
Agenda Mobilität 2020

Beiträge der Automobilindustrie zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik

Vorwort

Mobilität ist eine zentrale Grundlage für Wirtschaft und Gesellschaft. Sie ist Voraussetzung dafür, dass Menschen zusammenkommen können, sie ist „Wachstumsmotor“ und Basis für wirtschaftliche Entwicklung, für Wohlstand und Beschäftigung. Die Verkehrspolitik jedoch hat oftmals nicht den Stellenwert, der aus der zentralen Bedeutung von Mobilität für unsere Gesellschaft eigentlich abzuleiten wäre. Dabei ist es ihre zentrale Aufgabe, die richtigen Rahmenbedingungen für Mobilität zu setzen.

Verkehrspolitische Diskussionen erschöpfen sich aber auch all zu oft im Gegeneinander der Verkehrsträger, die um finanzielle Mittel und politische Unterstützung kämpfen. Damit ist am Ende jedoch niemandem geholfen. Deswegen ist es Zeit für einen neuen Ansatz, der die Grabenkämpfe beendet und die Optimierung des Gesamtsystems Verkehr in den Mittelpunkt der gemeinsamen Arbeit stellt. Nur so wird es gelingen, die Verkehrsströme der Zukunft nicht nur zu bewältigen, sondern dabei auch das Leitbild der nachhaltigen Mobilität umzusetzen.

Es gilt, nicht auf Basis von ideologischen Vorfestlegungen, sondern auf der Grundlage von Fakten und anhand objektiver Kriterien Entscheidungen zu treffen. Effizienzaspekte müssen anstelle von „Töpfchendenken“ und starren Quoten stärker in den Mittelpunkt gerückt werden.

Den Rahmen gibt dabei das Konzept der Co-Modalität vor, das unter Berücksichtigung des Gesamtsystems „Verkehr“ das Ziel verfolgt, jeden Verkehrsträger gemäß seiner spezifischen Stärken einzusetzen, bei jedem Verkehrsträger Effizienzpotenziale zu erschließen und die Verkehrsträger miteinander möglichst optimal zu verknüpfen.

Mit diesem Strategiepapier bietet die Automobilindustrie allen Partnern einen Dialog über Lösungsansätze für die Mobilität von morgen an. Dazu will die Industrie eigene Beiträge und Ideen einbringen, aber auch die anderen Beteiligten zur Mitarbeit anregen. Dabei steht außer Frage, dass auch ein gezielter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zentrales Element einer umfassenden Strategie für nachhaltige Mobilität sein muss.

Unter vier Aspekten soll zukunftsorientierte Mobilität hier betrachtet werden: Kapazität, Kompetenz, Kooperation und Kosten. Dazu greift das Papier einige zentrale Themenfelder heraus und will mit einer Skizzierung der damit verbundenen Herausforderungen und der Benennung von Lösungsansätzen zum Dialog einladen. Es soll kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden oder der Eindruck entstehen, die Automobilindustrie habe für alle Themen fertig entwickelte Patentlösungen. Vielmehr geht es um Denkanstöße und um konkrete gemeinsame Schritte, um weitere Fortschritte zur nachhaltigen Mobilität zu erreichen.

Natürlich ist manches dabei schon auf den Weg gebracht. Politik, Verwaltung, Verkehrsträger, Industrie und andere Partner sind dabei, Lösungen zu definieren und umzusetzen. Erfolge sind durchaus zu verbuchen. Gleichwohl besteht weiteres Potenzial, das es gemeinsam zu erschließen gilt. Hierzu will das vorliegende Papier einen Anstoß geben.



Matthias Wissmann
Präsident des VDA



Klaus Bräunig
Geschäftsführer des VDA



Inhalt

Zielsetzung	4
Kapazität	6
Herausforderungen	6
Lösungen.....	9
Transparenz schaffen	9
Verkehrsmanagement	10
Infrastrukturmaßnahmen:.....	12
Stauvermeidung durch Baustellenmanagement/ Engpassbeseitigung/ Unfallmanagement	12
Betriebsoptimierung	14
Kooperation	15
Herausforderungen	15
Personenverkehr.....	15
Güterverkehr	16
Lösungen.....	17
Zusammenwirken aller Verkehrsträger als Leitbild verstehen	17
Optimierung kombinierter Verkehr	19
Anerkennung der Verkehrspolitik als Motor für den Wirtschaftsstandort Deutschland	20
Stadtverträgliche urbane Mobilität gewährleisten	22
Kompetenz	24
Herausforderungen	24
Lösungen.....	26
Innovative, umweltgerechte urbane Mobilität schaffen	26
Mobilitätsinformationen für die Fahrt.....	28
Intelligente Fahrerassistenz	29
Kooperative Fahrerassistenzsysteme.....	31
Aus- und Weiterbildung.....	32
Kosten	33
Herausforderungen	33
Lösungen.....	36
Strukturen für effiziente Mittelverwendung schaffen	36
Finanzierungsbasis sicherstellen	37
Mobilität bezahlbar halten	38

Zielsetzung

Der VDA will zu nachhaltiger Mobilität umfassend beitragen

Gesellschaftliche Ziele

- Wohlstand sichern und steigern
- Zugang der Menschen zu Verkehrsmitteln sicherstellen und individuelle Mobilität erhalten
- Gesellschaftlichem Wandel (demografische Entwicklung) mit entsprechenden Mobilitätsangeboten adäquat begegnen (Fahrerassistenzsysteme, seniorengeeignete Fahrzeuge)
- Sicherheit und Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer gewährleisten
- Bezahlbarkeit individueller Mobilität sicherstellen

Umweltziele

- Schutz der Umwelt
- Schonung endlicher Ressourcen

Wirtschaftliche Ziele

- Bedeutung des Verkehrssektors sichern
- Verkehrssektor als Wirtschaftsfaktor fördern
- Wachstum durch Transportleistung ermöglichen
- Beschäftigung sichern und ausbauen

... dazu wirbt der VDA für eine veränderte Sichtweise

- Auflösung von Widersprüchen, die nur in den Köpfen bestehen!
- Theoretische Konzepte in konkrete Lösungswege umsetzen!
- Kein Denken in Tortenstücken – das System optimieren und nicht nur die Einzelelemente!
- Orientierung an Fakten und nicht an Ideologien
- Investitionslücke schließen; moderne Verkehrsinfrastruktur bereitstellen
- Mehr Mobilität durch Intelligenz und Transparenz
- Mobilität ist Wirtschafts- und Wettbewerbsfaktor!
- Höhere Akzeptanz von Wirtschaftsmobilität und Transport in der Gesellschaft!
- Raus aus den Gräben – Mobilität geht alle an!

... und deshalb schlägt der VDA in der Agenda Mobilität 2020 folgende Schwerpunkte vor

Kapazität

- Durchführung von "Dialogforen" des VDA zu Themen der Mobilität (Deutsche Bahn, Nutzerverbände, Politik etc.) und Erarbeitung gemeinsamer Lösungen
- Transparenz schaffen: "Bericht zur Verkehrslage in Deutschland" implementieren
- Intelligentes Verkehrsmanagement verankern
- Infrastrukturoptimierung: Neue Gemeinschaftsinitiative: "Weniger Stau – Mehr Mobilität"
- Länder- und verkehrsträgerübergreifendes Strategiemangement
- Innovative Fahrzeugkommunikation
- Gezielter Ausbau der Infrastruktur

Kooperation

- Zusammenwirken der Verkehrsträger und „Integrierten Ansatz“ als Leitbilder verankern
- Ausbau und Optimierung kombinierter Verkehr
- gemeinsame Verbesserung des Images von Logistik
- Aufenthaltsqualität in Ballungsräumen verbessern: alternative Antriebe, Vernetzung, Information
- Stadtverkehrskonzepte: City-Logistik, umweltschonende Fahrzeugtechnik, Infrastruktur, innovatives CarSharing und Informationssysteme
- Aufbau Betankungsinfrastruktur (Wasserstoff, Elektromobilität)
- Austausch von Best-Practice

Agenda Mobilität 2020

- Innovative urbane Mobilität: Optimierung der Nutzung individueller Mobilität und öffentlichem Verkehr durch Verkehrsmanagementsysteme, Förderung alternativer Antriebe bei ÖPNV
- Potenziale intelligenter Verkehrsmittel- und Routenwahl ausschöpfen
- Fahrzeugsicherheit: Marktdurchdringung von Fahrerassistenz-Systemen vorantreiben
- Anwendungsorientierung der Projekte sichern: Sichere intelligente Mobilität (Projekt SIM TD), Projekt Aktiv (BMW)
- Aus- und Weiterbildung: Fahrertrainings, Unterstützung des Transportgewerbes (z.B. Fahrer Verfügbarkeit)

Kompetenz

- Effizienz der Mittelverwendung verbessern (z.B. durch Neuregelung der Bund- Länder-Zuständigkeit, Mittelkonzentration auf prioritäre Projekte anhand einheitlicher Bewertungsmaßstäbe, Anreizsysteme)
- Systematische Erhaltungsplanung
- Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft) mit dem Ziel der Zweckbindung und Investitionsverstetigung
- Prüfung von Public Private Partnership-Modellen
- Individuelle Mobilitätskosten senken

Kosten



Kapazität Herausforderungen



© Kurt Duchatschek - Fotolia.com

Der größte Anteil der Verkehrsleistung im Landverkehr innerhalb der EU entfällt im Güterverkehr mit 72% und im Personenverkehr mit fast 90% auf den Verkehrsträger Straße.

