



# Inhalt

## Wegweiser 2025

Pro Mobilität Ohne Straße geht es nicht	2
Straßenverkehr in Zahlen	3
Qualität des Bundesfernstraßennetzes durch Verstetigung des Investitionshochlaufs sichern	5
Planungsbeschleunigung weiter vorantreiben	7
Erhaltungstau im Bundesfernstraßennetz auflösen	9
Leistung des Straßengüterverkehrs anerkennen und Logistikstandort Deutschland stärken	11
Nachhaltigkeit im Straßenbau verankern	13
Infrastruktur für nachhaltige Antriebe und Kraftstoffe schaffen	15
Mobilität der Zukunft durch Digitalisierung und Vernetzung	17
Modernisierung und Sicherheit von Brücken durch digitales Infrastrukturmanagement vorantreiben	19
Sicherheit im Straßenverkehr weiter verbessern	21
Auf einen Blick: Handlungsfelder bis 2025	23
Pro Mobilität – Mitglieder und Präsidium	25

## Pro Mobilität Ohne Straße geht es nicht

Zu den Herausforderungen der Zukunft gehört die Forderung nach einer individuellen, intelligenten, sicheren und vernetzten Mobilität. In den nächsten Jahren wird sich entscheiden, ob und wie wir in Deutschland die wirtschaftliche Entwicklung und Freiheit aller Bürger mit Umweltschutz und einer CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität in Einklang bringen. Die Verkehrsteilnehmer müssen sich auf eine leistungsfähige Infrastruktur verlassen können. Straßen, Brücken und Tunnel müssen verkehrssicher sein.

Die Digitalisierung, der Einsatz moderner Technik und die Vernetzung von Mobilitätsdaten werden zu zentralen Grundlagen der Mobilität von morgen. Die Infrastruktur muss bedürfnisorientiert und in der Lage sein, das Leben noch einfacher und sicher zu machen.

Das Fundament der Mobilität der Zukunft ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, die mit dem steigenden Mobilitätsbedarf der Bevölkerung Schritt hält. Die Infrastruktur ist der Eckpfeiler eines zuverlässigen, sicheren und bedürfnisgerechten Verkehrssystems. Sie darf nicht zum limitierenden Faktor der Digitalisierung werden. Die Mittel aus der LKW-Maut und dem Bundeshaushalt müssen im Sinne des Finanzierungskreislaufs Straße langfristig gesichert und zweckgebunden genutzt werden, um den Erhalt, den Ausbau und Neubau einer sicheren Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten. Unser Ziel ist, die Modernisierung der Infrastruktur für mehr Effizienz und Sicherheit mit gleichzeitig hohen Umweltstandards sicherzustellen. Dabei gilt es, den Erhaltungstau abzubauen. Effiziente Strukturen und ein



einfaches Planungsrecht können hierbei helfen. Die Infrastruktur muss für Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten ausgebaut sein. Wir benötigen eine technologieoffene, funktionierende, bedarfsgerechte und flächendeckende Ladeinfrastruktur.

Mobilität ist das Rückgrat unserer Gesellschaft. Mobilitätslösungen, die die Grenzen einzelner Verkehrsmittel überwinden und dabei offen für alle Verkehrsmittel sind, die für Stadt und Land wirken, für alle heutigen und für künftige Generationen, sind eine große Herausforderung für unser Land. Eine attraktive Vernetzung sichert eine emissionsfreie Mobilität.

Wohlstand entsteht dort, wo die Infrastruktur funktioniert und mit den sich wandelnden Anforderungen der Gesellschaft Schritt halten kann. Realität ist: auch in Zukunft werden über 70 Prozent der Güter und Personen auf der Straße

befördert. Die Investitionen in das Straßennetz müssen somit zwingend gesichert, die Planungen beschleunigt und Innovationen ermöglicht werden. Eine moderne Infrastruktur ist die Basis für ein intelligent verknüpftes Miteinander zu einem attraktiven und nachhaltigen Mobilitätsangebot für Menschen und Unternehmen. Das ist unser Auftrag.

Eduard Oswald  
Präsident

Christian Funke  
Geschäftsführer

# Straßenverkehr in Zahlen

Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs,  
Stand 01.01.2020

	Länge (km)	Anteil in %
Bundesautobahnen	13.191	5,7
Bundesstraßen	37.842	16,5
Landesstraßen	86.924	37,8
Kreisstraßen	91.826	40,0
Straßen des überörtlichen Verkehrs	229.783	100

Kfz-Bestand 2019-2021 (Stichtag jeweils der 01. Januar)

	2019	2020	2021
Personenkraftwagen	47.095.784	47.715.977	48.248.584
Benzin	31.031.021	31.464.680	31.435.340
Diesel	15.153.364	15.111.382	15.060.124
Flüssiggas	395.592	371.472	346.765
Erdgas	80.776	82.198	83.067
Elektro	83.175	136.617	309.083
Hybrid (insgesamt)	341.411	539.383	1.004.089
Plug-In-Hybrid	66.997	102.175	279.861
Sonstige	10.445	10.245	10.116

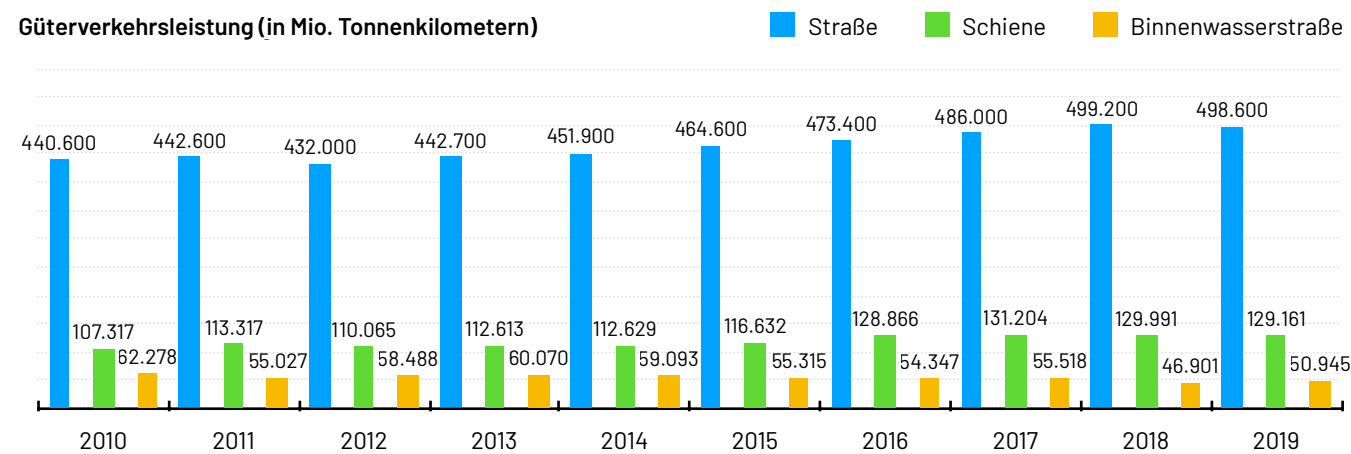
Brücken und Tunnel an Bundesfernstraßen  
Stand 01.03.2020

	Anzahl
Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen	39.818
an Bundesautobahnen	17.976
an Bundesstraßen	21.842
Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen	273

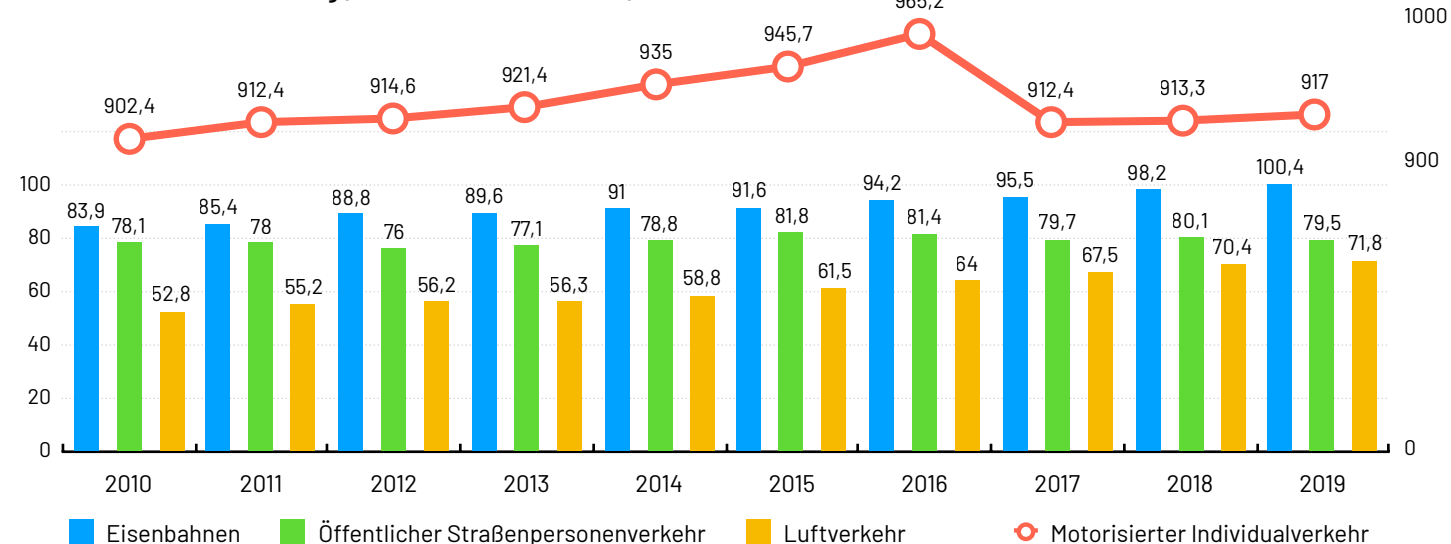
Kfz-Neuzulassungen 2019/2020

	2019	2020
Personenkraftwagen	3.607.258	2.917.678
Benzin	2.136.981	1.361.723
Diesel	1.152.733	819.896
Flüssiggas	7.257	6.544
Erdgas	7.623	7.159
Elektro	63.281	194.163
Hybrid (insgesamt)	239.250	527.864
Plug-In-Hybrid	45.348	200.469
Sonstige	224	330

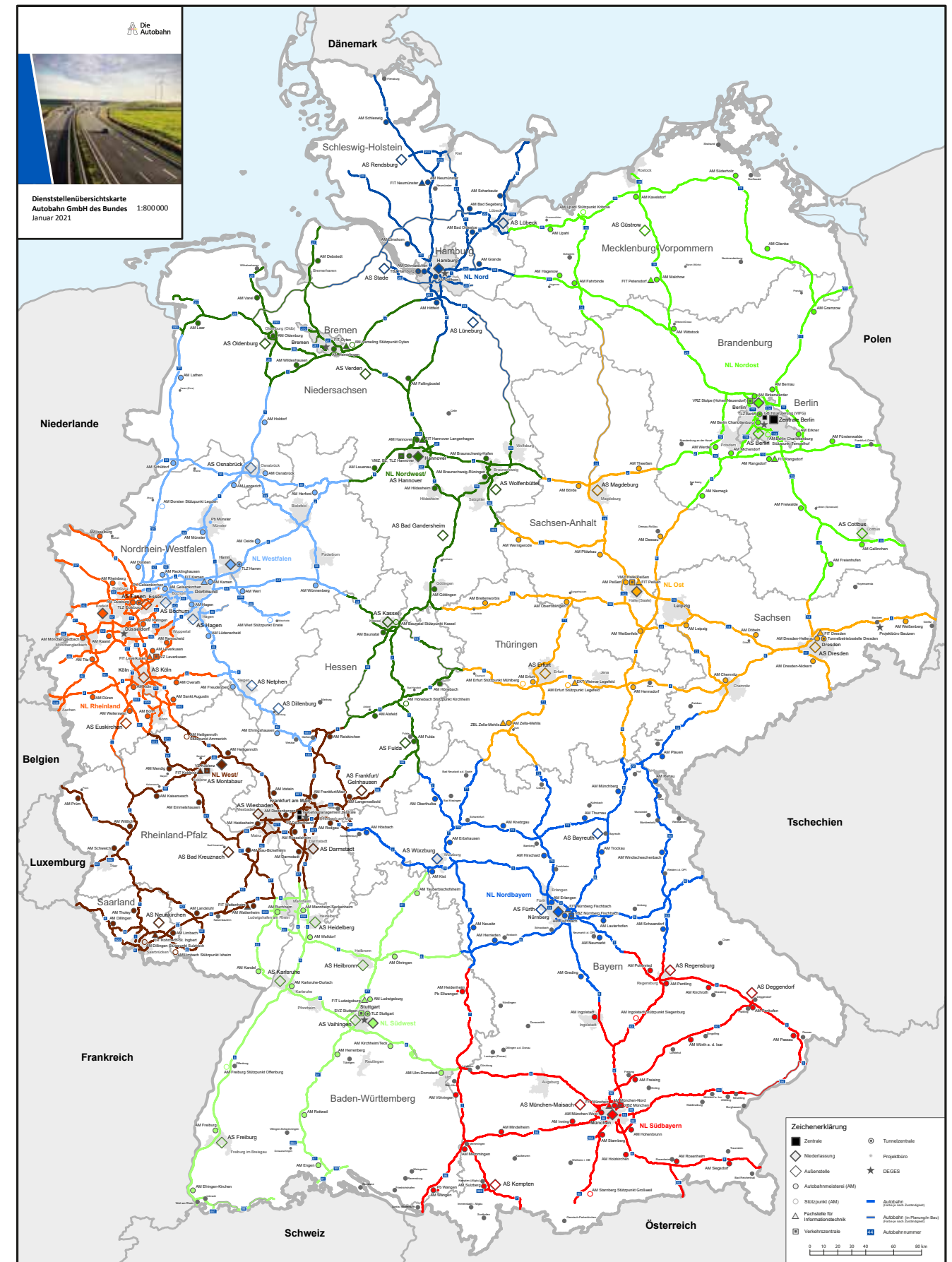
Güterverkehrsleistung (in Mio. Tonnenkilometern)



Personenverkehrsleistung (in Mrd. Personenkilometer)



Dienststellenübersichtskarte der Autobahn GmbH des Bundes (Stand: Januar 2021)

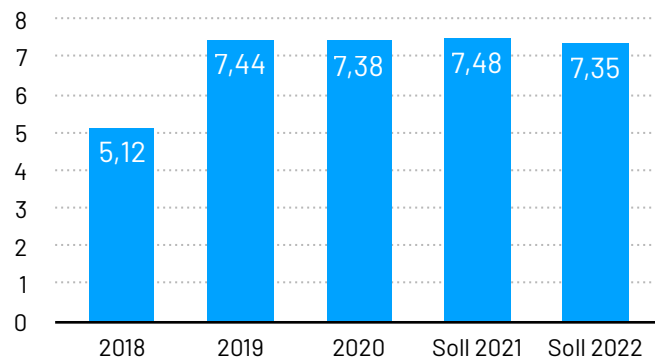


# Qualität des Bundesfernstraßennetzes durch Verstetigung des Investitionshochlaufs sichern



Das Fundament für Mobilität der Bürger und eine wettbewerbsfähige Wirtschaft ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur. Die Straße hat ihre herausragende Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland und die Versorgungssicherheit der Menschen unter den schwierigen Bedingungen der Jahre 2020 und 2021 einmal mehr unter Beweis gestellt. Zur Erfüllung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und für funktionierende Wertschöpfungs- und Logistikketten ist eine langfristig abgesicherte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland unverzichtbar. Personenverkehr und Lieferungen an die Haustür oder das Werksgelände sind nur über die Straße sicherzustellen

