Deutschland muss umsteuern für seine Verkehrswege. Drei Ansätze sind entscheidend:

1. Nachhaltig in die Verkehrsinfrastruktur investieren. Das erforderliche Niveau für die Bundesverkehrswege (Straße, Schiene, Wasserstraße) liegt bei 14 Milliarden Euro pro Jahr. Das muss der Maßstab sein.
2. Richtige Prioritäten setzen, Effizienz des Mitteleinsatzes erhöhen. Projekte mit hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung, vor allem Hauptkorridore, brauchen Vorrang vor Länderprojekten.
3. Den gesellschaftlichen Konsens für die Infrastruktur stärken. Mit Recht erwarten die Bürgerinnen und Bürger eine frühere Partizipation bei Verkehrsvorhaben.

II. Deutschlands Verkehrsinfrastruktur bröckelt

Mit Ausnahme der Jahre 2009 und 2010 hat der Bund seit vielen Jahren weniger als 10 Milliarden Euro für die Verkehrswege aufgebracht – drastisch unter Bedarf. Die deutsche Verkehrsinfrastruktur hat zwischen 1980 und 2008 schon ein Achtel ihres Wertes verloren. Die zusätzliche Milliarde, die für den Verkehrsetat 2012 beschlossen und überjählig abrufbar ist, war ein wichtiger Schritt, reicht indes bei weitem nicht aus. Die aktuelle Etatplanung sieht für die Jahre 2013 bis 2016 abermals nur rund zehn Milliarden Euro vor. Zugleich sind die Anforderungen an eine qualitativ hochwertige Infrastruktur – etwa im Blick auf den Lärmschutz – mit Recht gestiegen.

Diese chronische Unterfinanzierung hat gravierende Auswirkungen – bei allen Verkehrsträgern. Die deutsche Verkehrsinfrastruktur hat zwischen 1980 und 2008 schon ein Achtel ihres Wertes verloren. 2011 gab es auf Bundesautobahnen 180.000 Staus. 1.500 km Fahrstreifen von Bundesautobahnen und 3.500 km Fahrstreifen von Bundesfernstraßen sind dringend erhaltungsbedürftig. Allein für die nötigste Instandhaltung und Ertüchtigung marder Brücken müssten in den kommenden fünf Jahren rund sieben Milliarden Euro investiert werden. Rund 47 Prozent der Brückenflächen an Autobahnen und Bundesstraßen werden im Zustand nur noch mit „ausreichend“ oder schlechter bewertet. Einige Brücken sind schon heute für den Güterverkehr gesperrt. Um die wichtigsten Aus- und Neubauvorhaben des aktuellen Bedarfsplans bis 2025 für die Schienenwege zu finanzieren, müssen mindestens 400 bis 600 Millionen Euro pro Jahr zusätzlich aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt werden. Dazu zählen für den Schienengüterverkehr bedeutende Strecken wie der Ausbau der Rheintalschiene. Die Wasserstraßeninfrastruktur befindet sich insgesamt in einem schlechten Unterhaltungszustand. Dies gilt insbesondere für die Schleusen: Das Bundesverkehrsministerium stellt für jede dritte Schleuse einen nicht ausreichenden Zustand fest (Note 4 und schlechter). Relevante Vorhaben wie beispielsweise die zweiten Moselschleusen können

aufgrund fehlender Mittel allenfalls nach 2030 realisiert werden. Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals ist dringend erforderlich. Funktionierende seewärtige Zufahrten und Hinterlandanbindungen auf Schiene, Straße und Wasserstraße sind für unsere Häfen im globalen Wettbewerb unverzichtbar. Wenn zu wenig geschieht, werden die steigenden Umschlagmengen – 130 Prozent Zuwachs bis 2025 sind vorhergesagt – entweder im Stau stecken bleiben oder auf andere Häfen ausweichen. Die Flughafeninfrastruktur hat ihre Kapazitätsgrenze teilweise überschritten. Strategische Ausbaumaßnahmen sind daher unverzichtbar. Der Luftverkehr finanziert seine Infrastruktur selbst. Umso wichtiger ist es, zusätzliche Kapazitäten zeitnah zu realisieren und die vorhandenen optimal nutzen zu können, wozu auch laut des nationalen Flughafenkonzepts der Bundesregierung, global wettbewerbsfähige Betriebszeiten einschließlich notwendiger Nachtflüge gehören. Nur so kann der deutsche Luftverkehrsstandort auch künftig wettbewerbsfähig bleiben und vom Wachstum des internationalen Luftverkehrs profitieren.