Alle Verkehrsträger werden insbesondere im Güterverkehr weiteres Wachstum zu verzeichnen haben.

Aber: Der Zuwachs des Straßengüterverkehrs in Europa zwischen 2010 und 2025 wird ein Vielfaches des auf der Schiene zu erwartenden Zuwachses betragen.

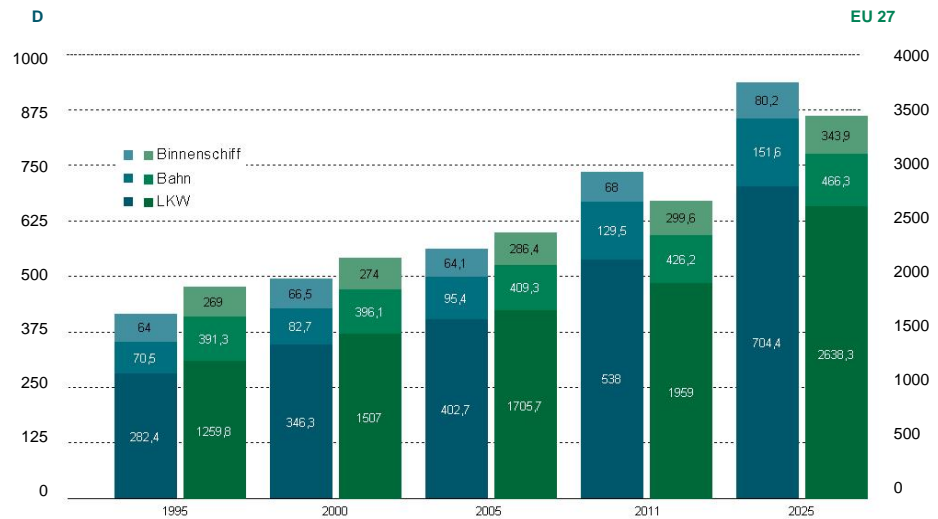
Der Personenverkehr in Deutschland und Europa wird maßgeblich von den sich ändernden Lebensmustern geprägt sein, die entsprechende Anforderungen an die persönliche Mobilität stellen. Die Lebensarbeitszeiten werden steigen. Arbeitsumfeld und Wohnorte werden häufiger wechseln.

Bis 2025 steigt die Personenverkehrsleistung gegenüber heute in Deutschland um rund 13% bei nahezu unverändertem Anteil von öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr. Hauptgründe für die Zunahme liegen in der Erweiterung des Pkw-Bestandes, der siedlungsstrukturellen Entwicklung und einem der männlichen Bevölkerung ähnlicher Besitz von Führerscheinen bei Frauen begründet. Die Veränderung der Altersstruktur wirkt dämpfend, was aber durch das Mobilitätswachstum innerhalb der Altersgruppen überkompensiert wird. Diese Prognosen beruhen dabei allerdings auf der Annahme eines nur moderat steigenden Kraftstoffpreises.



Güterverkehr in Deutschland/EU 27 bis 2025

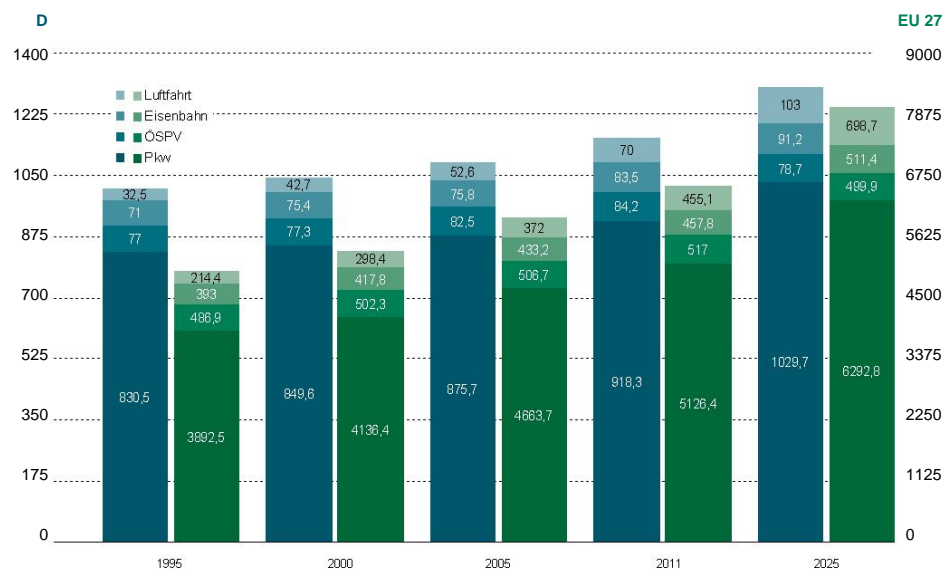
In Mrd. Tonnenkilometern



Quelle: EU-Kommission, BVU/ ITP

Personenverkehr in der Deutschland/EU 27 bis 2025

In Mrd. Personenkilometern



Quelle: EU-Kommission



Im Straßengüterverkehr wird zwischen 2008 und 2025 mit einem Wachstum von 43% gerechnet (intraplan). Doch auch im Schienengüterverkehr ist mit einem Wachstum von zumindest 25% auszugehen.

Im europäischen Vergleich ist Deutschland bei der Straßeninfrastruktur ins Hintertreffen geraten.

So liegt Deutschland bei einem Vergleich der Staufreiheit unter sechs europäischen Ländern (S, I, F, D, UK, NL) nur auf Platz fünf. Die Schere zwischen Infrastruktur und Verkehrsnachfrage hat sich geöffnet.

So ist das Straßennetz des überörtlichen Verkehrs in Deutschland seit Mitte der 70er Jahre mit knapp 40% nur ein Drittel so stark gewachsen wie die Kfz-Fahrleistungen.

Hohe Sockelauslastung bei Güterverkehr und zusätzliche Spitzenbelastung bei Individual-Verkehr führen zu Kollaps.

Handlungsfelder:

1. Ausgangspunkt für Kapazitätsoptimierung ist die Schaffung von Transparenz
2. Bessere Nutzung vorhandener Kapazität z.B. durch Verkehrsmanagement
3. Erweiterung vorhandener Kapazität durch Infrastrukturmaßnahmen
4. Betriebsoptimierung z.B. bei Engpässen u. Baustellen



Lösungen

Transparenz schaffen

- Ein „Bericht zur Verkehrslage in Deutschland“ kann einen Beitrag zur Schaffung von Transparenz leisten
- Ausgangspunkt dieses Berichts sind bereits bestehende Instrumente der Berichterstattung wie z. B. die Straßenbauberichte

Ein solcher Bericht sollte folgende Punkte beinhalten:

- Statistiken über Staus und Verspätungen und deren Entwicklung über die Zeit
- Informationen über definierte Relationen und Erreichbarkeit von Zentren und Logistikstandorten
- Indikatoren über den Zustand und die verfügbaren Kapazitäten der Infrastruktur bei allen Verkehrsträgern (analog zu Straßenbaubericht) einschließlich Informationen über Baustellen
- Indikatoren zu Verkehrssicherheit, Transportintensität, Umweltbelastung
- Diese Berichterstattung dient als Basis, um Zielwerte für einzelne Indikatoren zu definieren und deren Einhaltung bzw. Einhaltungsgrad zu überprüfen. Entscheidend ist dabei die gesamthafte Perspektive unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger

Weitere Vorgehensweise:

- Aufbau eines Dialogs mit allen Beteiligten unter Moderation des Bundesverkehrsministeriums, um die relevanten Indikatoren und Inhalte eines Berichts zur Verkehrslage in Deutschland gemeinsam zu definieren
- Erstellung des „Berichts zur Verkehrslage in Deutschland“ und Umsetzung über die Mitglieder der Mobilitätsoffensive
- Durchführung von „Dialog-Foren“ zu aktuellen Themen der Mobilität durch den VDA



Verkehrsmanagement

Zusätzlich zu einem bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur muss Verkehrsmanagement einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Kapazität der bestehenden Infrastruktur und zur Verbesserung des Verkehrsflusses leisten. Somit trägt Verkehrsmanagement zur Minderung von Staus und damit verbunden, erhöhtem Kraftstoffverbrauch bei. Beispiel hierfür ist die temporäre Freigabe von Standstreifen, die in einzelnen Fällen eine Kapazitätserhöhung von ca. 25% erbracht hat („Staufreies Hessen“).