Mauteinnahmen 2018-2020 und Prognose bis 2022 (in Mrd. €)



Quelle: BMVI, BMF

## Investitionsniveau verstetigen

Mit Verabschiedung des Verkehrsetats 2021 wurde das Investitionsniveau bei den Bundesverkehrswegen noch einmal leicht angehoben. Für die Bundesfernstraßen waren im Haushaltsgesetz der Bundesregierung für 2021 Investitionen von knapp 8,65 Milliarden Euro vorgesehen. Aus dem Eckwertebeschluss der Bundesregierung für den Haushalt 2022 und die vorläufige Finanzplanung bis 2025 geht jedoch hervor, dass die Ausgaben in den kommenden Jahren sukzessive zurückgehen sollen. Diese Entwicklung muss nach Ansicht von Pro Mobilität durch die neue Bundesregierung umgekehrt werden. Da der Verkehr zügig das Fahrleistungsniveau von vor

der Pandemie erreichen wird und weiter zunimmt sowie der Bedarf für Ausbau und Modernisierungsmaßnahmen weiterhin hoch ist, werden die geplanten Haushaltsmittel nicht ausreichen. Auch die Preissteigerungsraten für Bauleistungen in den vergangenen Jahren und die aktuell starke Verteuerung bei

bestimmten Baustoffen und Baumaterialien müssen in der Haushaltsplanung Beachtung finden. Pro Mobilität fordert daher eine Aufstockung der Finanzmittel und deren langjährige Verstetigung, um die Bundesfernstraßen fit für die Zukunft zu machen. Notwendig ist eine sichere Finanzierungsperspektive über die Dekade hinaus, damit Firmen und Verwaltung in den Aufbau von Kapazitäten, insbesondere beim Fachpersonal, investieren können, um das dort in den vergangenen Jahren aufgebaute Vertrauen nicht zunichtezumachen.

## Finanzkreislauf Straße konsequent beibehalten

Die im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen festgeschriebenen Aus- und Neubaumaßnahmen

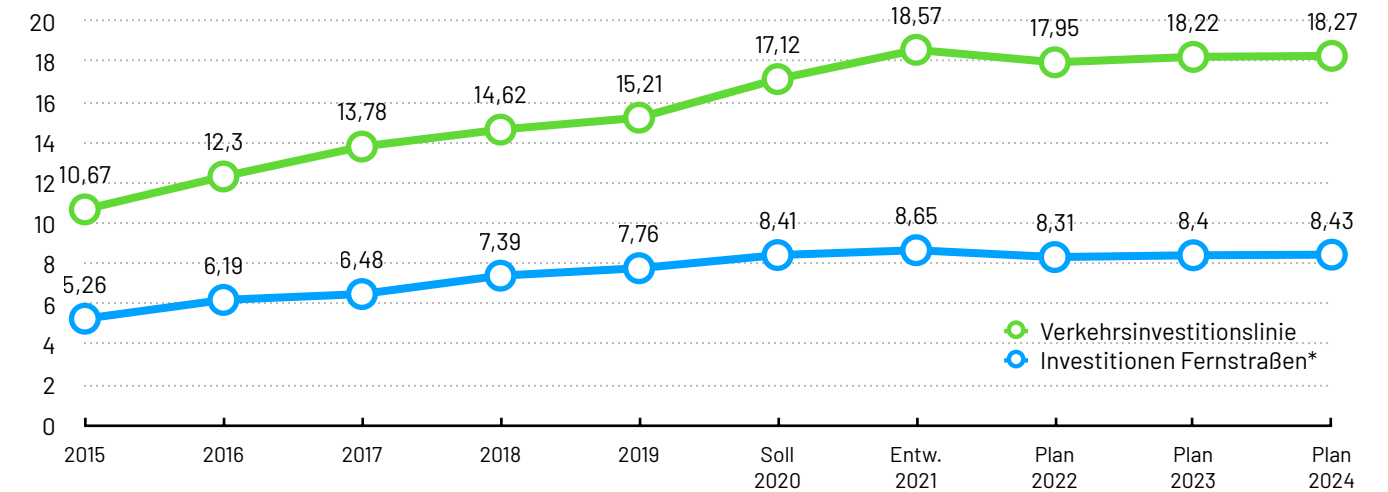
sind notwendig und wichtig für die Gewährleistung einer leistungsfähigen, effizienten und sicheren Straßenverkehrsinfrastruktur. Der etablierte Finanzierungskreislauf Straße ist dabei die Voraussetzung für eine langfristig gesicherte Finanzierungsperspektive bei Bundesfernstraßenprojekten. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut, die seit der Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen im Jahr 2019 den wesentlichen Teil des Fernstraßeninvestitionsvolumens ausmacht, müssen weiterhin konsequent und zweckgebunden in die Straße reinvestiert werden. Die Verkehrsträger dürfen nicht finanziell gegeneinander ausgespielt werden. Die Akzeptanz der Straßennutzer wird entscheidend davon abhängen, ob sichergestellt ist, dass mit ihren Gebühren wieder in die

Straßen investiert wird. Jeder Verkehrsträger muss mit seinen Stärken zur Bewältigung des wachsenden Verkehrs beitragen. Über die Energiesteuer für Kraftstoffe und die Kraftfahrzeugsteuer werden pro Jahr schon heute über 40 Milliarden Euro vom Straßenverkehr für allgemeine Zwecke beigesteuert.

## Finanzierungslücken schließen

In der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose im Auftrag des BMVI für den Zeitraum 2016 bis 2030, wurde ein Investitionsbedarf von insgesamt rund 67 Milliarden Euro ermittelt. In der vorläufigen Finanzplanung des Bundes stagnieren bzw. sinken die Haushaltsmittel für Erhaltungsmaßnahmen, wodurch bereits bis 2025 eine Investitionslücke von 0,3 Milliarden Euro pro Jahr

Verkehrsinvestitionen des Bundes (in Mrd. €)



Quelle: BMVI, Pro Mobilität

\* ohne Aufwendungen für Nutzerfinanzierung

entsteht. Auch bei Neu- und Ausbaumaßnahmen (1,5 Milliarden Euro) und sonstigen Investitionen (0,9 Milliarden Euro) übersteigt der Bedarf die jährliche Haushaltsplanung. In den kommenden Haushalten müssen diese Investitionslücken zwingend geschlossen werden, da die Autobahn GmbH des Bundes langfristige finanzielle Planungssicherheit benötigt. Hier kommt eine, wie bei der Bahn erprobte, mehr als zehnjährige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Schwerpunkt der Verfügbarkeit der Straße in Betracht.

## Weiterer Finanzierungsbedarf

Neben dem Bedarf an Investitionen in Fahrbahnen, Bauwerke, Straßenausstattung und Lärmschutz müssen weitere Investitionen für Maßnahmen im Zusammenhang mit dem angestrebten Mobilitätswandel erfolgen. Dazu gehören Investitionen in die digitale Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur, in die Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe, in Radschnellwege, in die Verbesserung der Angebote im öffentlichen Personenverkehr sowie in

die Vernetzung der Verkehrsträger. Insbesondere muss das Sonderprogramm für die Sanierung von Brückenbauwerken im Bundesfernstraßennetz beibehalten und finanziell stark aufgestockt werden. Angesichts vieler maroder Brücken muss eine Milliarde Euro im Jahr mindestens verbaut werden.

## Kommunen beim Investitionsrückstand nicht allein lassen

Die Investitionsfähigkeit der Kommunen ist je nach Region und Größe sehr unterschiedlich ausgeprägt. Der Investitionsrückstand der kommunalen Straßeninfrastruktur, im KfW-Kommunalpanel 2021 auf etwa 34 Milliarden Euro geschätzt, bleibt weiterhin ein großes Problem. Für direkte Finanzhilfen des Bundes ist insbesondere das Kooperationsverbot hinderlich. Die Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im Jahr 2020 war ein Schritt in die richtige Richtung. Die Länder und Kommunen sind nun gefordert, die verfügbaren Mittel auch vollständig abzurufen und zu verbauen sowie durch eigene Mittel zu verstärken.

## FORDERUNGEN

- ➔ Investitionshochlauf verstetigen
- ➔ Sonderprogramm Brücken weiterführen und aufstocken
- ➔ Preissteigerungsraten für Bauleistungen und starke Verteuerung bei bestimmten Baustoffen und Baumaterialien in der Finanzplanung berücksichtigen
- ➔ Finanzkreislauf Straße konsequent beibehalten
- ➔ Finanzierungslücken im Bereich der Erhaltung schließen
- ➔ Anforderungen des Mobilitätswandels und der Digitalisierung dauerhaft in Finanzplanung integrieren
- ➔ Investitionsfähigkeit der Kommunen stärken und langfristig absichern



# Planungsbeschleunigung weiter vorantreiben

Nach jahrelangen Bemühungen für mehr Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen ist mittlerweile in vielen Bereichen die Verfügbarkeit baureifer Vorhaben zum Engpass geworden. Planungen, Genehmigungen und Gerichtsverfahren müssen schneller, effektiver und rechtssicher abgewickelt werden, wenn es gelingen soll, den Investitionsrückstau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland aufzulösen, damit offensiv die Modernisierung der Verkehrswege angepackt und für die Sicherheit und Verfügbarkeit von Straßen und Bauwerken gesorgt wird. Das Planungsrecht mit seinen komplexen Genehmigungsverfahren beschränkt Innovationen und Investitionen. Zudem ist der schnellere Baubeginn ein echtes Konjunkturprogramm, ohne die öffentlichen oder privaten Haushalte zu belasten.

## Planungshemmnisse abbauen

Auf Seiten der Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden ist das Problem vielschichtig: So wurde lange Zeit vielerorts Personal abgebaut, da die Investitionsmittel fehlten. Zugleich nahm die Komplexität der Vorhaben zu: vielfältige Vorgaben des EU-Umweltrechts, eine Ausweitung der Klagerechte für Umweltverbände bei Abbau von Mitwirkungspflichten (Präklusion), neue Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung, und langwierige Gerichtsverfahren. Langfristig führt kein Weg an einem gezielten Aufbau von qualifiziertem Personal bei den Vorhabenträgern und Genehmigungsbehörden vorbei. Neben der Werbung für Planungsberufe ist insbesondere das Vertrauen von Wirtschaft und Behörden in eine Verstärkung der Investitionslinie im Verkehrsbereich erforderlich, damit in Behörden und Wirtschaft auf Personalzuwachs und Kapazitätserweiterung gesetzt wird.

## Potential der Planungsbeschleunigung im nationalen Rechtsrahmen

Auch in der Öffentlichkeit wächst zunehmend die Einsicht: Planung und Genehmigung von Bauvorhaben in der Infrastruktur dauern zu lange und müssen beschleunigt werden. Hierzu sind die eingeführten Gesetze zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren fortzuschreiben und zu ergänzen.

Im gerichtlichen Klageverfahren müssen für die Frist zur Begründung der Klage klare, eindeutige und abschließende Tatbestände geschaffen werden, damit nicht durch wiederholtes Vorbringen neuer Tatsachen und Beweismittel eine taktische Verzögerung des Prozesses erreicht werden kann. Unbestimmte Rechtsbegriffe erhöhen nur die Rechtsunsicherheit durch Schaffung von Revisionsgründen, stellen einen erhöhten Begründungsaufwand der gerichtlichen Ermessensentscheidung dar und führen zu einer Zersplitterung der Rechtsprechung nach einzelnen Bundesländern.

## Baurecht EU-rechtskonform durch Maßnahmen gesetz auch für die Straße erproben.

Straßenbauprojekte von herausgehobener gesellschaftlicher, politischer und wirtschaftlicher Bedeutung, auch außerhalb der Strukturförderung der Kohlegebiete, könnten per Gesetz demokratisch legitimiert und parlamentarisch kontrolliert werden. Es ist nicht einzusehen, warum diese Möglichkeit für alle sonstigen Verkehrsträger eröffnet wird, für Straßen aber auf diese wichtigen Erfahrungswerte verzichtet wird.

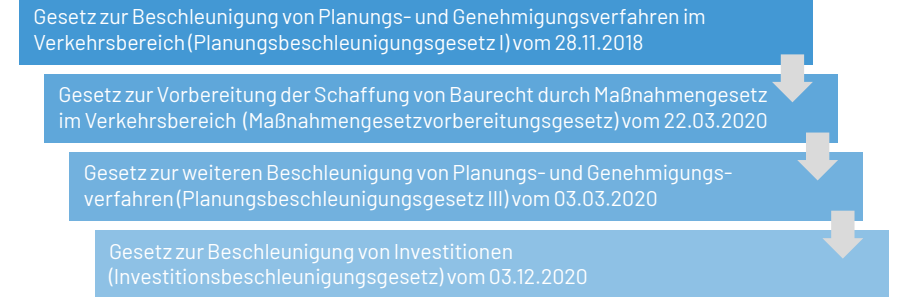
Das bewährte Instrument der erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes sollte weiter ausgebaut werden. Eine schnellere Realisierung dieser in der Summe gesamtwirtschaftlich sehr vorteilhaften Vorhaben lässt einen hohen Nutzen für die Gesellschaft erwarten, weshalb ein verkürzter Rechtsweg gerechtfertigt erscheint.

Autobahnbrücken stellen einen besonders sensiblen Teil der Fernstraßeninfrastruktur dar und es besteht ein großer Bedarf an Sanierung und Erneuerung, um Sicherheit und Verfügbarkeit der Straße für die Zukunft zu gewährleisten. Bundesweit werden knapp 12 Prozent der Brückenbauwerke an Bundesfernstraßen als „nicht ausreichend“ bzw. „ungenügend“ eingestuft und gelten somit als dringend sanierungsbedürftig. Hierbei stellt der Ersatzneubau von Brücken einen wesentlichen Teil des Sanierungsbedarfs dar, wobei es zweckmäßig war, dies nicht als Neubau, sondern als Instandsetzung in § 17 FStrG neu zu regeln. Durch diesen Verzicht auf Planerfordernisse können personelle Kapazitäten in den Planungs- und Genehmigungsbehörden für andere Projekte frei gemacht werden. Angesichts des sich weiter verschlechternden Zustandes der knapp 40.000 Brücken im Bundesfernstraßennetz sollte der Verzicht auf ein Planerfordernis auch bei einer Anpassung an die gestiegenen Verkehre, z. B. durch eine weitere Fahrspur, möglich gemacht werden.