Mit der Verkehrsinfrastruktur bröckelt eine Grundlage für unseren Wohlstand. So darf es nicht weitergehen. Ziel vorausschauender, nachhaltiger Politik muss es deshalb sein, den Standortfaktor Verkehrsinfrastruktur zu stärken.

III. Investieren und reformieren – für leistungsfähige Verkehrswege

Damit Deutschland wirtschaftlich stark bleibt, braucht es eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Es gilt jetzt zu handeln. Drei Ansätze sind entscheidend:

1. Nachhaltig in die Verkehrsinfrastruktur investieren

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg brauchen höhere politische Priorität. Die Finanzierung der Bundesverkehrswege muss auf Haushaltsfinanzierung aus dem Bundesetat und auf Gebührenfinanzierung durch leistungsabhängige Entgelte basieren. Das bedeutet:

- Deutschland braucht bedarfsgerechte Investitionsmittel. Der Bedarf liegt für Straße, Schiene und Wasserstraße bei 14 Milliarden Euro pro Jahr. Das muss mittelfristig der Maßstab sein für nachhaltiges Konsolidieren und wachstumsorientiertes Investieren.
- Stabile Finanzierungskreisläufe, in denen Nutzerentgelte zweckgebunden für Infrastrukturinvestitionen verwendet werden und nicht dazu dienen, Defizite des allgemeinen Haushalts auszugleichen, sind stufenweise herzustellen. Dabei empfehlen sich in der Regel verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sind nicht nur unmittelbar der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zuzuweisen, sondern auch in voller Höhe zusätzlich in die Bundesfernstraßen zu investieren – um damit Schlaglöcher zu stopfen statt Haushaltslöcher. Überdies sollte die DB-Dividende vom Bund vollständig für Investitionen in die Schieneninfrastruktur verwendet werden.
- Es darf keine weiteren staatlich administrierten monetären Belastungen der Mobilität geben. Insbesondere sind nationale Alleingänge wie die Luftverkehrsteuer unvertretbar, die Mobilität verteuern, ökologisch unwirksam sind und den Wettbewerb verzerren. Die Luftverkehrsteuer muss abgeschafft werden. Diese Steuer benachteiligt in einem ohnehin anspruchsvollen globalen Wettbewerb vor allem deutsche Fluggesellschaften und Flughäfen. Gerade weil der Luftverkehr seine Infrastruktur weitestgehend selbst finanziert, darf die Investitionskraft nicht durch die wettbewerbsverzerrende und ergebnisschmälernde Luftverkehrsteuer eingeschränkt werden. Mobilität muss für die Bürgerinnen und Bürger ebenso wie für Unternehmen erschwinglich bleiben.

2. Richtige Prioritäten setzen, Effizienz des Mitteleinsatzes erhöhen

Deutschland braucht mehr Euro für die Verkehrswege – und zugleich mehr Verkehrswege für den Euro. Deshalb muss die Effizienz des Mitteleinsatzes bei Planung, Bau und Betrieb der Bundesverkehrswege erhöht werden. Entscheidend ist, Prioritäten richtig zu setzen, um vor allem Projekte von Bedeutung für das nationale und europäische Netz voranzutreiben. Folgendes ist zu tun:

- Investitionen sind nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten zu priorisieren. Engpässe sind gezielt zu beseitigen. Der volkswirtschaftliche Nutzen des national und europäisch bedeutenden Netzes ist wichtiger als regionale Proporzinteressen. Deshalb sind klare Kriterien für den neuen Bundesverkehrswegeplan erforderlich. Die Vernetzung der Verkehrsträger sollte besonderes Gewicht haben.
- Der Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) muss unterstützt werden. Die von der Europäischen Kommission im Rahmen der Connecting Europe Facility vorgesehenen 31,7 Milliarden Euro können einen wichtigen Beitrag leisten, reichen jedoch nicht aus. Deutschland sollte sich für angemessene Prioritäten und Mittel im Zeitraum 2014 bis 2020 einsetzen. Gefördert werden sollten Projekte, die Engpässe beseitigen und zum einheitlichen Wirtschafts- und Verkehrsraum beitragen.
- Die Transparenz des Investitionsbedarfs sollte durch regelmäßige Verkehrsinfrastrukturberichte über Zustand und Leistungsfähigkeit sowie ein einheitliches Rechnungs- und Berichtswesen von Bund und Ländern erhöht werden.
- Eine überjährige, zugriffsfeste Verstetigung der Finanzierung kann zu effizienterem Mitteleinsatz wesentlich beitragen. Dafür sollten auch für den Erhalt der Straßeninfrastruktur Vereinbarungen ähnlich der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Schiene erreicht werden. Die LuFV hat sich für die Schiene bewährt. Die Mittelausstattung sollte jedoch auch im Hinblick darauf überprüft werden, mit welchem Betrag der Erhalt der Schieneninfrastruktur in welcher Qualität künftig gewährleistet werden kann.
- Öffentlich-Private Partnerschaften ermöglichen mehr Effizienz. Unabhängig von Haushaltsschwankungen können ÖPP-Projekte schneller und qualitativ hochwertig realisiert werden. Dieses Potenzial gilt es künftig stärker zu nutzen.
- Die föderale Kompetenzverteilung für Straßenbau und -verwaltung ist zu reformieren.
- Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) sollte kreditfähig werden.
- Um den Wettbewerb, die Transparenz und die Unabhängigkeit der Schieneninfrastruktur deutlich zu stärken, ist eine Anreizregulierung einzuführen.
- Durch den Ausbau Intelligenter Verkehrssysteme können die Infrastruktur effizienter genutzt und die Verkehrsträger wesentlich besser vernetzt werden. Das schont auch Umwelt und Klima.