Laut eines BMVBS-Gutachtens (03/2006) erzielen streckenbezogene Maßnahmen (Standstreifenfreigabe, Beeinflussungsanlage) Reisezeiteinsparungen von 4-8 %.

Verkehrsdatenerfassung und Verkehrsmanagement-Investitionen müssen in Neubau- und Ausbauplänen explizit verankert werden – nicht nur Beton, sondern auch Verkehrsdatenerfassung gehört zur Verkehrsinfrastruktur.

Die Schaffung einer gemeinsamen Datenbasis für alle Verkehrsträger ist ein wichtiges Element zur Weiterentwicklung von Verkehrsmanagement.

Bereits heute werden Verkehrslageinformationen erhoben, aufbereitet und für Verkehrsmanagement und Navigation genutzt. Allerdings fehlt es häufig an entsprechender Verknüpfung und Vernetzung. Das Bundesverkehrsministerium hat mit dem Projekt „Metaplattform“ hier eine Initiative gestartet.

Die Vernetzung intelligenter Systeme im Fahrzeug und der Infrastruktur mittels Kommunikation und Kooperation im Verkehr ist entscheidendes Erfolgskriterium für die Anwendung von Verkehrsmanagement-Systemen. Mit dieser Zielsetzung wird vom Bundeswirtschaftsministerium das Projekt „Aktiv“ („Adaptive und Kooperative Technologien für den Intelligenten Verkehr“) finanziert.

Ziel ist die Zusammenarbeit zwischen der Automobilindustrie, den Betreibern des Straßennetzes, Anbietern von Daten- und Informationsdienstleistungen und Herstellern von Endgeräten zu entwickeln („Kooperation im Verkehr“).



Schwerpunkte im Projekt AKTIV/Teilprojekt Verkehrsmanagement sind:

- Netzoptimierer
- Virtuelle Verkehrsbeeinflussungsanlagen
- Kooperative Lichtsignalanlage
- Adaptive Navigation
- Störungsadaptives Fahren
- Informationsplattform

Weitere Vorgehensweise:

- Stärkung von anwendungsorientierten Forschungsprojekten wie z. B. im Projekt AKTIV mit dem Ziel der Entwicklung einer „Informationsplattform“ in Zusammenarbeit mit Automobilindustrie und Verkehrsmanagement-Dienstleistern
- Initiierung eines Prozesses, um Standardisierung bei Daten und Datentransfer (für Verkehrsmanagement) voranzutreiben und Unterstützung des Projekts Metaplatform der Bundesregierung
- Identifikation und Umsetzung gemeinsamer Schwerpunkte des Projekts „Sichere intelligente Mobilität - Testfeld Deutschland“ (SIM-TD) und der verkehrspolitischen Strategie des VDA



Infrastrukturmaßnahmen: Stauvermeidung durch Baustellenmanagement/ Engpassbeseitigung/ Unfallmanagement

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung weist konkret auf Optimierungspotentiale hin.

Maßnahmenschwerpunkte des Masterplans sind:

- Überprüfung der Bedarfspläne (bis 2010)
- zusätzliche Investitionsmittel und Engpassbeseitigung (ab 2008/2009)
- Lkw-Parkplätze an Autobahnen (bis 2012 rd. 11.000 Parkplätze)
- Stauvermeidung durch Baustellenmanagement (ab 2008)
- verstärkte Investitionen in Verkehrsmanagementsysteme (Umsetzung bis 2015) und Telematikanwendungen (gesetzliche Grundlage bis 2009)
- Konzept zur zeitlichen und räumlichen Differenzierung der Lkw-Maut (2008)

Darüber hinaus sind weitere Brennpunkte aus Sicht VDA die folgenden:

- Die kontinuierliche Verbesserung der Informationen über Baustellen (Einrichtungszeitpunkt, Dauer)
- Prognose möglicher Auswirkungen von Baustellen auf den Verkehr (Verringerung der Zahl von Spuren und Geschwindigkeitsbegrenzungen, Tagesbaustellen einbeziehen)
- Bereitstellung derartiger Informationen auch für Navigationssysteme zur Verbesserung der Routenführung mit positiven Effekten auch auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit (je nach Akzeptanz und Verfügbarkeit von Alternativrouten)
- Optimierung des Baustellenbetriebs: Anreizsysteme für die Verkürzung der Dauer von Baustellen (entsprechende Gestaltung von Verträgen), konsequente Nutzung auch verkehrsschwacher Zeiten (Nacht)
- Unfallfolgenmanagement: Länderübergreifende Abstimmung unter den Straßenbaubehörden muss regulatorische Hürden überwinden und pragmatische Lösungen entwickeln
- Behörden, insbesondere die Verkehrspolizei, müssen in die Prozesskette integriert werden



Weitere Vorgehensweise:

- Neue Gemeinschaftsinitiative: „Weniger Stau – Mehr Mobilität“ (analog zu früherer Initiative mit den Elementen Verkehrsdatendienste, Baustellen, Störfallmanagement, Infrastruktur, Fahrverhalten)
- Entwicklung von Anreizsystemen für Baustellenmanagement in Zusammenarbeit mit Partnern
- Erstellung von Best Practice – Analysen zu Baustellen- und Unfallmanagement



Betriebsoptimierung

Ähnlich wie dies mit Blick auf das Baustellenmanagement erforderlich ist, gilt es, auch generell im Betrieb der Infrastruktur die Prozesse auf weitere Optimierungspotenziale hin zu überprüfen:

z. B.

- Verkürzung unfallbedingter Staus
- Verbesserung des Strategiemanagements, d.h. übergreifende Koordination bei außergewöhnlichen Ereignissen zum Beispiel extremen Wettersituationen und Unfällen.

Die Pflege von begrünten Mittelstreifen darf nicht zu Sicherheits- und Effizienzschäden führen. Auch die Entfernung der Begrünung, wie etwa in der Schweiz betrieben, kann zu Sicherheitsgewinnen führen

Insbesondere gilt es, dies verstärkt länderübergreifend durchzuführen, um sowohl die Situationsanalyse als auch die Auswahl und Umsetzung von Strategien koordiniert zu ermöglichen. Beispiele:

- langfristige länderübergreifende Abstimmung
- von Erhaltungsmaßnahmen z. B. Brückensanierungen
- länderübergreifende Kooperation im Strategiemanagement

Dies muss konsequent weitergeführt werden, insbesondere unter Berücksichtigung verkehrsträgerübergreifender Maßnahmen.

Weitere Vorgehensweise:

- Der VDA regt an, in länderübergreifenden Arbeitsgruppen der Ministerien Optimierungspotenziale (zur länderübergreifenden Betriebsoptimierung / Strategiemanagement) zu identifizieren und gemeinsam Lösungsstrategien zu erarbeiten.
- Der VDA wird im Dialog mit seinen Mitgliedern entsprechende Möglichkeiten zur Optimierung des Infrastrukturbetriebs durch innovative Fahrzeugtechnik unterstützen



Kooperation Herausforderungen



© iStockphoto.com/ choicegraphx

Personenverkehr

In Deutschland werden täglich etwa 270 Millionen Wege zurückgelegt. 165 Millionen davon erfolgen mit dem Pkw, an zweiter Stelle folgen 62 Millionen Fußwege, an dritter Stelle 24 Millionen Wege mit dem Fahrrad. 74 Minuten pro Tag ist jeder Bürger im Durchschnitt unterwegs. (Quelle: Mobilität in Deutschland).