## Änderungen der EU-rechtlichen und nationalen Regelungen

Umwelt- und Naturschutzrecht werden seit zwei Jahrzehnten durch europäische Richtlinien geprägt. Für Bauvorhaben im Infrastrukturbereich sind hier besonders die Fauna-Flora-Habitat Richtlinie (FFH-RL), die Vogelschutzrichtlinie und die Richtlinie zur Umwelt-Verträglichkeitsprüfung (UVP-RL) zu nennen. Kritisch ist zum Beispiel der Verzicht auf eine Stichtagsregelung anzusehen, so dass Arten, die sich nach der Genehmigung des Projektes ansiedeln, zu einem Baustopp und erneuten umweltrechtlichen Prüfungen

## Verabschiedete Gesetze zur Planungsbeschleunigung in der 19. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages



Quelle: Deutscher Bundestag

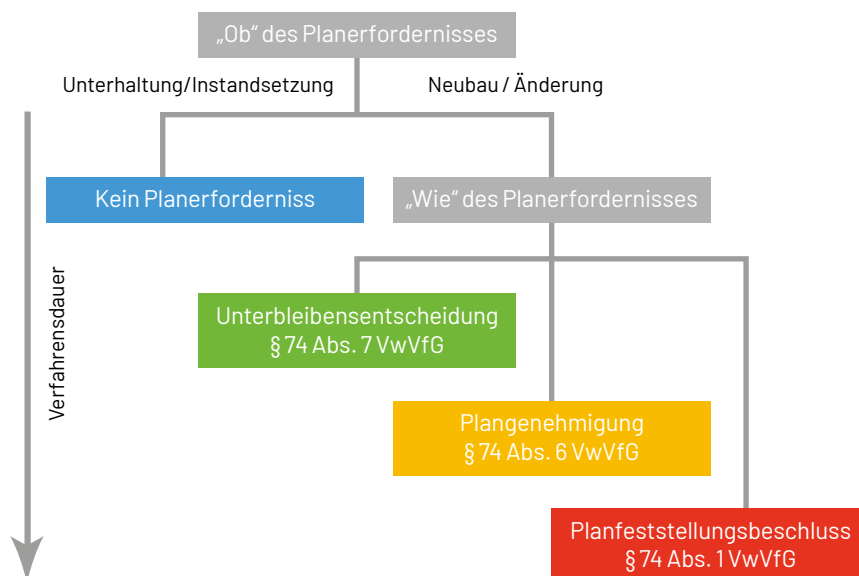
führen können. Neutrale Instanzen könnten durch Auslegungshilfen die Gerichte und alle anderen Beteiligten dabei entlasten, eigene Interpretationen der Regelwerke vorzunehmen. Auf Ebene der EU und in Deutschland muss ein Prozess in Gang gesetzt werden, der die rechtlichen Grundlagen

und die Umsetzungsvorschriften des grundsätzlich berechtigten Arten- und Flächenschutzes einer regelmäßigen, an wissenschaftlichen Standards ausgerichteten Überprüfung unterzieht. Neuen Auflagen an einer Stelle werden nicht von Entlastungen an anderer Stelle begleitet.

## FORDERUNGEN

- ➔ Vorrangregel für Plangenehmigungsverfahren
- ➔ Frühzeitige Bürgerbeteiligung bei gleichzeitiger Abwehr missbräuchlichen Verhaltens im Verfahren
- ➔ Ersatzneubau von Brücken mit Anpassung an gestiegene Verkehre als Sanierung definieren und so auf Plangenehmigung oder Planfeststellung verzichten
- ➔ Stärkere Verzahnung von Raumordnung und Planfeststellung (inkl. UVP) vorzugsweise in der Zuständigkeit nur einer Behörde, um Doppelprüfungen zu vermeiden
- ➔ Gesetzliche Klarstellungen bzw. die Erstellung von standardisierten Richtlinien und Leitfäden für die Baugenehmigungsbehörden, um Verwaltungsentscheidungen zu erleichtern
- ➔ Deutsche Initiativen zur Anpassung der arten- und naturschutzrechtlichen Regeln im EU-Recht und deren nationaler Auslegung
- ➔ Bei Projekten von übergeordneter gesellschaftlicher und volkswirtschaftlicher Relevanz die Schaffung des Baurechtes unmittelbar durch Gesetz ermöglichen und anwenden
- ➔ Wiedereinführung der materiellen Präklusion für das Vorbringen neuer Tatsachen in Verfahren auf Basis nationaler Öffnungsklauseln im europäischen Umweltrecht
- ➔ Stichtagsregelung für wissenschaftliche und technische Erkenntnisse am Ende des Anhörungsverfahrens
- ➔ Einführung einer flexiblen Bundeskompensationsverordnung über die Grenzen der Gemeinden und Kreise hinaus
- ➔ Personalaufbau bei Vorhabenträgern und Genehmigungsbehörden sowie bessere Ausstattung der Verwaltungsgerichte

## Weichenstellung für die Schaffung von Baurecht



Quelle: Verbändegutachten Freshfields Bruckhaus Deringer

# Erhaltungstau im Bundesfernstraßennetz auflösen



Ein gut ausgebautes, leistungsfähiges Verkehrsnetz ist die Voraussetzung für den wirtschaftlichen Wohlstand unseres Landes. Die Qualität des Fernstraßennetzes, einer der wichtigsten Standortfaktoren für Unternehmen, hat sich in den vergangenen Jahren im internationalen Vergleich, ebenso wie die des untergeordneten Straßennetzes, weiter verschlechtert. Im Qualitätsranking des Weltwirtschaftsforums belegte Deutschland im Jahr 2019 nur noch Platz 19, 2006 noch Rang 4. Diese Verschlechterung der Straßenqualität wird durch zahlreiche Straßen- und Brückensperrungen und die daraus resultierenden Staus auf deutschen Fernstraßen sichtbar. Um die Qualität der Straßeninfrastruktur zu steigern und deren Leistungsfähigkeit und damit den Wohlstand in Deutschland zu bewahren, bedarf es in der kommenden Legislaturperiode enorme Anstrengungen beim Erhalt und der Modernisierung sowie dem Ausbau der Bundesfernstraßen.

Die steigenden Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr belasten die Straßeninfrastruktur in hohem

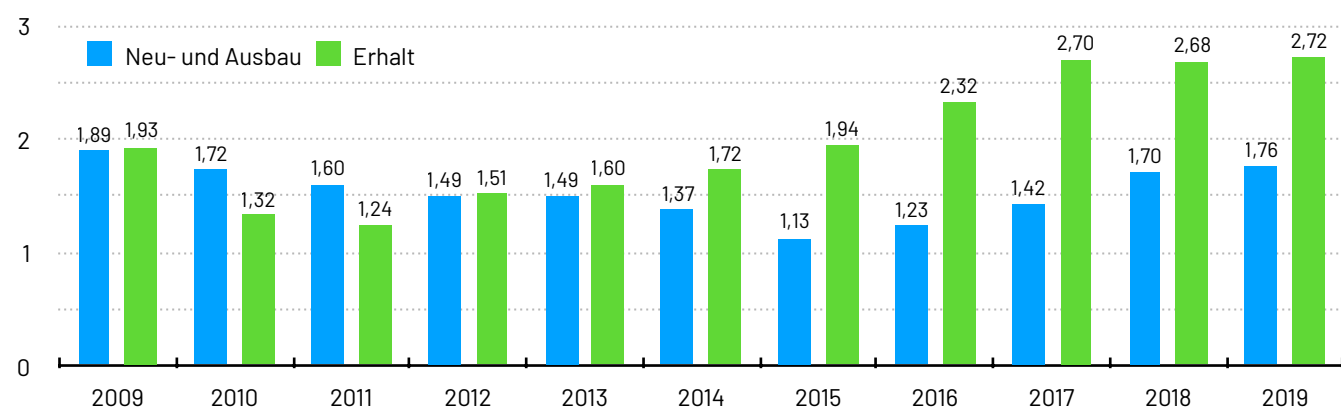
Maße. Insbesondere die fast 40.000 Brücken an Bundesfernstraßen nehmen dabei eine Schlüsselrolle ein. So wurden viele Bestandsbauwerke, insbesondere in den alten Bundesländern, bereits zwischen 1960 und 1985 errichtet und sind heute einem Vielfachen der ursprünglich geplanten Belastungen ausgesetzt. Dementsprechend bedarf es umfangreicher Maßnahmen zur Substanzerhaltung bzw. Ertüchtigung und der Auflösung des enormen Sanierungsstaus. Für einen möglichst störungsfreien Verkehr ist zudem das Verkehrs- und Baustellenmanagement weiter zu verbessern. Dazu gehört, dass Engpässe auf chronisch überlasteten Strecken auch durch bauliche Maßnahmen beseitigt werden.

## Autobahn GmbH federführend bei der Erhaltungsoffensive

Seit dem 01. Januar 2021 übernimmt die Autobahn GmbH des Bundes durch Überführung der Auftragsverwaltung von Autobahnen und weiteren Bundesstraßen sämtliche Aufgaben bei Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung und

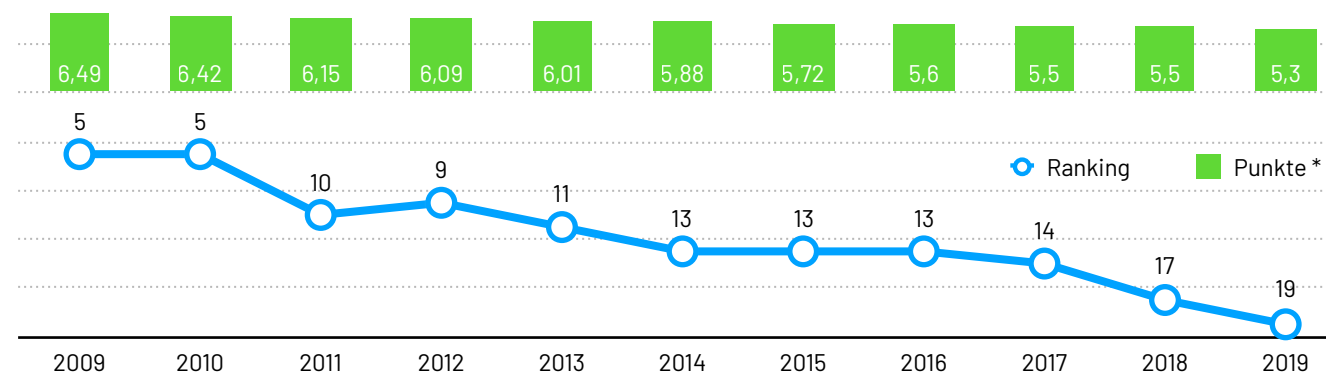
Finanzierung. Die Schaffung einer bundeseigenen Verwaltungsgesellschaft soll eine bundesweit einheitliche Qualität des Straßennetzes in ihrer Zuständigkeit effizient gewährleisten und einen transparenteren Mitteleinsatz ermöglichen. Schneller und effizienter planen und bauen – das sind die Ziele der Autobahn GmbH. Zudem werden durch die Gründung der Autobahn GmbH Effizienzgewinne und Kosteneinsparungen erwartet. Die Übernahme der Aufgaben darf jedoch nicht dazu führen, dass die Vergabe und Abwicklung von Bauvorhaben ins Stocken geraten. Deswegen muss die Autobahngesellschaft das bewährte Vergaberecht unter Achtung einer fairen Vergabepaxis mit mittelstandsfreundlichen Rahmenbedingungen anwenden. Durch die Autobahn GmbH bietet sich die Möglichkeit, ein effizientes, datenbasiertes Verkehrsinfrastruktur-Management-System zu etablieren, in dem neue, verlässliche und werthaltige Informationen über die Verkehrsinfrastruktur gesammelt und dann leicht auf Bauwerks- und Netzebene analysiert sowie verknüpft werden können. Ein auf dieser Basis erstellter Infrastrukturbericht ermöglicht

Ausgaben für Fahrbahnen an Bundesfernstraßen (in Mrd. €)



Quelle: BMVI

Qualität des deutschen Straßennetzes 2010 - 2019 im internationalen Vergleich



Quelle: World Economic Forum

\* Skala von 1 (niedrig) bis 7 (hoch)

ein realistisches und vorausschauendes Erhaltungsmanagement und hilft, Sanierungsmaßnahmen vorausschauend in den Regionen zu planen.

## Intelligenter Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau

Intelligentes Erhaltungsmanagement unter Einsatz innovativer Produkte, wie die Nutzung digitaler Modelle oder moderner Sensorik, verlängert die Lebensdauer der Infrastruktur, spart Finanzmittel und verhindert volkswirtschaftliche Schäden durch ungeplante Nutzungsausfälle. Durch frühzeitige Ausschreibung sowie Vergabe und Baubeginn auch gleich zum Jahresanfang, erfolgt eine zeitliche Entzerrung bzw. eine gleichmäßige, unterjährige Verteilung von Straßenbaumaßnahmen. Es gilt, vorhandene Möglichkeiten zur Planungsbeschleunigung zu nutzen. Der Neu-, Um- und Ausbau von Bundesfernstraßen bleibt dennoch wichtig, um Lücken im übergeordneten Straßennetz zu schließen, Knotenpunkte zu ertüchtigen oder Gefahrenbereiche zu entschärfen und damit die Leistungsfähigkeit und Sicherheit im Gesamtnetz zu steigern.

## Finanzierung der Erhaltungsinvestitionen nachhaltig sichern

Um den enormen Erhaltungsbedarf zu

decken, bedarf es zusätzlicher Finanzmittel sowie deren Verstetigung. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) wurden die Weichen für ein langfristig leistungsfähigeres Verkehrsnetz gestellt. Aus der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose für den Zeitraum 2016 bis 2030, ergibt sich bis 2025 eine Investitionslücke von insgesamt 2,7 Milliarden Euro. Vor dem Hintergrund des enormen Sanierungsstaus, insbesondere bei Brückenbauwerken an Bundesfernstraßen, muss in kommenden Haushalten ein weiterer Rückgang in den Investitionsvolumina im Bereich der Erhaltung vermieden werden. Wichtig bleibt daher, die Investitionslinie mindestens auf stabilem Niveau fortzusetzen. Notwendige Kehrseite einer verlässlich finanzierten Straßeninfrastrukturerhaltung sind zunehmende Baustellen, die den Engpass im Straßennetz temporär weiter verschärfen. Mit der nutzerorientierten Kommunikation durch die Autobahn GmbH – zeitig vor der Baustelleneinrichtung sowie während der Maßnahme auch an der Baustelle, kann Akzeptanz bei den Betroffenen geschaffen werden.

## Öffentlich-Private-Partnerschaften

Auch Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) und Funktionsbauverträge werden in unterschiedlichen Konstellationen als eine Beschaffungsvariante

genutzt. Mit Blick auf die Anforderungen an die Bewerber/ Bieter im Wettbewerb (z.B. Losgrößen, Finanzierung, Sicherheiten, Referenzen) müssen alle Beschaffungsvarianten weiterentwickelt und evaluiert werden, um auch mittelstandsgerecht zu sein.