3. Den gesellschaftlichen Konsens für die Infrastruktur stärken

Deutschland braucht einen neuen gesellschaftlichen Grundkonsens über die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur. Mit Recht erwarten die Bürgerinnen und Bürger bei großen Verkehrsvorhaben frühzeitige Information und Einbindung. Dabei sind zügigere Planungs- und Genehmigungsverfahren kein Widerspruch zu besserer Partizipation, im Gegenteil. Im Ergebnis muss eine verbindliche Entscheidung stehen. Darum geht es:

- Akzeptanz setzt die Akzeptanz des Bedarfs voraus. Politik und Wirtschaft obliegt es gemeinsam, die Sinnhaftigkeit von Verkehrsinvestitionen schlüssiger zu kommunizieren.
- Die Bürgerinnen und Bürger müssen frühzeitig und kontinuierlich über Verkehrsprojekte informiert werden und sich an deren Gestaltung beteiligen können. So können Projekte gemeinsam optimiert werden. Dafür spielen optionale, maßgeschneiderte und flexible Lösungen für die Öffentlichkeitsbeteiligung vor Ort eine wesentliche Rolle. Es ist richtig, wie von der Bundesregierung vorgesehen einen optionalen Vorerörterungstermin für Verkehrsinfrastrukturvorhaben in das Verwaltungsverfahrensgesetz aufzunehmen.
- Planungsunterlagen sollten verständlich dargestellt (z. B. Leseleitfäden, computergestützte Simulationen) und der praktische Zugang verbessert werden (z. B. Öffnungszeiten).
- Bei der Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans sollten Verfahren, Gutachten, Kriterien und Prioritäten transparenter sein, als dies früher der Fall war.

- Dialogforen wie Mediationen oder Planungsdialoge können fakultativ genutzt werden. Von einer Verrechtlichung ist abzusehen. Wichtig ist Transparenz auch im Blick auf Potenzial sowie Grenzen lokaler Beteiligung. So kann über Projekte von überregionaler oder nationaler Relevanz nicht per Plebiszit entschieden werden.
- Zeitraubende Redundanzen im Planungsrecht führen nicht zu mehr Umweltschutz, sondern zu unnötigen Verzögerungen. Um etwa Doppelungen bei Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) zu vermeiden, ließen sich die raumordnerischen Feststellungen in das Planfeststellungsverfahren integrieren. Alternativ könnten die UVP-Belange im Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren verbindlich abgeschichtet werden.

Politik, Wirtschaft und Gesellschaft tragen gemeinsam Verantwortung für eine nachhaltige Mobilität: Ressourcen schonend, effizient, intermodal, sicher und bezahlbar. Dafür bildet eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur die unverzichtbare Basis.

Das Industrieland Deutschland darf diesen entscheidenden Standortfaktor nicht länger auf Verschleiß fahren, sondern muss mehr in die Verkehrsinfrastruktur investieren, Mittel effizienter einsetzen und einen neuen gesellschaftlichen Konsens über die Bedeutung des Verkehrsnetzes finden.

Wir bieten der Politik dafür unsere Unterstützung und Zusammenarbeit an.

Impressum

BDI-Drucksache Nr. 461

Stand: Oktober 2012

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)

Abteilung Mobilität und Kommunikation

Breite Straße 29

10178 Berlin

Telefon: 030 2028-0

www.bdi.eu

Verlag:

Industrie-Förderung GmbH, Berlin

Gesamtredaktion:

Dr. Fabienne Beez

Antje Fiehn

Florian Knobloch

Dr. Ben Möbius

Realisation:

Gunner Goldmann

Layout und Druck:

DCM Druck Center Meckenheim GmbH