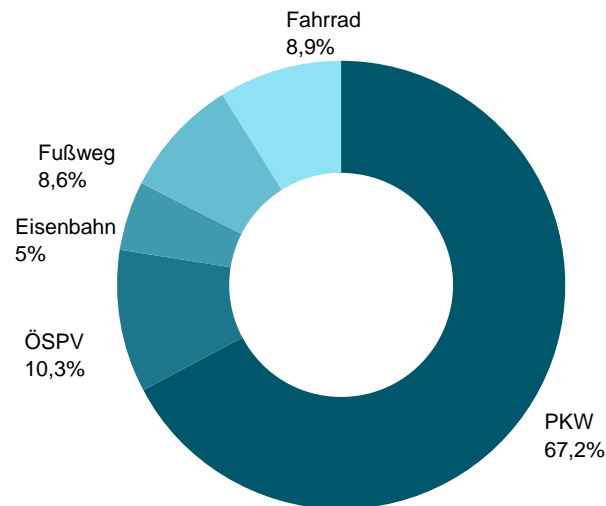
Jeder vierte Bundesbürger nutzt das ÖPNV-Angebot mindestens einmal in der Woche. Aber gut 60 Prozent nehmen diese Möglichkeit gar nicht oder seltener als monatlich in Anspruch, obwohl ein Drittel davon nach eigener Einschätzung ihre Ziele auch mit Bussen und Bahnen erreichen könnten (Quelle: Mobilität in Deutschland).

1/5 der gesamten europäischen Personenverkehrsleistung wird auch zukünftig auf Deutschland entfallen.

Die Verkehrssteuerung in Ballungsräumen wird zunehmend in den Fokus rücken. Dabei wird es auch um die bessere Vernetzung der Verkehrsträger gehen.



Pkw für Pendler unverzichtbar – Anteile der Verkehrsarten am Berufsverkehr in %



Quelle: DIW, 2005

Güterverkehr

Zur Bewältigung der zukünftigen Güterverkehrsnachfrage werden alle Verkehrsträger benötigt. Nur durch Kooperation können diese Herausforderungen bewältigt werden.

In Deutschland wird im Jahre 2025 die Straßengüterverkehrsleistung um etwa 43 Prozent höher sein als heute (2008). Überdurchschnittlich wird hierbei der Fernverkehr wachsen.

Auf den Schienen werden bis 2025 die Tonnenkilometer um 25 Prozent zunehmen.

Überdurchschnittlich fällt das Wachstum im kombinierten Verkehr auf. Er wird mit jährlichen Wachstumsraten von 4 Prozent deutlich stärker als der Schienenverkehr allgemein und der Straßenverkehr steigen.

Handlungsfelder:

1. Zusammenarbeit aller Verkehrsträger als Leitbild verstehen
2. Schnittstellen optimieren im Kombinierten Verkehr
3. Bedeutung der Verkehrspolitik verdeutlichen
4. Stadtverträgliche urbane Mobilität gewährleisten



Lösungen

Zusammenwirken aller Verkehrsträger als Leitbild verstehen

Um den Verkehr zukünftig möglichst effizient abwickeln zu können, gilt es, die systembedingten und wirtschaftlichen Stärken der einzelnen Verkehrsträger zu nutzen und die Effizienz eines jeden einzelnen Verkehrsträgers – für sich und in Kombination miteinander – kontinuierlich zu verbessern.

Co-Modalität geht von der Tatsache aus, dass die Eignung der Verkehrsmittel immer von der einzelnen Transportaufgabe abhängt und dass alle Verkehrsträger prinzipiell gleichwertig sind.

Anwendung von Co-Modalität im Güterverkehr hat entscheidende Bedeutung im Containerverkehr (z.B. Hafenhinterlandanbindung).

Im Personenverkehr gewinnt Co-Modalität zunehmend an Bedeutung in der Verbindung von ländlichen Räumen und Ballungszentren (z.B. Park&Ride, Car-Sharing).

Im Rahmen eines integrierten Ansatzes müssen Potenziale bei Fahrer, Fahrzeug und Infrastruktur genutzt werden und strukturelle Hemmnisse abgebaut werden.

Politische Rahmenbedingungen müssen die Basis für die Effizienzsteigerung des Gesamtsystems darstellen, zum Beispiel die zielgerichtete Ausgestaltung von regulatorischen Richtlinien wie der Mauthöheverordnung auf Bundesebene und dem European Freight Logistics Action Plan auf EU-Ebene.

Effizienzsteigerungen bei einzelnen Verkehrsträgern sind wesentliche Voraussetzung, die Kooperation zwischen den Verkehrsträgern umzusetzen. Zusätzlich können Effizienzsteigerungen erzielt werden, die ohne Kooperation nicht möglich wären. Kooperation bildet die Grundlage des Leitbildes der Co-Modalität, wie es sich auch die Europäische Kommission als Ziel gesetzt hat.

Die Entwicklung von Konzepten zur Flexibilisierung von Anlieferzeiten und von intelligentem Wareneingangsmanagement kann weitere Beiträge zur Optimierung leisten.



Weitere Vorgehensweise:

- Aktive Mitwirkung bei der Umsetzung von Projekten im Rahmen des Masterplans Güterverkehr und Logistik
- Verzahnung mit einer Initiative „Weniger Stau – mehr Mobilität“ und Umsetzung des integrierten Ansatzes
- Der VDA setzt sich auf allen Ebenen für den Gedanken der Co-Modalität ein – nur Kooperation und strategische Vernetzung bringen für das Gesamtsystem den optimalen Nutzen!



Optimierung kombinierter Verkehr

Der kombinierte Verkehr ist eine effiziente Möglichkeit zur Verknüpfung von Verkehrsträgern im Güterverkehr, da er die Umschlagvorgänge im Vergleich zu konventionellen gebrochenen Verkehren vereinfacht.

Im Vergleich zur Nutzung eines einzelnen Verkehrsträgers fallen jedoch zusätzliche Umschlagvorgänge an, die sich zeitlich und somit kostenseitig rechnen müssen.

Die Vor- und Nachlaufkosten im kombinierten Verkehr haben heute einen Anteil an den Gesamtkosten zwischen 35 und 55 Prozent, je nach Anteil der Straßenkilometer bzw. nach Länge der Strecke auf der Bahn. Modellrechnungen haben ergeben, dass durch den Einsatz längerer Fahrzeugkombinationen im Vor- und Nachlauf auf der Straße die Kosten dafür um rund 25 Prozent zurückgehen können. (Quelle: VDA)

Vor dem Hintergrund des prognostizierten Güterverkehrswachstums gilt es, alle Potenziale zu nutzen:

- Ausbau der zum Teil hoch belasteten Umschlaganlagen
- Verbesserung und Weiterentwicklung innovativer Umschlagtechniken
- Leistungsqualität ausgerichtet an Kundenbedürfnissen
- Reduzierung der Kosten im Vor- und Nachlauf
- Abbau von organisatorischen, betrieblichen und technischen Hemmnissen

Durch Kooperation von Spediteuren in offenen Netzwerken können Kosten im Vor- und Nachlauf gesenkt werden.

Weitere Vorgehensweise:

Aufbau eines gezielten Dialogs mit dem Kombinierten Verkehr zum Abbau von organisatorischen, betrieblichen und technischen Hemmnissen

Konzipierung hinsichtlich:

- Reduzierung der Kosten im Vor- und Nachlauf
- Stärkung des kombinierten Verkehrs und
- Beitrag zur Effizienzsteigerung des Gesamtsystems



Anerkennung der Verkehrspolitik als Motor für den Wirtschaftsstandort Deutschland

Verkehr und Mobilität sind Grundvoraussetzung für das Funktionieren der Gesellschaft, dennoch spielen verkehrspolitische Themen im Tagesgeschäft oft nur eine Nebenrolle.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs bleibt für die Öffentlichkeit wenig fassbar.

Es gilt die Wichtigkeit von Verkehr und Mobilität stets aufs Neue zu verdeutlichen und gemeinsam für einen höheren Stellenwert und bessere Akzeptanz der Verkehrspolitik zu werben.

Als Instrument kann z. B. eine – für und von allen Verkehrsträgern getragene – Imagekampagne dienen, um:

- die Bedeutung von Verkehrspolitik zu verdeutlichen
- zu unterstreichen, dass Verkehrspolitik der Standortpolitik, der Wirtschaftspolitik, der Haushaltspolitik und der Umweltpolitik dient

Es gilt, Gestaltungsspielräume für Wissenschaft, Wirtschaft und Politik gemeinsam verstärkt zu nutzen.