## FORDERUNGEN

- ➔ Strategisches Erhaltungsmanagement auf Basis von Infrastrukturberichten
- ➔ Intelligentes Erhaltungsmanagement unter Einsatz innovativer Produkte und Methoden
- ➔ Finanzierungslücken bei Erhaltungsmaßnahmen schließen und weiterführende Finanzierung nachhaltig absichern
- ➔ Vorhandene Möglichkeiten der Beschleunigung bei Planung und Bau nutzen
- ➔ Bedarfsgerechte Neu- und Ausbaumaßnahmen für ein leistungsfähigeres Straßennetz
- ➔ Akzeptanz für temporäre Engpässe im Straßennetz durch nutzerorientierte Kommunikation schaffen

# Leistung des Straßengüterverkehrs anerkennen und Logistikstandort Deutschland stärken

Die Covid-19 Pandemie hat einmal mehr deutlich gemacht: Die Logistik ist das Rückgrat unserer Volkswirtschaft. Während der Individualverkehr einige Monate weitestgehend heruntergefahren wurde, waren täglich tausende Lkw unterwegs, um die Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft mit elementaren Gütern sicherzustellen. Aktuell werden mehr als 70 Prozent der gesamten Güterverkehrsleistung über den Verkehrsträger Straße abgewickelt. Der Straßengüterverkehr spielt damit eine für das Gemeinwohl nicht zu ersetzende Rolle. Nur der Verkehrsträger Straße stellt eine Tür-zu-Tür Belieferung von Industrie und Handel sicher und ist damit sowohl auf der ersten als auch auf der letzten Meile ohne Alternative. Vor dem Hintergrund der steigenden Güterverkehrsleistung und des boomenden Onlinehandels, bedarf es in der kommenden Legislaturperiode zukunftsfähiger, nachhaltiger und innovativer Konzepte für eine wettbewerbsfähige Logistikbranche.

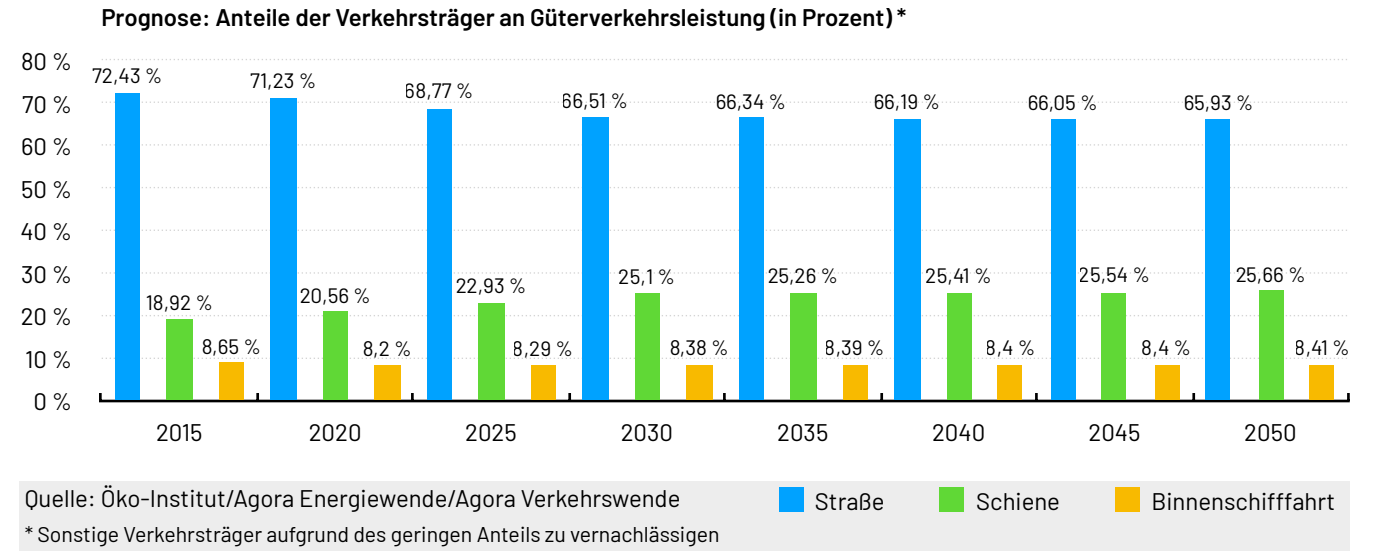
## Transportlogistik im Einklang mit Klimaschutzziele

Die Speditions-, Transport- und Logistikbranche bekennt sich zum Klimaschutz und arbeitet seit langem z. B. durch Verkehrsbündelung daran, einen sicheren und umweltfreundlichen Güterverkehr durch die Reduzierung von Luftschadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch zu gewährleisten, wobei hier auch die nach Emissionsklassen gestaffelte LKW-Maut eine Lenkungswirkung entfaltet. Die Politik ist aufgefordert, Planungs-, Investitions-, und Rechtssicherheit für die Unternehmen zu gewährleisten. Auch kleine und mittelständige Unternehmen müssen in der Lage sein, die nötigen Investitionen aufzubringen und die erforderlichen Maßnahmen selbstbestimmt umzusetzen. Kurz- und Mittelfristig bedarf es deshalb wirtschaftlicher Anreize bzw. Förderleistungen durch den Bund, um die bestehende Lücke zwischen den aktuellen Marktpreisen konventioneller und umweltfreundlicher Lösungen zu

schließen und gleichzeitig einen fairen Wettbewerb sicherzustellen. Wichtig ist die Berücksichtigung der Investitionszyklen zur Anschaffung neuer Fahrzeuge, beispielsweise bei der Vorgabe von neuen Grenzwerten. Darüber hinaus muss eine für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben geeignete EU-weite Tank- und Ladeinfrastruktur aufgebaut werden. Klimaschutz muss wettbewerbsneutral erfolgen. Deshalb muss der rein nationale CO<sub>2</sub>-Handel zügig in ein geeignetes europäisches System überführt werden. Nur ein europäisches Level-Playing Field sichert Wettbewerbsgleichheit.

## Innovative Stadtlogistik

Der Versorgungsverkehr, insbesondere auf der letzten Meile, ist fast vollständig auf die Straße angewiesen und konkurriert dort mit dem öffentlichen und individuellen Personenverkehr. Grundsätzlich ist allerdings festzuhalten, dass der Anteil des städtischen Lieferverkehrs



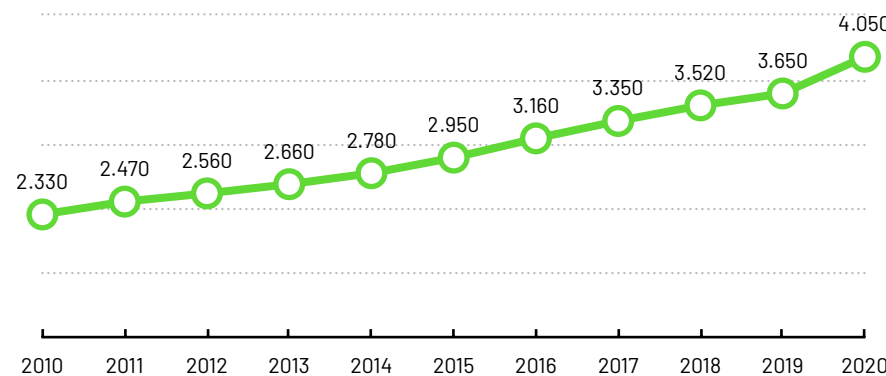
im Verhältnis zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Bezug auf die Anzahl der Fahrten gering (0,8 Prozent in Berlin) ist, weshalb die These, die urbane Logistik würde den städtischen Verkehr überproportional belasten, nicht zu halten ist. Um innerhalb des komplexen Systems städtischer Verkehre eine leistungsfähige Abwicklung des Versorgungsverkehrs sicherzustellen, bedarf es einer intelligenten Steuerung der zunehmenden Warenströme durch datengetriebenes Verkehrsmanagement und ein stadtverträgliches Logistik-Konzept, das einen neutralen Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Logistikunternehmen beibehält. Kommunen und Städte können ihren Beitrag leisten durch: genügend große Zeitfenster für die Belieferung von Fußgängerzonen, Nutzungserlaubnis für Elektrofahrzeuge auf Busspuren, kostenloses Kurzparkrecht für Lieferfahrzeuge, Sondereinfahrrechte für Lastenräder in Fußgängerzonen, der Ausbau von lastenradtauglichen Radwegenanlagen, Bereitstellung von Flächen für Paketstationen, die Ausweisung geschützter Ladezonen, leise Nachtlogistik in den Tagesrandzeiten oder die Bereitstellung ausreichender Logistikflächen. Zugleich muss unbedingt

sichergestellt werden, dass Lkw und Spezialfahrzeuge – auch jene, die mit fossilen Brennstoffen angetrieben werden – weiterhin Zugang in die urbanen Zentren erhalten, da z.B. schwere Maschinen und Baustoffe mit den bisher verfügbaren, elektrisch betriebenen Leichtfahrzeugen nicht geliefert werden können.

## Arbeitsbedingungen für Beschäftigte verbessern

Für alle Bereiche der Logistik gilt es, die Versorgungssicherheit von Industrie, Handel und Bürgern aufrecht zu erhalten, indem dem Fachkräftemangel an Berufskraftfahrern sukzessive reduziert wird. Dazu bedarf es einer gemeinsamen Anstrengung von Politik, der Transport- und Logistikbranche sowie der Industrie und des Handels. Entscheidend ist hierbei die Steigerung der Attraktivität des Berufsbildes insbesondere durch Bürokratieabbau bei der Qualifikation, Ermöglichung digitaler Angebote sowie öffentliche Wertschätzung der Leistung von Berufskraftfahrern.

Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt 2010-2020 (in Mio. Sendungen)



Quelle: KEP-Studie 2021, BIEK



## FORDERUNGEN

- ➔ Planungs-, Investitions-, und Rechtssicherheit für Speditions-, Transport- und Logistikbranche durch geeignete rechtliche Rahmenbedingungen
- ➔ Umstieg auf klimafreundliche Technologien und Arbeitsmittel finanziell fördern
- ➔ Aufbau einer adäquaten Tank- und Ladeinfrastruktur für alternativ angetriebene Nutzfahrzeuge
- ➔ Berücksichtigung der Investitionszyklen zur Anschaffung neuer Fahrzeuge
- ➔ Doppelte CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Lkw vermeiden (Klimaschutz muss wettbewerbsneutral erfolgen)
- ➔ Zugang von Lkw und Spezialfahrzeugen in Städte sicherstellen
- ➔ Optimierung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern
- ➔ Einrichtung von Logistikspuren für Nullemissions-Lieferfahrzeuge und von Be- und Entladezonen für gewerbliche, urbane Logistik
- ➔ Fachkräftemangel durch Steigerung der Attraktivität des Berufsbildes, bessere Werbung und Qualifikation entgegenwirken



# Nachhaltigkeit im Straßenbau verankern

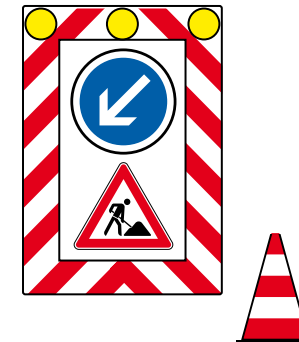


In der Novelle des Klimaschutzgesetzes wurde festgeschrieben, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2030 auf 85 Millionen Tonnen zu senken. Damit wurde das bisher geltende Ziel um 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> verschärft. Als Allheilmittel zur Senkung der Verkehrsemissionen wird oftmals eine deutliche Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene vorgeschlagen. Politisches Ziel ist, den Anteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern und die Zahl der Passagiere im Fernverkehr zu verdoppeln. Selbst in dem Szenario einer umfangreichen Steigerung des Personen- und Güterverkehrs, bliebe die Straße, mit einem Anteil von etwa 75 Prozent in Personenverkehr und etwa 70 Prozent im Güterverkehr, weiterhin mit deutlichem Abstand der Hauptverkehrsträger. Deshalb ist es vor allem im Bereich der Straßeninfrastruktur zwingend erforderlich, einen ganzheitlichen Ansatz

zu verfolgen, der auch die rechtlichen Rahmenbedingungen für nachhaltige, ressourcenschonende Bauweisen schafft. Zudem müssen die knapper werdenden Ressourcen und Rohstoffe nachhaltig und umweltschonend eingesetzt werden. Nur ein umfassender Stoffkreislauf im Baubereich entlastet angespannte Deponiekapazitäten und reduziert damit Baupreissteigerungen.

## Vergaberecht im Sinne der Nachhaltigkeit reformieren

Um Nachhaltigkeit im Straßenbau sowohl im Planungs-, als auch im Haushaltsrecht erfolgreich zu implementieren, bedarf es einer Vielzahl von Änderungen. Zur Schonung der Ressourcen, Vermeidung von Reststoffen und zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen Standards und Mechanismen geschaffen werden, die den Einsatz nachhaltiger Bauweisen und Baustoffe unter Berücksichtigung der Lebenszyklus-Kosten - bei gleicher technischer Eignung - vorschreiben. Die öffentliche Hand muss die bereits existierenden Möglichkeiten des Vergaberechts nutzen und qualitative Aspekte bei der Bewertung von Angeboten berücksichtigen. Nachhaltige CO<sub>2</sub>-Reduzierungen sind insbesondere durch staatlich geförderte, neue, intelligente und effiziente Bau- und Sanierungsverfahren zu erreichen. Überregulierungen oder Verbote engen die Innovationskraft der Planer, Ausschreibenden und Baubetriebe sowie Baustoffproduzenten ein, verhindern neue Entwicklungen und schaden so dem Wirtschaftsstandort Deutschland. Dabei ist auf eine faire Vergabepaxis mit mittelstandsfreundlichen Rahmenbedingungen zu achten, um einen breiten, qualitätsvollen und innovativen Wettbewerb zu fördern. Nur ein funktionierender Wettbewerb und eine größtmögliche Zahl von Bietern



sichern auf Dauer den Leistungs- und Preiswettbewerb zugunsten der öffentlichen Finanzen.