Die heutige Verkehrspolitik ist die Basis für zukünftige Logistik:

- In der Logistik erwirtschaften 60.000 Unternehmen in Deutschland einen Jahresumsatz von rund 190 Milliarden Euro (Stand 2007). Dies entspricht einem Anteil von 7,54 Prozent am Bruttoinlandsprodukt und etwa 25 Prozent am europäischen Marktvolumen an Logistikdienstleistungen
- Im deutschen Speditions- und Logistikgewerbe sind 2,7 Mio. Menschen beschäftigt
- Der nominale Umsatz legte seit 2001 um jahresdurchschnittlich etwa 4,5% zu (zum Vergleich: Verarbeitendes Gewerbe +3% p. a.). Damit zählt der Sektor zu den wachstumsstärkeren in Deutschland
- Der deutsche Logistikmarkt ist mit einem Anteil von gut 20% der größte in der EU



Weitere Vorgehensweise:

- Der VDA wird im Rahmen der Reihe „Dialog-Forum Mobilität“ gemeinsam mit Vertretern aus Wirtschafts-, Haushalts- und Verkehrspolitik grundlegende Zusammenhänge aufzeigen und die Bedeutung von Mobilität in den Mittelpunkt rücken.
- Beispiel: Gründung der Logistik-Image-Kampagne Baden-Württemberg. Unter Beteiligung von VDA und maßgebenden Stakeholdern aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft wird das Ziel verfolgt, ein besseres Verständnis der logistischen Wertschöpfungskette in Gesellschaft und Politik zu erreichen.



Stadtverträgliche urbane Mobilität gewährleisten

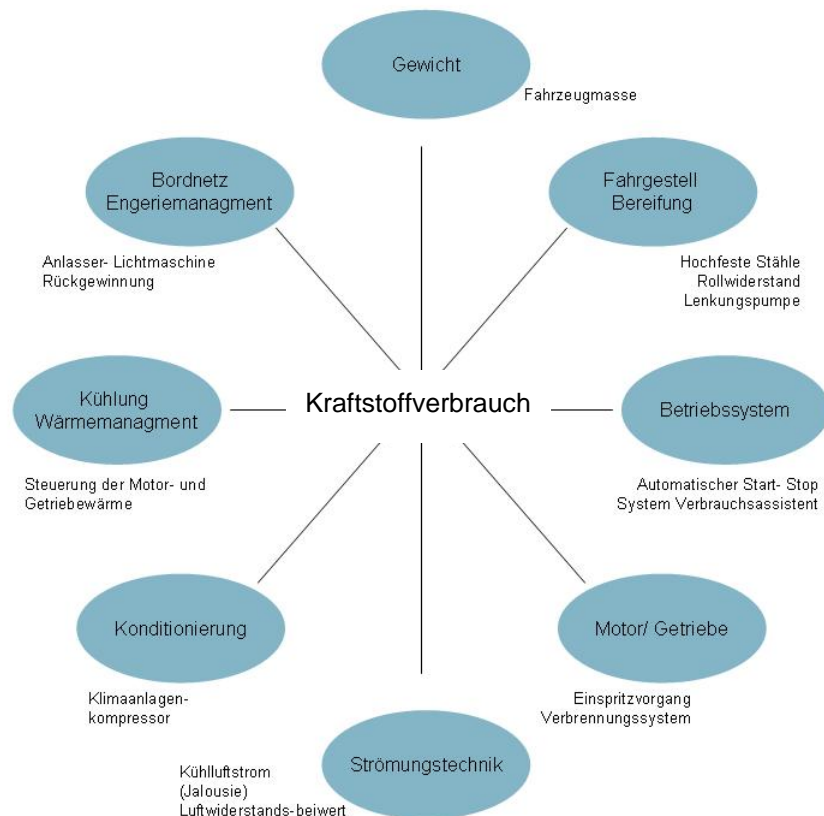
Zentrales Kriterium in urbanen Räumen ist die so genannte "Aufenthaltsqualität" von Städten. Determinanten der Aufenthaltsqualität sind:

- Erreichbarkeit und
- Umweltverträglichkeit (Lärm, Feinstaub etc.)

Die Kooperation von Fahrzeugherstellern und Energiewirtschaft ist eine zentrale Voraussetzung für die Anwendung alternativer Antriebe, wie z. B. Elektromobilität oder Wasserstoffantrieb.

Attraktivität leitet sich u. a. daraus ab, wie die einzelnen Verkehrsmittel miteinander verknüpft sind.

Reduktion des Kraftstoffverbrauchs in allen Bereichen des Automobils





Wesentliche Ziele sind:

- Verringerung der Defizite bei Verfügbarkeit von Park&Ride – Plätzen sowie deren Ausgestaltung nach optimalen Größen (zu lange Wege verhindern Bereitschaft zum Wechsel und somit Co-Modalität)
- Anbindung von Umland und Zentren zunehmend durch Pkw-Mobilität, da öffentlicher Verkehr auf Ballungszentren konzentriert wird; Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr entscheidend
- Ausbau neuer Mobilitätskonzepte wie z. B. innovatives Car-Sharing unter Einbeziehung alternativer Antriebstechniken
- Bündelung von Bestell- und Liefervorgängen im Einzelhandel durch moderne City-Logistik
- Kompensation der durch e-shopping entstehenden zusätzlichen Lieferverkehre

Die Verknüpfung besteht sowohl aus der realen Verknüpfung bei der Infrastruktur an den Umsteigepunkten, als auch virtuell durch die Verbindung von Verkehrslage-/Abfahrtsinformationen für intermodale Auskunftssysteme. Die Anwendung umweltschonender Antriebstechniken muss sicherstellen, dass Mobilität und Lebensqualität gleichermaßen entwickelt werden.

Weitere Vorgehensweise:

Aufenthaltsqualität verbessern:

- Pilotversuche für Fahrzeuganwendung in Beispielregionen hinsichtlich
 - Fahrzeugtechnologie
 - Aufbau von Betankungsinfrastruktur (Wasserstoff, Elektromobilität)
- Nutzerfreundliche alternative Antriebskonzepte bewerten, entwickeln und verfügbar machen (Hybrid, E-Fahrzeuge etc.)
- Intensivierung des Dialogs auf EU-Ebene:
 - Erfahrungsaustausch mit EU-Projekten wie z. B. CIVITAS, CARAVELLE
 - Konvent der EU-Bürgermeister etc.
- Bereitstellung und Nutzung verkehrsträger – übergreifender Verkehrsinformationen unterstützen
- Aufbau von Kooperationen mit Stadtverwaltungen, um Best-Practice-Beispiele (für stadtverträgliche urbane Mobilität) zu entwickeln



Kompetenz Herausforderungen



© Siemens AG

Die Verkehrswelt wird immer komplexer und moderne Mobilitätsansätze und Logistikkonzepte erfordern einen erweiterten Know-how Transfer und einen Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten.

Dazu müssen den Verkehrsteilnehmern und dem Verkehrsmanagement aktuelle und relevante Informationen zur Verfügung gestellt werden. Dabei geht es im Wesentlichen um die

- Ermittlung
- Verarbeitung
- Nutzung (Anwendung)

von Informationen aus den Fahrzeugen und von der Infrastruktur.

Dieser Informationsfluss und die aktive Steuerung von Systemen können die Kompetenz des Einzelnen und des Gesamtsystems erhöhen und damit eine sichere und umweltverträgliche Mobilität realisieren.

Dies gilt im Besonderen im Bereich:

- der urbanen Mobilität mit Ihrem spezifischen Charakter (Rush Hour, Parkzonen, etc.)
- der Reisevorbereitung/Logistikplanung und Fahrtoptimierung (Pretrip/Ontrip)
- der Unterstützung des Fahrers im Verkehrsgeschehen und bei der sicheren Steuerung des Fahrzeugs
- der Verknüpfung von mobilen und strukturellen Verkehrselementen



Wesentliche Bedingungen für die Akzeptanz von Verkehrssteuerung und Fahrerinformationen sind aktuelle, relevante und situationsbezogene Informationen.

Dabei ist vor allem die Vernetzung der drei Ebenen Fahrer, Fahrzeug, Infrastruktur notwendig, um tatsächlich Umwelt- und Sicherheitspotenziale zu nutzen.

Insbesondere im Transportgewerbe ist ein Know-how Transfer für die Qualifizierung der Fahrer in den Bereichen:

- Verkehrssicherheit
- Eco-Driving
- Fahrtoptimierung

notwendig.

Die Entwicklung einzelner Systembausteine wird bereits von verschiedenen Akteuren vorangetrieben. Die nächste Aufgabe ist, die Verknüpfung der Bausteine zu erreichen.

Handlungsfelder:

1. Innovative urbane Mobilität schaffen
2. Mobilitätsinformationen bereitstellen
3. Intelligente Fahrerassistenz einsetzen
4. Fahrerassistenzsysteme verknüpfen
5. Aus -und Weiterbildung fördern



Lösungen

Innovative, umweltgerechte urbane Mobilität schaffen

Die spezielle Situation des Verkehrs in Ballungsräumen mit Rush Hours, Staus, Parkproblemen, Durchgangsverkehren, Großveranstaltungen, etc., erfordert ein besonderes Verkehrsmanagement und neue umweltgerechte Antriebskonzepte.

Ein wesentlicher Ansatz zur Optimierung des urbanen Verkehrsflusses und der Reduzierung der Umweltbelastung beinhaltet das computerunterstützte Verkehrsmanagement.

Durch den Einsatz teilautomatisierter Steuerungs- und Leitsysteme, die mit dem Erfahrungsschatz des örtlichen „Verkehrsmanagers“ in der Zentrale verknüpft werden, können erhebliche Verkehrsoptimierungen und Umwelteffekte erzielt werden. Dies gilt insbesondere für:

- kooperative Lichtzeichenanlagen („Grüne Welle“)
- dynamische Parkleitsysteme
- flexibles Parkraummanagement
- Stau -und Behinderungsmeldungen

Mit umweltfreundlichen Antrieben z.B. Hybridbusse, die ca. 25% weniger Kraftstoff verbrauchen und ca. 50% weniger Emissionen ausstoßen, können notwendige Fahrten und Transportleistungen umweltgerecht durchgeführt werden.

Gemeinsam mit der Kraftstoffindustrie muss an Lösungen zur Sicherstellung der Versorgung mit alternativen Kraftstoffen gearbeitet werden, z.B. beim Aufbau der Betankungsinfrastruktur von Wasserstoff und Strom.

Die Optimierung der Bereitstellung umfassender Verkehrsinformationen und Transportmöglichkeiten (ÖPNV, Co-Modalität) auf stationären und mobilen Anzeigegeräten erzeugt den notwendigen Überblick für die optimale Mobilitätsentscheidung des Einzelnen.



Weitere Vorgehensweise:

- Förderung der Anwendung alternativer Antriebe z.B e-mobility von Daimler und RWE, E-Golf-Flottenprogramm von Volkswagen, das Volt-Projekt von Opel, das MINI-Projekt von BMW oder das FCHV-Plug-In-Projekt von Ford
- Unterstützung von Projekten zur Optimierung des urbanen Verkehrsmanagements und der Mobilität in Ballungsräumen und
- Schaffung von Transparenz bezüglich erfolgreicher Methoden des Verkehrsmanagements



Mobilitätsinformationen für die Fahrt

Zur Optimierung der Mobilität des Einzelnen und der logistischen Transportkette ist es notwendig, die Fahrt im Voraus zu planen und während der Fahrt aktuelle Informationen (Pre/Ontrip-Informationen) über das Verkehrsgeschehen, Wetter, Warnungen, etc. situationsgerecht zu erhalten.

Dazu ist es erforderlich, bereits bestehende Informationsinseln (z.B. Verkehr, Wetter, Baustellen, etc.) zu verknüpfen, die Lücken notwendiger Informationen (z.B. Verkehrsfluss, Wartezeiten, etc.) zu füllen und damit allen Beteiligten eine optimale Übersicht zu geben.

Die Verknüpfung dieser Informationen mit den regionalen und überregionalen Verkehrsmanagementsystemen und dem Angebot der öffentlichen Verkehrsträger ermöglichen dann die Realisierung einer sicheren und umweltverträglichen Mobilität.

Diese Informationen müssen digitalisiert in stationären und mobilen Medien (Dynamische Verkehrszeichen, Navigation, Mobilfunk, Radio) verfügbar sein.

Die ständige Verfügbarkeit von relevanten und situationsbezogenen Informationen ist die Basis für eine optimierte Entscheidung der Verkehrsteilnehmer auch im Hinblick auf eine effiziente Fahrtroute und Fahrweise.

Dazu gehört neben der Wahl des Fahrtzeitpunkts auch die Wahl des Verkehrsmittels oder der Einsatz von Transportkapazitäten, sowie die multimodale Betrachtung des gesamten Transportweges.

Erläuterungen:

- „Pretrip“ Informationen: Fahrzeit- und Kostenvergleiche, Informationen über mögliche Vorteile durch eine Veränderung der Abfahrtszeit
- „Ontrip“ Informationen: Bewertung von Umsteige-Optionen, Suchverkehr bei Parkplätzen, Anschlussinformationen hinsichtlich der entsprechenden Verkehrsträger

Weitere Vorgehensweise:

- Aufzeigen der Effizienzpotenziale von Pre/Ontrip Informationen für die Fahrt-Optimierung
- Unterstützung der stationären und mobilen Bereitstellung von „digitalen“ Verkehrs –und Mobilitätsinformationen
- Erarbeitung von Maßnahmen zur weiteren Ausschöpfung der Potenziale mit entsprechenden Projektpartnern



Intelligente Fahrerassistenz

Das komplexe Verkehrsgeschehen erfordert hohe Sicherheitsstandards und verbrauchsoptimiertes Fahren. Die Automobilindustrie hat mit der Entwicklung von Fahrerassistenz-Systemen diese Herausforderung angenommen.

Intelligente Technologien bieten dem Fahrer Unterstützung bei der normalen Fahraufgabe und in gefährlichen Situationen. Solche Technologien umfassen:

- Fahrzeugsicherheitssysteme wie z. B. ABS, oder ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) die z.B. vor unkontrolliertem Schleudern des Fahrzeugs schützen
- Vorausschauende Systeme aus dem Bereich der Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) die z.B. vor Auffahrunfällen oder dem ungewollten Verlassen der Spur schützen. Darüber hinaus kann z.B. ein aktiver Tempomat (ACC) auch einen konkreten Beitrag zur Verbrauchsminderung bieten

Ergebnisse von Fallstudien bekräftigen die positiven Auswirkungen der Fahrerassistenz-Systeme auf die Verkehrssicherheit: Untersuchungen von Allianz und DEKRA zeigen, dass z. B. der Einbau eines Abstandsregeltempomats (ACC) in Lkws die Zahl der Lkw-Auffahrunfälle auf Autobahnen um 70 bis 80 Prozent reduziert.

Eine Verbreitung von Fahrerassistenz-Systemen in allen Fahrzeugklassen bietet die Möglichkeit, auch im Zuge des zunehmenden Verkehrsaufkommens die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Beispielhafte Initiativen:

- Initiative „Choose ESC – Fahre mit ESP“™ der EU-Kommission zur flächendeckenden Einführung der elektronischen Stabilitätskontrolle in Europa
- Initiative „Safety Plus Truck“, der Nutzfahrzeughersteller und Partner zur Verbesserung der Ausstattung von Lkw mit Systemen der aktiven Sicherheit
- Initiative „Safety Plus Van“ von 2004 (Hersteller und DEKRA). Hier wird über eine Zertifizierung der sicherheits-technischen Ausrüstung von Kleintransportern der Weg in den Markt bereitet



Weitere Vorgehensweise:

- Flankierung der Initiativen „Choose ESC – Fahre mit ESP“, „Safety Truck“ und „Safety Van“ durch Einbeziehung von Sicherheitssystemen in das Innovationsprogramm zur Förderung emissionsarmer Fahrzeuge (wie auch im Masterplan Güterverkehr und Logistik des BMVBS angeregt)
- Unterstützung im Projekt AKTIV des BMWi (Teilprojekt Aktive Sicherheit)
- Unterstützung der Sicherheitskette aus präventiven, aktiven und passiven Maßnahmen: vor dem Unfall und nach dem Unfall
- Unterstützung von anwendungsorientierten Forschungsprojekten zur Analyse der verbrauchsmindernden Effekte von Fahrerassistenzsystem und Telematik



Kooperative Fahrerassistenzsysteme

Die Verstärkung von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit der Mobilität erfordert die Verknüpfung von Systemen. Denn der Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen und Verkehrsmanagement ermöglicht eine Optimierung des Fahrverhaltens und des Verkehrsmanagements.