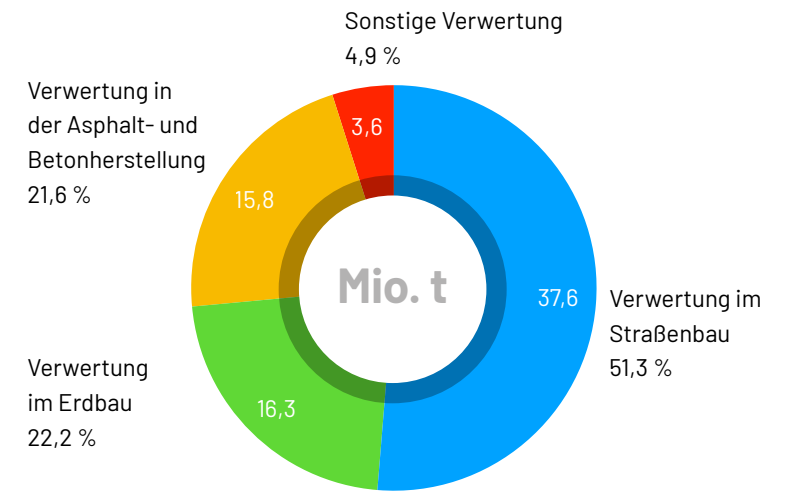
## Wiederverwertbarkeit von Straßenbaumaterialien

In Zeiten knapper werdender Ressourcen und erhöhtem Baubedarf ist es zudem von besonderer Wichtigkeit, die vorhandenen Ressourcen nachhaltig und umweltschonend einzusetzen. Nachhaltigkeit bei Neubau, Sanierung oder auch Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur ist insbesondere dann gegeben, wenn die Wiederverwendung von Ausbaumaterialien im Straßenbau auf das maximal mögliche Maß, bei qualitativ höchstwertigem Niveau, ausgeweitet wird. Dadurch werden gleichzeitig wertvoller Deponieraum geschont und Massenguttransporte reduziert.

## Nachhaltige Rohstoffversorgung

Die nachhaltige Rohstoffversorgung der Baustellen ist ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt: Boden, Sand, Kies, Schotter, Splitt und Recycling-Schüttgutmaterialien sind schwere Massengüter, die auf möglichst kurzen Wegen von den Baustoffherstellern und zu Baustellen transportiert werden sollten. Dadurch werden nicht nur Beschaffungskosten

Verwertung der Recycling-Baustoffe 2018 (in Mio. t)



Quelle: Kreislaufwirtschaft Bau

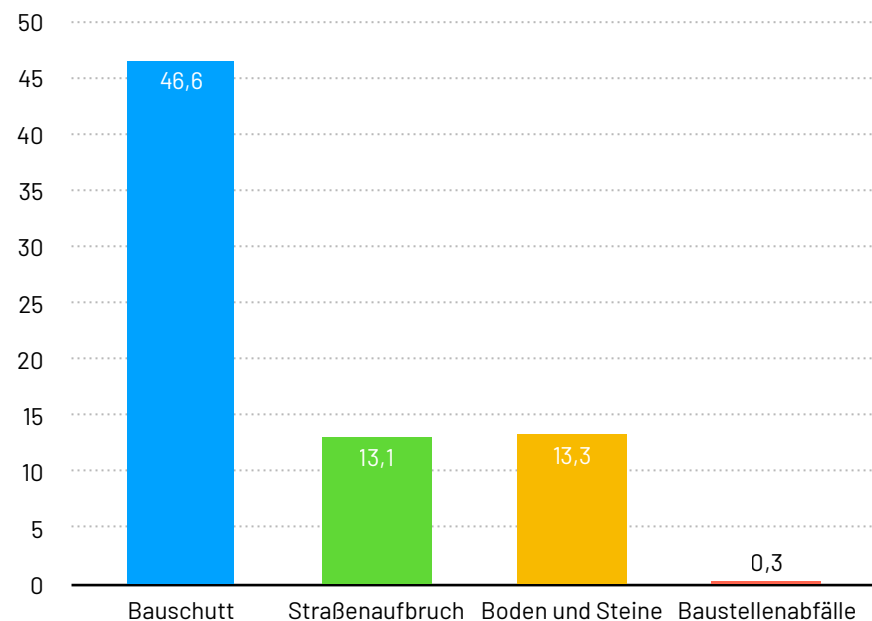
reduziert und so wirtschaftliches Bauen gefördert, sondern auch Emissionen minimiert. Viele der heute noch zahlreichen Kiesgruben, Naturstein- und Recyclingbetriebe stehen jedoch vor einem baldigen Auslaufen ihrer Gewinnungs- und Betriebsgenehmigungen und bemühen sich vor Ort um Anschlussgenehmigungen. Es gilt ein flächendeckendes, dezentrales Netz an Lieferanten von Böden, Kies, Natursteinen und Recyclingmaterialien aufrecht zu erhalten und zu verstärken. Öffentlichkeit und Genehmigungsbehörden müssen darüber hinaus verstärkt für die nachhaltige Bedeutung natürlicher und recycelter mineralischer Rohstoffe sensibilisiert werden. Zudem gibt es technische Möglichkeiten, vorhandene Ausbaumaterialien so aufzubereiten, dass die vorhandenen Ressourcen geschont werden.

## Innovative Produkte zur Lärm- und Schadstoffreduzierung

Bei Erhalt und Sanierung der Straßeninfrastruktur sollten auch innovative, marktreife Lösungen für eine Lärm- und Schadstoffreduzierung mitgedacht werden. Durch lärmindernde Straßendecken und Fahrbahnmarkierungen kann Verkehrslärm reduziert sowie die Verkehrssicherheit, durch die Verhinderung von Aquaplaning und Sprühfahnen, erhöht werden. Darüber hinaus können

schadstoffreduzierende Oberflächen für Fahrbahnoberflächen, Pflaster und Lärmschutzwände, Stickoxide neutralisieren und die Luftqualität, insbesondere an besonders belasteten Schwerpunkten, verbessern.

Recycling-Baustoff-Produktion 2018 (in Mio. t)



Quelle: Kreislaufwirtschaft Bau

## FORDERUNGEN

- ➔ Anpassung des Vergaberechts zur Förderung des Einsatzes nachhaltiger Bauweisen
- ➔ Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen
- ➔ Nachhaltige, flächendeckende und dezentrale Rohstoffversorgung der Baustellen mit kurzen Anlieferungswegen sicherstellen
- ➔ Ausweitung der Wiederverwendungsquoten von Ausbaumaterialien und Berücksichtigung des Niveaus der Wiederverwendung in der Wertschöpfungskette
- ➔ Innovative, marktreife Lösungen für Lärm- und Schadstoffreduzierung bei Erhalt- und Sanierung der Straßeninfrastruktur mitdenken



# Infrastruktur für nachhaltige Antriebe und Kraftstoffe schaffen

Nachhaltigkeit und Klimaschutz bestimmen weite Teile des gesellschaftlichen Diskurses und sind zu einem zentralen Element im politischen Handeln geworden. Pro Mobilität bekennt sich ausdrücklich zum Klimaschutz und den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Konkret bedeutet es, dass der Straßenverkehr bis zum Jahr 2050 dekarbonisiert werden muss. Mit dem Klimaschutzgesetz 2021 hat der Gesetzgeber die schon zuvor ambitionierten Klimaschutzziele noch einmal verschärft. So soll Deutschland bis zum Ende des Jahrzehnts seinen Treibhausgas-Ausstoß um 65 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verringern. Die Verkehrsinfrastrukturbranche ist bereit, sich den Herausforderungen für einen nachhaltigen Straßenverkehr mit einem breiten Maßnahmenmix und vielfältigen Lösungsansätzen bei alternativen Antrieben und Kraftstoffen zu stellen.

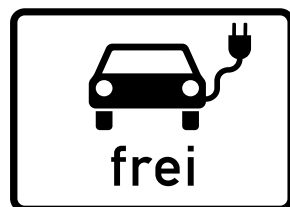
## Elektromobilität als zentraler Baustein

Die Elektromobilität ist ein zentraler Baustein für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft. Die Weiterführung der Förderung einer flächendeckenden, am tatsächlichen Bedarf orientierten E-Ladeinfrastruktur ist – neben weiteren Maßnahmen – der richtige Weg, um die Akzeptanz von E-Fahrzeugen zu erreichen. Dies zeigt sich beispielsweise entlang der deutschen Autobahn, wo bereits heute ein flächendeckendes Netz an Schnellladesäulen besteht, das darauf angelegt ist, flexibel erweitert zu werden. Flankierend muss die anstehende Novellierung der AFID (Alternative Fuels Infrastructure Directive) dazu genutzt werden, ein flächendeckendes europäisches Ladenetz zu schaffen. Auch im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge gilt es, eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur zu errichten. Zudem

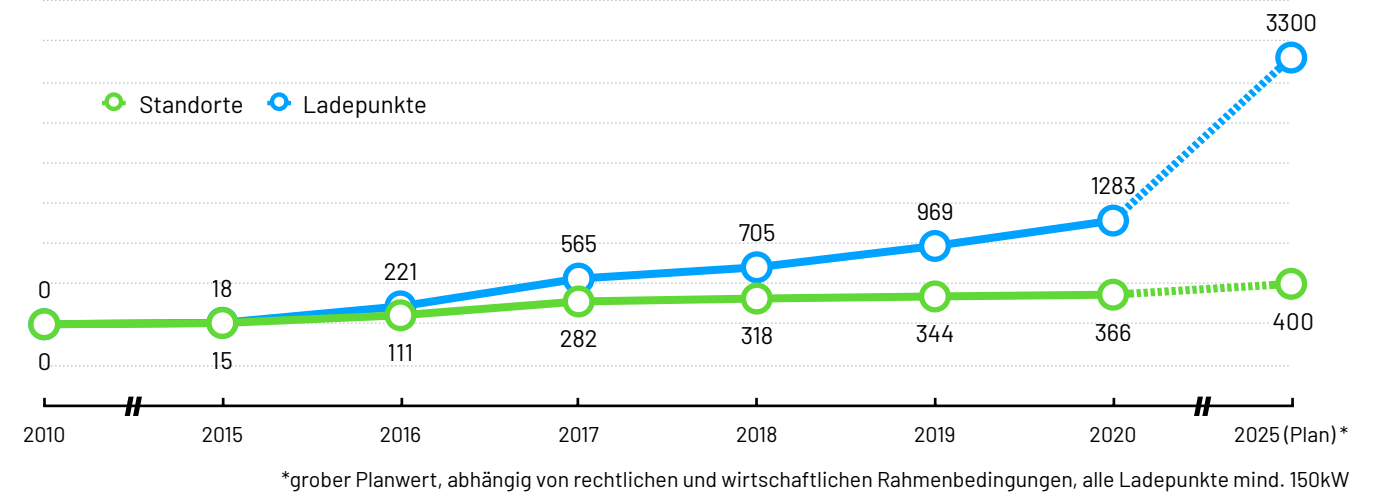
stellen neben batterieelektrischen Nutzfahrzeugen, auch Wasserstoff und E-Fuels eine nachhaltige Alternative dar.

## Nationale Wasserstoffstrategie konsequent umsetzen

Mit Wasserstoff angetriebene Fahrzeuge zeichnen sich durch hohe Reichweite, schnelle und gewohnte Betankung sowie den hohen Wirkungsgrad aus und stellen damit insbesondere für Nutzfahrzeuge eine attraktive Lösung für emissionsfreie Mobilität dar. Die derzeit rund 100 existierenden Tankstellen in Deutschland sind für einen flächendeckenden Einsatz nicht ausreichend und öffentliche, für Nutzfahrzeuge geeignete H2-Tankstellen fehlen bisher weitgehend. Dazu bedarf es einer konsequenten Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie in Abstimmung mit den europäischen Initiativen. Im Sinne eines unmittelbaren Markthochlaufes ist die übergangsweise Nutzung des „blauen“ und „türkisen“ Wasserstoffes zu begrüßen, wobei perspektivisch nur „grüner“ Wasserstoff als wirklich nachhaltig anzusehen ist. Die Politik ist aufgefordert, die Potenziale des Verkehrs – und insbesondere des Straßenverkehrs – für den Hochlaufphase der Wasserstofftechnologie umfassend zu nutzen. Die bestehende Förderung von Wasserstofftankstellen über das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) muss weiterentwickelt werden. Anzustreben ist der koordinierte Aufbau einer bedarfsgerechten und sicheren Tankinfrastruktur insbesondere mit Mitteln des Energie- und Klimafonds (EKF). Mittelfristig ist ein europaweites H2-Tankstellennetz genauso wie ein europaweites Ladenetz für batterieelektrische Fahrzeuge anzustreben. Hierfür ist unter anderem die Stärkung



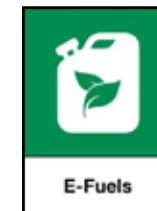
Hochlauf des Ausbau der Elektroladeinfrastruktur an Bundesautobahnen



Quelle: Autobahn Tank & Rast Gruppe

gemeinsamer europäischer Initiativen wie „H2 Mobility Europe“ notwendig. Die Vorschläge der EU-Kommission für eine neue Alternative Fuels+ Infrastructure Regulation gehen in die richtige Richtung.

## Bestehende Technologien und Infrastrukturen nutzen



Verbrennungsmotoren der neusten Generation werden noch lange die wichtigste Rolle für einen CO<sub>2</sub>-effizienteren und umweltfreundlicheren Straßenverkehr spielen, insbesondere im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge. Kurzfristig ermöglichen zudem schadstoffarme Antriebe mit (Bio-)CNG und (Bio-)LNG einen Verkehr mit weniger Emissionen. Eine Förderung bei Anschaffung und Betrieb sollte sich jedoch an der CO<sub>2</sub>-Effizienz der jeweiligen Fahrzeuge bemessen.

## E-Fuels technologieoffen fördern

Synthetische Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien (E-Fuels) und klimaneutraler Wasserstoff können in

Zukunft die nachhaltige Transformation im Transportsektor unterstützen. Hierfür müssen produktionsbezogene Forschung und Entwicklung gefördert und der Markthochlauf von wettbewerbsfähigen Technologien unterstützt werden, um die Herstellungskosten zu senken. Dieses Ziel gilt es zu unterstützen durch ein Marktanreizprogramm zur Förderung von Investitionen in Anlagen zur Wasserstoffherstellung im industriellen Maßstab in Deutschland.

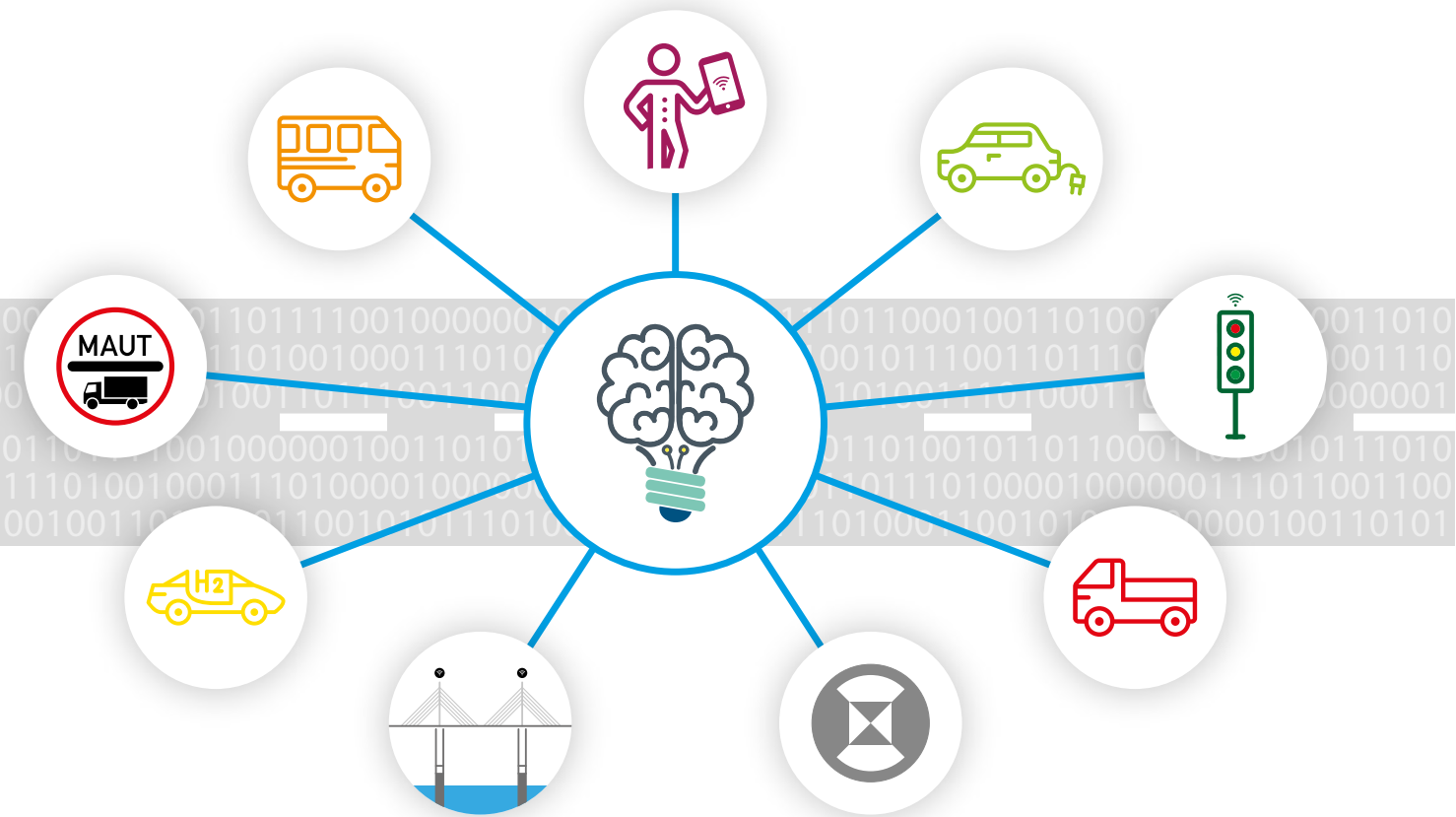
Ein zukünftiger Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe muss durch eine substantielle Förderung unterstützt werden. Einen wichtigen Schritt stellt die Initiierung von Demonstrationsprojekten für transnationale E-Fuels-Lieferketten mit deutscher Beteiligung dar. Für das Industrie- und Mobilitätsland Deutschland muss eine Power-to-X-Importstrategie entwickelt werden, die industrieseitige Kooperationen mit künftigen H2-Importeuren und -Exporteuren ermöglicht.



## FORDERUNGEN

- ➔ Förderung einer flächendeckenden, bedarfsorientierten E-Ladeinfrastruktur nachhaltig sichern
- ➔ konsequente Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie und zeitnahe Aufbau heimischer Produktionsanlagen für „grünen“ Wasserstoff
- ➔ Förderung von Wasserstofftankstellen über das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) weiterentwickeln
- ➔ Stärkung gemeinsamer europäischer Initiativen
- ➔ Unterstützung des Markthochlaufs von E-Fuels durch Förderung produktionsbezogener Forschung und Entwicklung
- ➔ Entwicklung einer Power-to-X-Importstrategie
- ➔ Rasche Verabschiedung und Nachschärfung der Vorschläge der EU-Kommission zur Alternative Fuels Infrastructure Regulation

# Mobilität der Zukunft durch Digitalisierung und Vernetzung



Die Digitalisierung des Verkehrssektors schreitet voran und wird die Mobilität von morgen maßgeblich mitbestimmen. Die digitale Vernetzung von Verkehrsteilnehmern, Fahrzeugen und der sie umgebenden Infrastruktur sowie autonome Systeme versprechen Komfort, Sicherheit, eine effizientere Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur und Ressourcenschonung. Nur der Einsatz moderner Technik und digitaler Vernetzung bietet die Chance, das Grundbedürfnis nach Mobilität und die Versorgung der Wirtschaft und Bevölkerung mit Waren, mit dem Ziel der Ressourcenschonung und des angestrebten CO<sub>2</sub>-freien Verkehrssektors, ohne Wohlstandsverluste in Einklang zu bringen.

## Moderne Breitbandnetze und Datenverfügbarkeit als Grundlage

Die Grundlage für die vernetzte und intelligente Mobilität der Zukunft stellen hochmoderne Breitbandnetze sowie die unterbrechungsfreie Bereitstellung verlässlicher Daten von Fahrzeugen, Infrastrukturen und Nutzern, bei gleichzeitig hoher Datensicherheit, dar. Für Informationsaustausch in Echtzeit ist ein stabiles und lückenloses 5G-Mobilfunk-Datenetz erforderlich. Hierbei müssen technische Entwicklungen ganzheitlich mitgedacht werden: Die Übertragungstechnik muss standardisiert über die Landesgrenzen hinaus funktionieren. Daten und Informationen müssen dabei kompatibel sein.

Datenschutz und Transparenz über die Verwendung der im Straßenverkehr generierten Daten sind zudem wesentlich, wenn es um die Akzeptanz der neuen Technologie bei den Nutzern geht. Die im vernetzten Verkehr generierten anonymisierten Daten ermöglichen innovative digitale Servicedienstleistungen. Bund, Länder und Kommunen sind gefordert, ihre Infrastrukturdaten in entsprechenden Plattformen zur Verfügung zu stellen. Große Plattformlösungen wie die europäische Gaia X bieten neben sicheren rechtlichen Rahmenbedingungen auch gute Möglichkeiten, große Datenmengen zu managen, in einer Vielzahl von Anwendungen zu verarbeiten und den Bedarfsträgern aus Politik, Behörden und Industrie,

sowie den Verbrauchern sicher zur Verfügung zu stellen.

## Digitale Verkehrsbeeinflussung für mehr Sicherheit und Umweltschutz

Intelligente Verkehrsbeeinflussung steigert die Leistungsfähigkeit von Straßen, Neu- und Ausbaumaßnahmen sind erst später notwendig und das Risiko unfallträchtiger Staus wird reduziert. Die für eine digitale Verkehrslenkung benötigten und bereits heute zur Verfügung stehenden Daten liefern Sensoren in Fahrzeugen und Infrastruktur, etwa in intelligenten Ampeln, Brücken, Markierungen, Parkflächen, und Straßenbeleuchtungen, welche in hochauflösenden grafisch animierten Informationssystemen vernetzt bereitgestellt werden. Damit ist es möglich, den Verkehrsfluss zu steuern und Staus zu vermeiden. Auch nicht vernetzte Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer oder Fußgänger, profitieren davon. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird durch intelligente Verkehrsbeeinflussung unter Berücksichtigung aller Umstände des Verkehrsgeschehens gesteigert. Durch Verkehrsverflüssigung lassen sich Schadstoff-Emissionen deutlich reduzieren. Auch für den Parkplatzsuchverkehr, der sich in Deutschland auf mehr als 560 Millionen Stunden pro Jahr summiert, wobei jede Parkplatzsuche im Schnitt 1,3 Kilogramm

CO<sub>2</sub> verursacht, ergeben sich neue Möglichkeiten. Intelligentes Parkraummanagement, z.B. per Ultraschall-Sensorik in Straßenlaternen, ermöglicht ein optimales Routing zum nächsten freien Parkplatz. „Smart Parking“ entlastet den Straßenraum, Emissionen werden reduziert und die Autofahrer sparen Zeit. Im Optimalfall schrumpft die Parksuchzeit im Privatverkehr um bis zu 30 Prozent und um 52 Prozent im Wirtschaftsverkehr, was zu einer CO<sub>2</sub>-Reduktion von bis zu 500.000 Tonnen führen kann. Digital gestützte Gütertransporte erlauben effizientere Transportketten mit einer intelligenten Kombination der jeweils optimalen Verkehrsträger. Eine Koordination der Routenempfehlung der unterschiedlichen Datenlieferanten ist dafür unerlässlich. Im Güterfernverkehr lassen sich mit entsprechenden Fahrempfehlungen die Slots zum Be- und Entladen, sowie die oft überfüllten Lkw-Parkplätze, besser managen.

## Digitale Mobilitätsplattformen

Digitale Mobilitätsplattformen können die Abläufe und Organisation des Personen- und Güterverkehrs deutlich nutzerfreundlicher und effizienter gestalten. Neue internetbasierte Plattformen ermöglichen schon heute die Organisation der gesamten Transport- oder Reisekette über verschiedene Verkehrsträger, Regionen und Mobilitätsangebote

hinweg. Durch Mobilitätsplattformen wird Transparenz für Nutzer und Anbieter geschaffen. Kommunen, insbesondere in den ländlichen Regionen, wird eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten ermöglicht. Hier gilt es, einen offenen und innovationsfreundlichen Rechtsrahmen zu schaffen, um die Entwicklung intermodaler Mobilitätsplattformen voranzutreiben. Im Sinne einer digitalen Mobilität für den Kunden müssen Grenzen zwischen Bund, Ländern und Kommunen bei der Bereitstellung von Mobilitätsdaten aufgehoben und verfügbare Datensätze genutzt werden.

## FORDERUNGEN

- ➔ Lückenloses 5G-Kommunikationsnetz an Autobahn aufbauen
- ➔ Infrastrukturdaten von Bund, Ländern und Kommunen vernetzt nutzbar machen
- ➔ Vorhandene Mobilitätsdaten anonymisiert nutzbar machen
- ➔ Datenaustausch und Koordination bei höchst möglichem Datenschutzniveau ermöglichen
- ➔ Infrastruktur mit intelligenter und standardisierter Sensorik aufrüsten
- ➔ Anpassung der gesetzlichen Vorgaben zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Verbraucherschutzes an die Automatisierung der Fahrzeuge und Digitalisierung der Infrastruktur



# Modernisierung und Sicherheit von Brücken durch digitales Infrastrukturmanagement vorantreiben

Die Digitalisierung wird zur zentralen Grundlage der Mobilität von morgen, die vor allem eines zu leisten hat: Sie muss bedürfnisorientiert sein, das Leben einfacher und sicherer machen. Einnahmen aus der Lkw Maut und weitere Haushaltsmittel des Bundes müssen genutzt werden, um Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten und zukunftsfähige Konzepte einzuführen, die die Sicherheit und Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur steigern. Im Fokus steht dabei das intelligente Infrastruktur-Management, bei dem durch moderne Sensortechnik und cloudbasierte Systeme Informationen

über Zustand und Modernisierungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur generiert und verarbeitet werden.

## Brückenbauwerke für Sicherheit und intelligentes Verkehrsinfrastruktur-Management aufrüsten

Als sensibelster Teil der Verkehrsinfrastruktur werden die etwa 39.600 Brücken mit einer Gesamtlänge von über 2100 km im Bundesfernstraßennetz durch den zunehmenden Personen- und Güterverkehr in besonderem Maße beansprucht. Wie sich an vielen Beispielen

im gesamten Bundesgebiet zeigt, führen Brückenschäden und Sperrungen zu Staus, umfangreichen Umleitungen und wirtschaftlichen Verlusten. Der Großteil der Brückenbauwerke, insbesondere in den alten Bundesländern, wurde bereits zwischen 1965 und 1985 errichtet und bedarf in den kommenden Jahren umfangreicher Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen.

Bisher basieren die Kenntnisse des Zustands von Brückenbauwerken ausschließlich auf Ergebnissen der handnahen Sichtprüfung. Die moderne Sensortechnik, die in anderen

Anwendungsbereichen, z.B. Windenergie, schon längst zum Standard gehört, wird bei Infrastrukturprojekten - trotz Marktreife - in nicht ausreichendem Maße berücksichtigt. Eine schnelle Öffnung der Regelwerke für diese Technologien

ist notwendig. Systeme, in denen Bestandsinformationen, Building Information Modeling (BIM) und Messdaten zusammengeführt und ganzheitlich analysiert werden, stellen hochinnovative Lösungen für ein effizientes Erhaltungsmanagement, von beispielsweise Brückenbauwerken, dar. Mit Hilfe dieser Systeme werden Entscheidern aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft situationsbezogen werthaltige Informationen bereitgestellt.

Die intelligente und zukunftsorientierte Bewirtschaftung der Infrastruktur

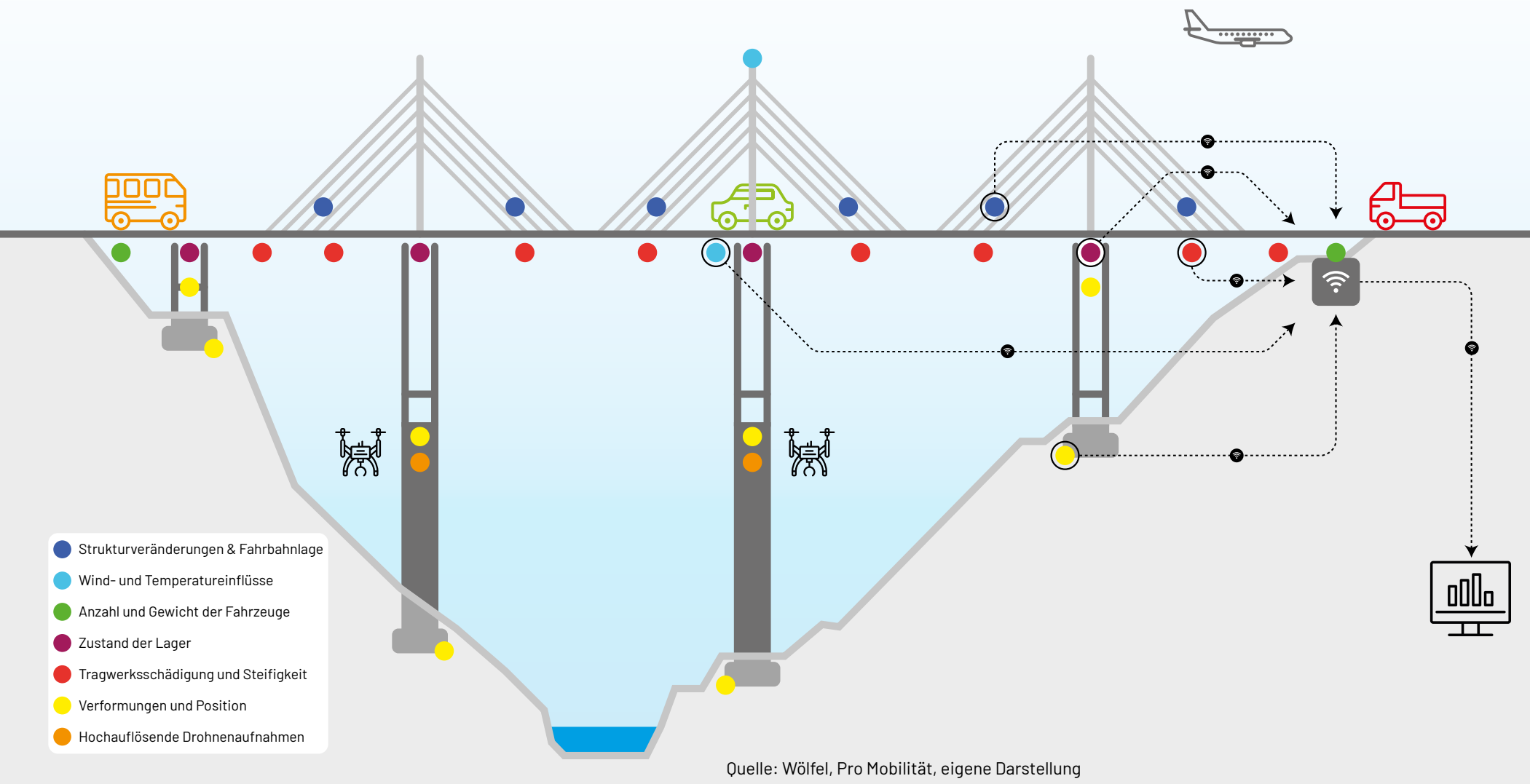
(Asset Management) beruht dabei auf drei Säulen. Die erste Säule bilden smarte Sensornetzwerke, die flächendeckend und permanent Verkehrs- und Bauwerksdaten liefern. Zur zweiten Säule zählen Algorithmen und Künstliche Intelligenz, die entscheidende Schlüsselinformationen selektieren und zustandsorientierte Handlungsempfehlungen ableiten. Eine dritte Säule bildet die Vernetzung der Informationen über leistungsfähige Netzwerke zu einem intelligenten cloudbasierten Verkehrsmanagementsystem. Das alles erlaubt verbesserte Prognosen zur Bestandsentwicklung, automatisierte Variantenvergleiche, sichert Entscheidungen ab und verkürzt Planungsphasen und Reaktionszeiten für Reparatur oder Sanierung durch tagesaktuelle Informationen. Sensoren helfen dabei, auch zwischen den Prüfungen die Bauwerke zu beobachten und im Schadensfall oder bei schlechter Prognose bauliche und/oder verkehrliche Maßnahmen zu initiieren. Dadurch werden verzögerungsbedingte Folgekosten deutlich reduziert.