Das beinhaltet den direkten und schnellen Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen (C2C) und zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur (C2I). Die Verknüpfung beider Ansätze wird als C2X bezeichnet.

Diese neuartige Sensorik und die Verknüpfung der Systeme erhöht die Wahrnehmungsfähigkeit von Fahrer, Fahrzeug und Verkehrsmanagement.

Solche Warnsysteme und der Informationsaustausch zwischen Fahrzeug und Infrastruktur ermöglichen eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit und des umweltverträglichen Fahrens.

Die direkte Übertragung von Informationen zur Verkehrssteuerung in Navigationssysteme bietet die Möglichkeit unmittelbar auf Veränderungen der Verkehrslage und Umweltbelastung zu reagieren.

Um zukünftig vom Nutzen kooperativer Fahrerassistenzsysteme zu profitieren, müssen

- bereits existierende Technologien in umfassenden Feldtests erprobt und weiterentwickelt werden (z.B. SIM-TD)
- strukturelle und rechtliche Fragen bezüglich der europaweiten Markteinführung geklärt werden (z.B. Pre-Drive, CIVIS)

Weitere Vorgehensweise:

- Die VDA-Mitgliedsunternehmen, zusammen mit den Bundesministerien für Verkehr, Forschung und Wirtschaft, erproben die C2X-Technologie in einem Feldtest SIM-TD (Sichere intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland) in Hessen/Rhein-Maingebiet
- Europaweite Unterstützung von C2X und eines europäischen Fahrzeugnotrufsystems (eCall)
- Zur Weiterentwicklung insbesondere von fahrerseitigen Informations- und dynamischen Navigationssystemen werden gezielt Schwerpunkte aus dem Projekt AKTIV (z.B. Umgebungserfassung, Gefahrenberechnung durch Bildanalyse, automatische Gefahrenbremsung) ausgewählt und unterstützt



Aus- und Weiterbildung

Eine nachhaltige Mobilität erfordert vor allem auch die Aus- und Weiterbildung im Bereich der Verkehrssicherheit und des umweltbewussten Fahrens. Darüber hinaus müssen Industrie und Gesellschaft kooperieren, um Kompetenzdefizite im Straßenverkehr und der Technologieentwicklung zu beheben.

Eine sichere und umweltbewusste Mobilität stellt besondere Anforderungen an den Fahrer. Neben der Weiterentwicklung intelligenter Fahrerassistenzsysteme gilt es, Kenntnisse des sicheren und Sprit sparenden Fahrens (auch beim Erwerb der Fahrerlaubnis) adäquat zu berücksichtigen, Synergieeffekte aufzuzeigen und die Kenntnisse im Alltag umzusetzen.

Geeignete Maßnahmen zum umweltbewussten Fahren:

- Das Trainingskonzept „Ecodriving“ ermöglicht Spriteinsparungen von bis zu 20 Prozent. Das entspricht einem Reduktionspotenzial allein in Deutschland von knapp 6 Millionen Tonnen CO₂ bis 2010 (DENA)

Geeignete Maßnahmen zum sicheren Fahren:

- Prämienanreize der Versicherer für die Teilnahme an Sicherheitstraining
- Sicherheitstraining für Fahranfänger sowie ältere aktive Kraftfahrer
- Zertifikat für Schulungen von Transportfahrern zum Thema Fahr- und Ladungssicherheit

Zur Sicherung von Innovation und technologischen Know How im Bereich nachhaltiger Automobiltechnologien muss um ingenieurwissenschaftlichen Nachwuchs geworben werden.

Weitere Vorgehensweise:

- Fortführung der Angebote der Hersteller zum Fahrertraining und Nutzung zum Beispiel der IAA als Plattform, um das Interesse der Autofahrer am Fahrertraining zu erhöhen
- Unterstützung des Transportgewerbes bei der Überwindung des Fahrermangels und zur Fahrerqualifikation und Nutzung der IAA als Plattform hierfür
- Weiterführung und Verbreiterung der Initiative „GoIng“ des VDA
- Nachwuchsförderung auf den Internationalen Automobilausstellungen in Hannover und Frankfurt



Kosten Herausforderungen



© iStockphoto.com/ Kuzma

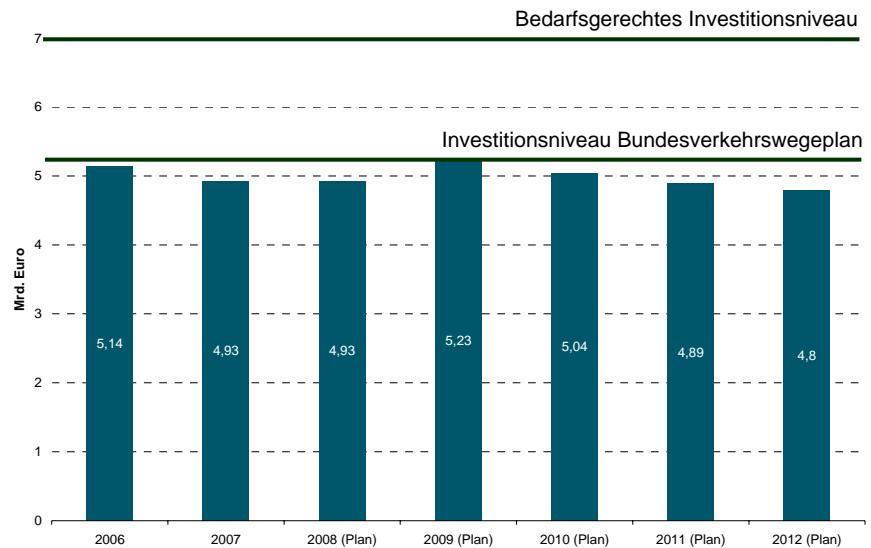
Die Investitionen in die Verkehrswege bleiben seit Jahren hinter dem Bedarf zurück. So sieht die aktuelle Bundesverkehrswegeplanung Investitionen in die Verkehrswege des Bundes von jährlich rund 9,9 Mrd. Euro vor. Im Schnitt der Jahre 2001 bis 2008 wurden tatsächlich aber nur gut 9,3 Mrd. Euro investiert, was einen erheblichen Nachholbedarf bei allen Verkehrsträgern hat entstehen lassen. Dies gilt umso mehr, als dass bereits die Bundesverkehrswegeplanung hinter den eigentlich erforderlichen Investitionsnotwendigkeiten der Verkehrsträger zurückbleibt.

Dies gilt auch für die Bundesfernstraßen, bei denen ein jährliches Investitionsdefizit von gut zwei Milliarden Euro besteht. Auch die Einführung der Lkw-Maut hat nicht zu einer Erhöhung der Investitionen geführt.

Gleichzeitig ist gerade der Straßenverkehr Gegenstand erheblicher fiskalischer Belastungen. Er trägt mit mehr als 50 Mrd. Euro an verkehrsspezifischen Abgaben zum Steueraufkommen bei. Angesichts der Bedeutung von Mobilität bleibt die Sicherstellung ihrer Bezahlbarkeit eine zentrale Aufgabe.



Jährliche Investitionen in Bundesfernstraßen bedarfsgerechtes Investitionsniveau



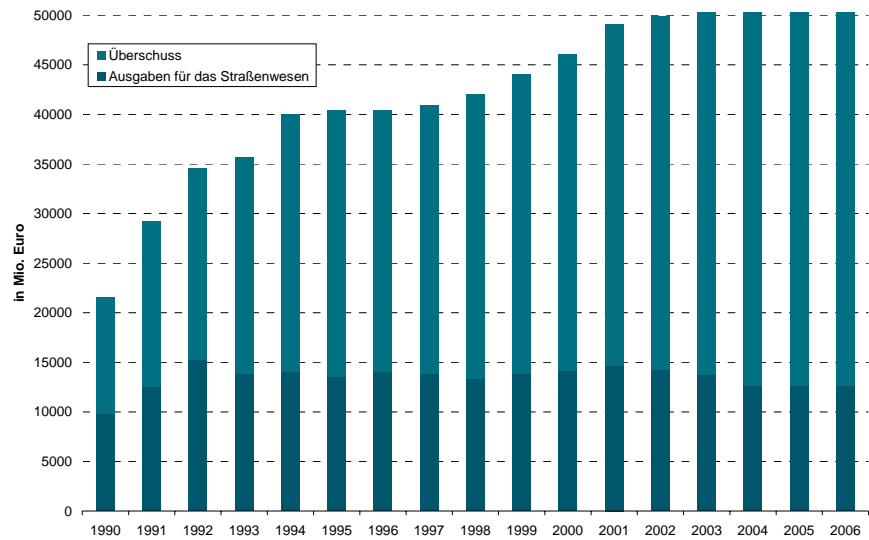
Quelle: VDA und Bundesregierung, Stand Oktober 2008

Aufgrund begrenzter Mittel und bereits bestehender hoher Belastungen gilt es, die vorhandenen Mittel möglichst effizient zu verwenden. Starre Verteilungsschlüssel etwa für die Aufteilung auf die Bundesländer, die verschiedenen Verkehrsträger oder auf Weeginvestitionen und Verkehrsmanagementinvestitionen stehen einer solchen effizienten Verwendung im Wege. Auch die Nutzung von PPP-Projekten (Public-Private-Partnership-Projekten) steht in Deutschland im internationalen Vergleich eher noch am Anfang.