können schnell skaliert und flächendeckend eingesetzt werden. Die Eignung von Messsystemen wird untermauert, offene Punkte in der Prozess- und Datenkette identifiziert, die Aussagekraft bestehender Zustandsinformationen verbessert und die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen. So ist es möglich, auf Knopfdruck aktuelle Informationen für Politik, Betreiber und Bauwirtschaft zu liefern, dadurch Mittelvergabe, Verkehrsführung und Planungssicherheit deutlich zu verbessern und gleichzeitig die Sicherheit der Bauwerke jederzeit zu gewährleisten.

Ergänzend muss schon jetzt damit begonnen werden, alle Ampeln und Verkehrszeichen vernetzungsfähig zu machen, alle Parkplätze mit Sensorik auszustatten und die Telematik auf den Bundesautobahnen zum Standard zu erheben. Mit Hilfe der erhobenen Daten können neue Mobilitätskonzepte entwickelt werden, wenn sie unter strenger Beachtung datenschutzrechtlicher Bestimmungen für Lösungsanbieter nutzbar gemacht werden.

## Vom Pilotprojekt zur breiten Anwendung

Erfahrungen aus Forschungsprojekten müssen auch unter dem Gesichtspunkt der Innovation in die Praxis umgesetzt werden. Die hier gewonnenen Erkenntnisse müssen zu Lösungen entwickelt werden und helfen dann, Mobilität in Deutschland verkehrsträger- und regionenübergreifend erlebbar zu machen. Mit Gaia X existiert hierzu ein sicheres europäisches Plattformkonzept für vielfältige Anwendungen auch im Verkehrssektor. Wegen des schlechten Brückenzustands und ihrer großen Bedeutung sollte der Fokus hierbei auf der sensorgestützten Überwachung von Brücken mit hohem Verkehrsaufkommen, Großbrücken und Brücken mit Sicherheitsdefiziten liegen. Kleine Pilotprojekte mit Standardisierungscharakter zeigen schnell das hohe Potenzial industrieller Lösungen. Die Effizienzgewinne werden schnell sichtbar, gute Lösungen



- Strukturveränderungen & Fahrbahnlage
- Wind- und Temperatureinflüsse
- Anzahl und Gewicht der Fahrzeuge
- Zustand der Lager
- Tragwerksschädigung und Steifigkeit
- Verformungen und Position
- Hochauflösende Drohnenaufnahmen

## FORDERUNGEN

- ➔ Schnelle Öffnung der Regelwerke für digitale Technologien
- ➔ Erfolgreiche Pilotprojekte in die Anwendung überführen
- ➔ Digitale Zwillinge aller Ingenieurbauwerke erstellen
- ➔ Sensortechnik bei Neubauprojekten mitdenken
- ➔ Einsatz intelligenter Lebenszyklus- und Verkehrsmanagementsysteme forcieren



# Sicherheit im Straßenverkehr weiter verbessern

Die Mobilität unserer Gesellschaft nimmt weiter zu – Güter- und Personenverkehr verzeichnen stetige Zuwächse. Eine große Herausforderung für die Zukunft besteht darin, die Verkehrssicherheit bei steigendem Verkehrsaufkommen weiter zu verbessern. Die erzielten Fortschritte in der Verkehrssicherheit in den vergangenen 40 Jahren sind im Hinblick auf den gestiegenen Kraftfahrzeugbestand beachtlich, hieran gilt es anzuknüpfen. Im Jahr 2020 sind 2.719 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr in Deutschland ums Leben gekommen. Das waren 10,7 Prozent weniger als 2019. Das Unfallgeschehen im Jahr 2020 war allerdings durch den Rückgang des Verkehrs, infolge der Corona-Pandemie, geprägt. Nach vorläufigen Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen sank die Gesamtfahrleistung aller Kraftfahrzeuge 2020 gegenüber dem Vorjahr um fast 11 Prozent.

Im längerfristigen Zeitvergleich wird deutlich, dass die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Pkw-Insassen sowie Fußgängerinnen und Fußgänger bereits seit mehreren Jahrzehnten überdurchschnittlich sinkt. Von 1991 – also seit der deutschen Vereinigung – bis 2020 sank die Zahl der Menschen, die durch

Verkehrsunfälle ums Leben kamen, insgesamt um 76 Prozent. Bei Pkw-Insassen war der Rückgang mit -83 Prozent weitaus stärker, ebenso bei Fußgängerinnen und Fußgängern mit -80 Prozent. Dagegen fielen die Rückgänge bei Kraftrad- und Fahrradfahrerinnen und -fahrern deutlich geringer aus (-55 Prozent beziehungsweise -54 Prozent).

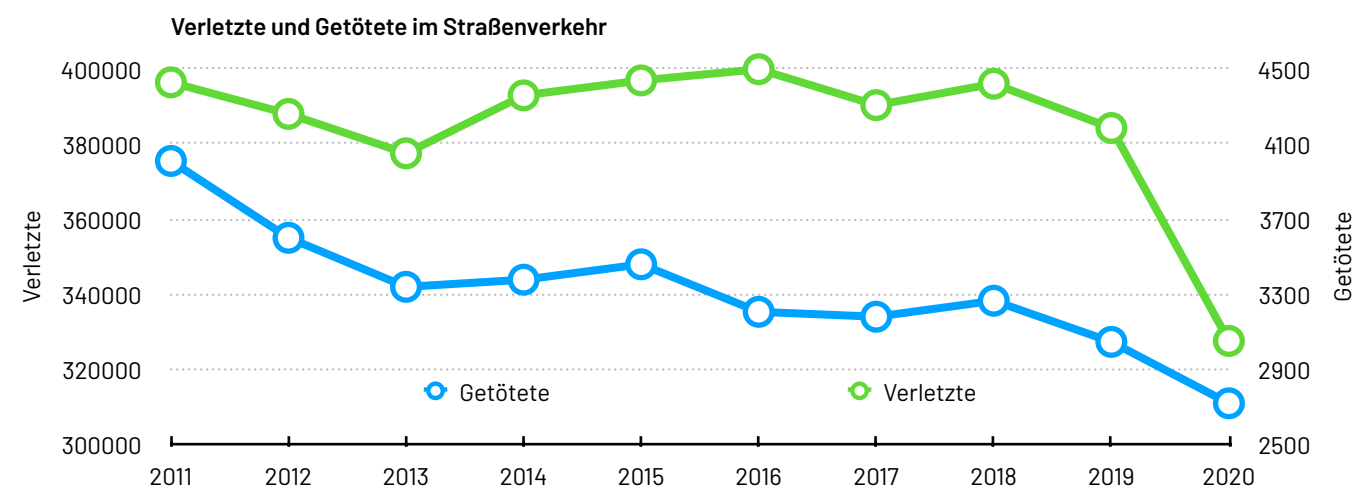
## Moderne Straßen sind sichere Straßen

Nur moderne Straßen sind auch sichere Straßen und so gilt es, Unfallrisiken bereits bei Sanierung und Neubau der Infrastruktur zu reduzieren. Das hohe tägliche Verkehrsaufkommen führt zur Abnutzung der Verkehrsinfrastruktur, für jedermann sichtbar durch Schlaglöcher, verschlissene und nicht sichtbare Fahrbahnmarkierungen oder Spurrinnen. Außerdem ist der Verkehrszeichenbestand speziell in Großstädten überaltert und im Hinblick auf Erkennbarkeit insbesondere bei Dunkelheit und Regen problematisch, was auch die Verkehrszeichenerkennung für Fahrerassistenzsysteme

(ISA) erschwert. Diese Probleme müssen durch eine moderne und leicht durchzuführende Verkehrsschau abgestellt werden. Dies trägt dazu bei, alle dem Verschleiß unterliegenden Bereiche frühzeitig zu erkennen und auszutauschen und damit ein automatisiertes Fahren zu ermöglichen. Hierbei sind insbesondere hochqualitative, gut erkennbare Fahrbahnmarkierungen für die Spurführung durch Assistenz- oder teilautomatisierte Systeme bei allen Licht- und Witterungsverhältnissen essenziell. Außerorts wurden durch den Umbau von Unfallschwerpunkten mit z.B. zusätzlichen, alternierenden Überholstreifen auf Bundesstraßen schon wichtige Akzente gesetzt. Weitere Handlungsfelder sind der intensive Ausbau von Lkw-Stellplätzen an Autobahnen, innovative Straßenausstattung, die auch Motorradfahrer schützt, sowie eine sichere Verkehrsführung an Baustellen, beispielsweise durch den Einsatz hochreflektierender und belastbarer Fahrbahnmarkierungen sowie dynamischer LED-Beschilderung. Auch die



Im Jahr 2020 sind 2.719 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr in Deutschland ums Leben gekommen. Das waren 10,7 Prozent weniger als 2019. Das Unfallgeschehen im Jahr 2020 war allerdings durch den Rückgang des Verkehrs, infolge der Corona-Pandemie, geprägt. Nach vorläufigen Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen sank die Gesamtfahrleistung aller Kraftfahrzeuge 2020 gegenüber dem Vorjahr um fast 11 Prozent.



Quelle: Destatis, DVR

Sicherheit auf den Straßen innerorts muss weiter verbessert werden, eine klare und gut erkennbare Verkehrsführung mit hochqualitativen Verkehrszeichen und Markierungen wird Unfälle vermeiden.

Durch geändertes Mobilitätsverhalten nimmt die Verkehrsdichte in urbanen Regionen zu und die Verkehrsinfrastruktur muss angepasst werden, ohne die einzelnen Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen und einzelnen Verkehrsarten exklusiv den Verkehrsraum zu übertragen.

## Verkehrserziehung schützt langfristig

Besonders die Kinder als die schwächsten Teilnehmer im Straßenverkehr benötigen unsern besonderen Schutz. Die spielerische und auf Kinder zugeschnittene Verkehrserziehung leistet langfristig einen unschätzbaren Anteil, um Leben und Gesundheit zu schützen.



## Sicherheit durch Digitalisierung und Fahrzeugtechnik

Moderne Fahrerassistenzsysteme leisten wichtige Beiträge, Fahrzeuge noch sicherer zu machen. Die Förderung von Assistenzsystemen (Abbliege-Assistenzsysteme oder Notbremsassistenzsysteme) insbesondere bei schweren Lkw begrüßt Pro Mobilität ausdrücklich. Mit dem automatisierten und vernetzten Verkehr ergeben sich weitere große Chancen für die Verkehrssicherheit.

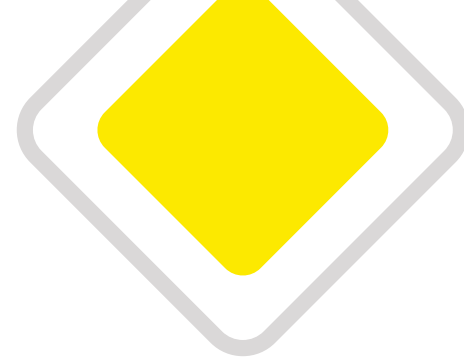
Fahrerassistenzsysteme werden von intelligenten Straßen und Brücken, mit denen sie in Echtzeit kommunizieren können, profitieren. Eine vernetzte und intelligente Straßeninfrastruktur wird somit einen großen Beitrag zur Verkehrssicherheit in unserem Land leisten. Als erste Anwendung einer Kommunikation zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur wurde jetzt der Regelbetrieb bei Baustellenwarnern auf Autobahnen in Deutschland aufgenommen. Weitere Anwendungen sollen folgen, um die Straßen noch sicherer zu machen. Das Gesetz zum autonomen Fahren, das in der abgelaufenen Legislaturperiode verabschiedet wurde, ist ebenfalls ein wichtiger Schritt. Es gilt, die Gesetzgebung kontinuierlich weiterzuentwickeln, um automatisierte Fahrfunktionen in Deutschland im Realbetrieb zu ermöglichen.

Fahrzeugsicherheit wird künftig nicht mehr nur von mechanischen, sondern stärker von elektronischen und vernetzten Bauteilen abhängen. Diese Systeme müssen während des gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeuges reibungslos funktionieren und sowohl untereinander (Car2Car/V2V) als auch mit der Verkehrsinfrastruktur (Car2X&V2X) kommunizieren. Infolgedessen werden weitere wichtige Aspekte der Verkehrssicherheit, die hierbei generierten, sicherheitsrelevanten Fahrzeugdaten sein. Dabei kommt der Datensicherheit und dem Schutz gegen Cyberangriffe eine ausschlaggebende Bedeutung zu. Insbesondere sollte sichergestellt werden, dass die Verfügungsgewalt über die generierten Daten bei den Fahrzeughaltern liegen.

## FORDERUNGEN

- ➔ Unfallschwerpunkte konsequent beseitigen
- ➔ Tatsächliche Durchführung von deutlich modernisierten Verkehrsschauen
- ➔ Inventarisierung, Modernisierung und Erneuerung der Straßenausstattung (Markierungen, Verkehrszeichen, Wegweiser)
- ➔ Bedarfsorientierter Ausbau von sicheren Lkw-Parkplätzen an den Fernstraßen
- ➔ Urbanen Straßenraum an verändertes Mobilitätsverhalten anpassen
- ➔ Digitalisierung, Vernetzung im Bereich der Infrastruktur und Fahrzeugtechnik nutzen
- ➔ Rechtsrahmen für automatisierte Fahrfunktionen
- ➔ kontinuierlich weiterentwickeln und infrastrukturseitige Rahmenbedingungen für die Digitalisierung schaffen
- ➔ Gewährleistung der flächendeckenden Mobilfunkabdeckung der Verkehrswege und Aufbau von 5G
- ➔ Mittels Telematik den Verkehr intelligent und situationsbedingt steuern
- ➔ Funktionsfähigkeit mechanischer und elektronischer Komponenten der Fahrzeugsicherheit über gesamtes Fahrzeugleben hinweg gewährleisten
- ➔ Kontinuierliche Verkehrserziehung als Präventionsmaßnahme





# Auf einen Blick: Handlungsfelder bis 2025

## Qualität des Bundesfernstraßennetz durch Verstetigung des Investitionshochlaufs sichern Seite 5-6

- ➔ Investitionshochlauf verstetigen
- ➔ Sonderprogramm Brücken weiterführen und aufstocken
- ➔ Preissteigerungsraten für Bauleistungen und Verteuerung bei bestimmten Baustoffen und Baumaterialien in der Finanzplanung berücksichtigen
- ➔ Finanzkreislauf Straße konsequent beibehalten
- ➔ Finanzierungslücken im Bereich der Erhaltung schließen
- ➔ Anforderungen des Mobilitätswandels und der Digitalisierung dauerhaft in Finanzplanung integrieren
- ➔ Investitionsfähigkeit der Kommunen stärken und langfristig absichern

## Planungsbeschleunigung weiter vorantreiben Seite 7-8

- ➔ Vorrangregel für Plangenehmigungsverfahren
- ➔ Frühzeitige Bürgerbeteiligung bei gleichzeitiger Abwehr missbräuchlichen Verhaltens im Verfahren
- ➔ Ersatzneubau von Brücken mit Anpassung an gestiegene Verkehre als Sanierung definieren und so auf Plangenehmigung oder Planfeststellung verzichten
- ➔ Stärkere Verzahnung von Raumordnung und Planfeststellung (inkl. UVP) vorzugsweise in der Zuständigkeit nur einer Behörde, um Doppelprüfungen zu vermeiden
- ➔ Gesetzliche Klarstellungen bzw. die Erstellung von standardisierten Richtlinien und Leitfäden für die Baugenehmigungsbehörden, um Verwaltungsentscheidungen zu erleichtern
- ➔ Deutsche Initiativen zur Anpassung der arten- und naturschutzrechtlichen Regeln im EU-Recht und deren nationaler Auslegung
- ➔ Bei Projekten von übergeordneter gesellschaftlicher und volkswirtschaftlicher Relevanz die Schaffung des Baurechtes unmittelbar durch Gesetz ermöglichen und anwenden
- ➔ Wiedereinführung der materiellen Präklusion für das Vorbringen neuer Tatsachen in Verfahren auf Basis nationaler Öffnungsklauseln im europäischen Umweltrecht
- ➔ Stichtagsregelung für wissenschaftliche und technische Erkenntnisse am Ende des Anhörungsverfahrens
- ➔ Einführung einer flexiblen Bundeskompensationsverordnung über die Grenzen der Gemeinden und Kreise hinaus
- ➔ Personalaufbau bei Vorhabenträgern und Genehmigungsbehörden sowie bessere Ausstattung der Verwaltungsgerichte

## Erhaltungstau im Bundesfernstraßennetz auflösen Seite 9-10

- ➔ Strategisches Erhaltungsmanagement auf Basis von Infrastrukturberichten
- ➔ Intelligentes Erhaltungsmanagement unter Einsatz innovativer Produkte und Methoden
- ➔ Finanzierungslücken bei Erhaltungsmaßnahmen schließen und weiterführende Finanzierung nachhaltig absichern
- ➔ Vorhandene Möglichkeiten der Beschleunigung bei Planung und Bau nutzen
- ➔ Bedarfsgerechte Neu- und Ausbaumaßnahmen für ein leistungsfähigeres Straßennetz
- ➔ Akzeptanz für temporäre Engpässe im Straßennetz durch nutzerorientierte Kommunikation schaffen

## Leistung des Straßengüterverkehrs anerkennen und Logistikstandort Deutschland stärken Seite 11-12

- ➔ Planungs-, Investitions-, und Rechtssicherheit für Speditions-, Transport- und Logistikbranche durch geeignete rechtliche Rahmenbedingungen
- ➔ Umstieg auf klimafreundliche Technologien und Arbeitsmittel finanziell fördern
- ➔ Aufbau einer adäquaten Tank- und Ladeinfrastruktur für alternativ angetriebene Nutzfahrzeuge
- ➔ Berücksichtigung der Investitionszyklen zur Anschaffung neuer Fahrzeuge
- ➔ Doppelte CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Lkw vermeiden (Klimaschutz muss wettbewerbsneutral erfolgen)
- ➔ Zugang von Lkw und Spezialfahrzeugen in Städte sicherstellen
- ➔ Optimierung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern
- ➔ Einrichtung von Logistik-Spuren für Nullemissions-Lieferfahrzeuge und von Be- und Entladezonen für gewerbliche, urbane Logistik
- ➔ Fachkräftemangel durch Steigerung der Attraktivität des Berufsbildes, bessere Werbung und Qualifikation entgegenwirken

## Nachhaltigkeit im Straßenbau verankern Seite 13-14

- ➔ Anpassung des Vergaberechts zur Förderung des Einsatzes nachhaltiger Bauweisen
- ➔ Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen
- ➔ Nachhaltige, flächendeckende und dezentrale Rohstoffversorgung der Baustellen mit kurzen Anlieferungswegen sicherstellen
- ➔ Ausweitung der Wiederverwendungsquoten von Ausbaumaterialien und Berücksichtigung des Niveaus der Wiederverwendung in der Wertschöpfungskette
- ➔ Innovative, marktreife Lösungen für Lärm- und Schadstoffreduzierung bei Erhalt- und Sanierung der Straßeninfrastruktur mitdenken

## Infrastruktur für nachhaltige Antriebe und Kraftstoffe schaffen Seite 15-16

- ➔ Förderung einer flächendeckenden, bedarfsorientierten E-Ladeinfrastruktur nachhaltig sichern
- ➔ konsequente Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie und zeitnaher Aufbau heimischer Produktionsanlagen für „grünen“ Wasserstoff
- ➔ Förderung von Wasserstofftankstellen über das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) weiterentwickeln
- ➔ Stärkung gemeinsamer europäischer Initiativen
- ➔ Unterstützung des Markthochlaufs von E-Fuels durch Förderung produktionsbezogener Forschung und Entwicklung
- ➔ Entwicklung einer Power-to-X-Importstrategie
- ➔ Rasche Verabschiedung und Nachschärfung der Vorschläge der EU-Kommission zur Alternative Fuels Infrastructure Regulation

## Mobilität der Zukunft durch Digitalisierung und Vernetzung Seite 17-18

- ➔ Lückenloses 5G-Kommunikationsnetz an Autobahn aufbauen
- ➔ Infrastrukturdaten von Bund, Ländern und Kommunen vernetzt nutzbar machen
- ➔ Vorhandene Mobilitätsdaten anonymisiert nutzbar machen
- ➔ Datenaustausch und Koordination bei höchst möglichem Datenschutzniveau ermöglichen
- ➔ Infrastruktur mit intelligenter und standardisierter Sensorik aufrüsten
- ➔ Internationale Standards für vernetzte und automatisierte Mobilität weiterentwickeln
- ➔ Anpassung der gesetzlichen Vorgaben zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Verbraucherschutzes an die Automatisierung der Fahrzeuge und Digitalisierung der Infrastruktur

## Modernisierung und Sicherheit von Brücken durch digitales Infrastrukturmanagement vorantreiben Seite 19-20

- ➔ Schnelle Öffnung der Regelwerke für digitale Technologien
- ➔ Erfolgreiche Pilotprojekte in die Anwendung überführen
- ➔ Digitale Zwillinge aller Ingenieurbauwerke erstellen
- ➔ Sensortechnik bei Neubauprojekten mitdenken
- ➔ Einsatz intelligenter Lebenszyklus- und Verkehrsmanagementsysteme forcieren

## Sicherheit im Straßenverkehr weiter verbessern Seite 21-22

- ➔ Unfallschwerpunkte konsequent beseitigen
- ➔ Tatsächliche Durchführung von deutlich modernisierten Verkehrsschauen
- ➔ Inventarisierung, Modernisierung und Erneuerung der Straßenausstattung (Markierungen, Verkehrszeichen, Wegweiser)
- ➔ Bedarfsorientierter Ausbau von sicheren Lkw-Parkplätzen an den Fernstraßen
- ➔ Urbanen Straßenraum an verändertes Mobilitätsverhalten anpassen
- ➔ Digitalisierung, Vernetzung im Bereich der Infrastruktur und Fahrzeugtechnik nutzen
- ➔ Rechtsrahmen für automatisierte Fahrfunktionen kontinuierlich weiterentwickeln und infrastrukturseitige Rahmenbedingungen für die Digitalisierung schaffen
- ➔ Gewährleistung der flächendeckenden Mobilfunkabdeckung der Verkehrswege und Aufbau von 5G
- ➔ Mittels Telematik den Verkehr intelligent und situationsbedingt steuern
- ➔ Funktionsfähigkeit mechanischer und elektronischer Komponenten der Fahrzeugsicherheit über gesamtes Fahrzeugleben hinweg gewährleisten
- ➔ kontinuierliche Verkehrserziehung als Präventionsmaßnahme

# Unsere Mitglieder – ein branchenübergreifendes Bündnis für eine leistungsfähige Infrastruktur

Pro Mobilität ist ein breites Bündnis für leistungsfähige Infrastrukturen und eine sichere, nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität in Deutschland. Als gemeinnütziger Verband ist für uns der gesellschaftliche Nutzen der Straßen im Zusammenspiel aller Verkehrsträger von besonderer Bedeutung. Straßen gewährleisten individuelle Mobilität, Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, sind Lebensader für Wirtschaft, Handel, die Logistik und erschließen Städte sowie ländliche Räume in ganz Deutschland. Als entscheidender Standortvorteil gewährleisten Straßen Prosperität und freien Warenverkehr.

Mit der Digitalisierung der Mobilität, der Zunahme von Verkehrsflüssen, der gestiegenen Bedeutung des Umweltschut-

zes und steigenden Anforderungen der Nutzer wird sich die Straßeninfrastruktur verändern müssen. Pro Mobilität begleitet diese Entwicklung – gemeinsam mit seinen Mitgliedern – im Dialog mit Wissenschaft, Politik und Wirtschaft.

Der Kreis unserer Mitglieder zählt 40 Unternehmen und Verbände aus den Bereichen Logistik, Automobilclub, Automobilwirtschaft, Bau- und Baustoffwirtschaft, Infrastrukturbetreiber, Verkehrssicherheit, Service- und Dienstleistungswirtschaft, die sich dem gemeinsamen Ziel einer leistungs- und funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur zum Wohle der Allgemeinheit verpflichtet fühlen.



# Präsidium und Geschäftsstelle von Pro Mobilität

## Das Präsidium – Persönlichkeiten aus Unternehmen und Verbänden

Im Präsidium von Pro Mobilität arbeiten Persönlichkeiten aus Verbänden und Unternehmen zusammen. Das Gremium bildet in seiner Struktur die Perspektiven vom Nutzer der Infrastruk-

tur bis zu deren Betreibern ab. Das Präsidium prägt die Ausrichtung des Verbandes zwischen den Hauptversammlungen und steht im engen Dialog mit der Politik.



**Präsident**  
**Eduard Oswald**  
Bundesminister a.D.  
Bundestagsvizepräsident a.D.



**Vizepräsident**  
**Peter H. Coenen**  
Geschäftsführer  
Hochtief PPP Solutions GmbH



**Vizepräsident**  
**Prof. Dr. Dirk Engelhardt**  
Vorstandssprecher  
Bundesverband Güterkraftverkehr  
Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



**Vizepräsident**  
**Dr.-Ing. Walter Fleischer**  
Geschäftsführer  
KEMNA BAU Andraee GmbH & Co. KG



**Vizepräsident**  
**Gerhard Hillebrand**  
Verkehrspräsident, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)



**Vizepräsident**  
**Stefan Kölbl**  
Vorsitzender der Vorstände  
DEKRA SE und DEKRA e.V.



**Vizepräsident**  
**Peter Markus Löw**  
Vorsitzender der Geschäftsführung,  
Autobahn Tank & Rast  
Gruppe GmbH & Co. KG



**Vizepräsidentin**  
**Hildegard Müller**  
Präsidentin  
Verband der Automobilindustrie (VDA)

## Die Geschäftsstelle – Wir sind für Sie da

Die Geschäftsstelle von Pro Mobilität befindet sich zentral an der Berliner Friedrichstraße in unmittelbarer Nähe zum Deutschen Bundestag und zahlreichen Bundesministerien. Unsere Mitarbeiter stehen gerne für einen fachlichen Austausch und bei Anfragen jeder Art für Sie zur Verfügung.

**RA Christian Funke**  
Geschäftsführer

**Leon Gärtner**  
Referent für Verkehrs-  
und Infrastrukturpolitik,  
Presse und Öffentlich-  
keitsarbeit

**Bettina Fricke**  
Veranstaltungen und  
Sekretariat



Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

## Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Pro Mobilität setzt sich für Mobilität und leistungsfähige, sichere Verkehrsnetze ein. Die Qualität, Finanzierung und Organisation der Straßen sind dabei Schwerpunkte. Der Kreis der Mitglieder zählt derzeit 40 Unternehmen und Verbände. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, Güterkraftverkehr und Logistik, Infrastrukturbetreiber sowie die Dienstleistungs- und Finanzwirtschaft.

Mehr Informationen auf [www.promobilitaet.de](http://www.promobilitaet.de)



## Impressum

Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.  
Friedrichstraße 133  
10117 Berlin

Telefon: +49 (0) 30 - 22 48 84 12  
Telefax: +49 (0) 30 - 22 48 84 14  
E-Mail: [info@promobilitaet.de](mailto:info@promobilitaet.de)  
Web: [www.promobilitaet.de](http://www.promobilitaet.de)

## Redaktion

RA Christian Funke (v.i.S.d.P)  
Leon Gärtner

## Gestaltung

cagefish, [www.cagefish.com](http://www.cagefish.com)

September 2021

Diese Broschüre wurde klimaneutral gedruckt:



[ClimatePartner.com/10704-1909-1054](https://ClimatePartner.com/10704-1909-1054)