Ziel der Zuweisung von Finanzmitteln muss es sein, dadurch zur Lösung von Problemen im Transportsystem beizutragen.



Verwendung der Einnahmen aus spezifischen Angaben des Kraftverkehrs



Quelle: VDA Statistiken

Handlungsfelder:

1. Strukturen für effiziente Mittelverwendung schaffen: Konzentration der Mittel auf prioritäre Projekte, Überprüfung der Zuständigkeiten, Prüfung der Möglichkeit von Anreizsystemen
2. Finanzierungsbasis sicherstellen: Bedarfsgerechte Mittelbereitstellung und Grundversorgung an Verkehrsinfrastruktur müssen gewährleistet sein
3. Individuelle Mobilität bezahlbar halten



Lösungen

Strukturen für effiziente Mittelverwendung schaffen

Konzentration der Mittel auf prioritäre Projekte:

- Die Mittel müssen dort eingesetzt werden, wo sie den größten Nutzen bringen (z. B. zentrale Nord-Süd- und Ost-West-Achsen, Engpassbeseitigung, Hafenhinterlandverbindungen)
- Systematische Erhaltungsplanungen müssen konkretisiert und als Priorität in Programme integriert werden

Überprüfung der Zuständigkeiten von Bund und Ländern:

- Die Föderalismusreform bietet die Gelegenheit für einen Einstieg in eine Neuordnung der Zuständigkeiten bei den Bundesfernstraßen, die derzeit von einer Trennung zwischen Finanzierungs- und Verantwortungs- und Verwaltungsverantwortung gekennzeichnet sind

Überwindung des „Töpfchen-Denkens“:

- Die Mittel sind anhand einheitlicher Bewertungskriterien je nach Bedarf bzw. Dringlichkeit zu verwenden. Eine strikte Trennung zwischen Mitteln für den Verkehrswegebau und für Verkehrsmanagement ist nicht Ziel führend. Die Bewertung von Projekten muss über alle Verkehrsträger hinweg erfolgen

Prüfung der Möglichkeit von Anreizsystemen

- z. B. für die Straßenbauverwaltungen: Gelänge es, entsprechende Qualitätskriterien zu definieren, könnten bei Erfüllung zum Beispiel zusätzliche Mittel generiert werden. Dies kann auch für Erneuerungsarbeiten und Baustellen Anwendung finden

Weitere Vorgehensweise:

- Angebot seitens der Automobilindustrie, sich konstruktiv an der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans und seiner Projekte zu beteiligen
- Im Rahmen der Föderalismusreform unterstützt der VDA eine Modifikation der Zuständigkeiten im Verkehrsbereich
- Benchmarkanalyse über Anreizsysteme (für Straßenbau – Verwaltungen) unter Berücksichtigung ausländischer Erfahrungen initiieren



Finanzierungsbasis sicherstellen

Der Staat muss auch weiter für eine nachhaltige Grundversorgung an Verkehrsinfrastruktur sorgen und alle Möglichkeiten nutzen, das bisherige Investitionsniveau zu verstärken. Er hat hier eine Generationenverantwortung, wie z. B. in der Sozialpolitik auch.

Zielvorstellung des VDA:

- Verstetigung der Haushaltsmittel für Infrastruktur, so dass mautfinanzierte nicht lediglich steuerfinanzierte Infrastrukturprojekte ersetzen
- Verwendung aller Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut, sei es aufgrund von steigenden Fahrleistungen oder aufgrund von Anpassungen der Mautsätze, zusätzlich für die Fernstraßen
- Weiterentwicklung der VIFG zu einer Fernstraßengesellschaft, der die Mauteinnahmen direkt und ohne Umweg über den Bundeshaushalt zweckgebunden zufließen (evtl. als erster Schritt zumindest die bereits heute für Fernstraßen verwendeten Mautmittel und alle künftigen Mehreinnahmen)
- Nutzung privatwirtschaftlichen Engagements bei Bau, Unterhalt und Betrieb der Fernstraßen, wo sinnvoll (z. B. weitere A-Modelle, Verfügbarkeitsmodelle); Refinanzierung aus den einer Fernstraßengesellschaft zufließenden Mautmitteln

Weitere Vorgehensweise:

- Bedarfsgerechte Mittelbereitstellung, Aufkommensneutralität und Zweckbindung als Benchmark ansetzen
- Verfolgung der Zielvorstellung des VDA im Dialog mit der Politik insbesondere in den Bereichen Verkehr, Steuern und Haushalt
- Schulterschluss mit Partnern wie Pro Mobilität sowie anderen Branchen und Verkehrsträgern u.a. im Rahmen der Reihe „Dialog-Forum Mobilität“ des VDA



Mobilität bezahlbar halten

Damit Mobilität als eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und für die Funktionsfähigkeit von Volkswirtschaft erhalten bleiben kann, muss Mobilität bezahlbar bleiben. Dies gilt für die Kosten bei allen Verkehrsträgern gleichermaßen.

Dies ist auch eine Aufgabe des Staates, der Mobilität bereits heute in erheblichem Umfang mit Steuern und Abgaben belegt. Jede weitere Erhöhung gefährdet die Erreichbarkeit von Mobilität für einzelne Bevölkerungsgruppen und wirkt sich negativ auf den Standort aus.

Mit ihrem Angebot an Kraftstoff- und CO₂-effizienten Fahrzeugen leistet die Automobilindustrie einen unmittelbaren Beitrag zur Begrenzung der Mobilitätskosten. Die Verbesserung der Kraftstoff- und CO₂-Effizienz wird dabei über die gesamte Flotte vorangetrieben.

Auch die Entwicklung alternativer Antriebe und Kraftstoffe (Biotreibstoffe der 2. Generation, Hybrid, Elektromobilität, Brennstoffzelle, Wasserstoff) leistet einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der Abhängigkeit vom Öl und der Entkopplung der Mobilitätskosten vom Ölpreis.

Der Staat sollte geeignete Rahmenbedingungen setzen, um die Flottenerneuerung mit modernen, sparsamen Fahrzeugen zu beschleunigen. Eine aufkommensneutrale CO₂-basierte Kraftfahrzeugsteuer könnte hier einen entsprechenden Beitrag leisten.

Weitere Vorgehensweise:

- Die Automobilindustrie leistet einen Beitrag zur Kostensenkung für den Autofahrer, indem die Kraftstoffeffizienz der Fahrzeuge kontinuierlich verbessert und so die so genannten „total costs of ownership“ begrenzt werden
- Dies wird zunächst vor allem durch die weitere Optimierung konventioneller Antriebe erreicht
- Darüber hinaus trägt die Entwicklung alternativer Antriebe und Kraftstoffe mittel- bis längerfristig dazu bei, die Mobilitätskosten von steigenden Rohölpreisen zu entkoppeln. Daher beteiligt sich die Automobilindustrie beispielsweise mit Innovationsallianzen an der Hightech-Strategie der Bundesregierung zum Klimaschutz. In der Forschungsvereinigung Automobiltechnik (FAT) wurde darüber hinaus das Innovationsfeld „Leichtbau“ gestärkt
- Gemeinsame Aufgabe des VDA und aller Stakeholder ist es, Mobilitätskosten zu begrenzen bzw. zu senken. Wichtig ist dabei, Wirtschaftlichkeits- und Effizienzüberlegungen für die Auswahl von Projekten im Verkehrsbereich einen größeren Stellenwert einzuräumen

Raum für Notizen

VDA
Verband der Automobilindustrie e.V.
Westendstraße 61
60325 Frankfurt am Main
Telefon 069 975 07-0
Fax 069 975 07-0
info@vda.de
www.vda.de

Stand: November 2008