



## Binnenschifffahrt hat große Bedeutung

Trotz der aktuellen Wachstumsdelle beim Containeraufkommen in den deutschen Seehäfen, werden dort weiterhin enorme Mengen an Gütern umgeschlagen. Die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen muss daher durch ihre Anbindung und Vernetzung zum Hinterland nicht nur aufrechterhalten, sondern gestärkt werden. Straße und Schiene sind schon heute zum Teil überlastet. Die Binnenschifffahrt hat noch Potenzial und kann auch große Mengen an Containern aus den Seehäfen zur Feinverteilung im Hinterland übernehmen. Auch ökologisch macht der Transport mit dem Binnenschiff großen Sinn. Weitere ökologische Fortschritte werden mit dem geplanten Flottenmodernisierungsprogramm folgen.

Um das Binnenschiff zu stärken, müssen jedoch die deutschen Wasserstraßen ausgebaut werden. Der Bund ist dieser Notwendigkeit in seinem Konjunkturpaket nachgekommen und hat die Binnenschifffahrt berücksichtigt. Nun geht es darum, die zusätzlich 430 Millionen Euro in den nächsten beiden Jahren so zu investieren, dass die Binnenschifffahrt rasch ihre volle Leistung entfalten kann. Wichtig ist allerdings dabei, sie auch logistisch optimal in ein »System Wasserstraße« zu integrieren.

**Detthold Aden**  
Mitglied des Präsidiums

## Inhalt >

1. Binnenschifffahrt profitiert
2. Die Meinung: Annette Faße MdB
3. Weniger Verkehrstote auf Europas Straßen
4. AG Kommunikation: Gemeinsame Schwerpunktthemen
4. Wettbewerb und Strategien im ÖPNV
5. Neu im Verkehrsforum
6. Jugendliche planen ÖPNV 2030

## Im Fokus

Parlamentarischer Abend mit EU-Koordinatorin Peijs

## Binnenschifffahrt profitiert

**BERLIN** Die Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt unter Vorsitz von Annette Faße MdB, konstatierte eine positive Bilanz ihrer Arbeit. Für die Binnenschifffahrt konnten für 2009 und 2010 insgesamt 430 Mio. Euro zusätzlich eingestellt werden.

Auch Karin Roth MdB, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), verwies auf die Erfolge der Binnenschifffahrt. So habe man im BMVBS mehr Planungspersonal eingestellt und die Investitionsmittel für KV-Terminals auf 114 Mio. Euro erhöht. Zudem habe ihr Ministerium verschiedene Programme aufgelegt, um die umweltverträglichkeit des Binnenschiffs weiter zu erhöhen. Das Binnenschiff

gehöre aber heute schon zu den umweltfreundlichsten Transportmitteln.

### Engpass Donau

Die TEN-Koordinatorin für die Binnenschifffahrt, Karla M.H. Peijs, sagte, dass die Niederlande und Deutschland die Knotenpunkte der Binnenschifffahrt in der Europäischen Union sind. Die Nutzung der Flüsse und Kanäle müsse nachhaltig erfolgen. Für den Engpass auf der Donau zwischen Vilshofen und Straubing mit einer Länge von 70 km müsse nun eine Lösung gefunden werden. Seit 30 Jahren streiten sich hierüber Umweltschützer und Befürworter des Ausbaus. Wolle man die Umwelt bewahren und das Wachstum nicht einschränken, brauche man eine offene und starke Zusammenarbeit, forderte Peijs.

v. l.: Dr. Rehmann, Roth MdB, Hailer, Peijs und Viefers diskutieren über die Binnenschifffahrt für den Güterverkehr



> FORTSETZUNG

## Monitoring Gruppe

Die Europäische Kommission und das BMVBS haben eine variantenunabhängige Untersuchung in Höhe von 33 Mio. Euro in Auftrag gegeben, die von beiden Seiten hälftig finanziert wird. Peijs hofft damit auf eine Lösung, da für das festgefahrene Projekt mit einem »frischen Blick« neu angefangen wird. Insbesondere kommt dem erstmals eingesetzten Instrument der Monitoring-Gruppe eine entscheidende Rolle zu. In der Monitoring-Gruppe sind alle Interessenvertreter eingebunden und sollen gemeinsam entscheiden, welche Ausbauvariante realisiert wird. Dies soll zu einer von allen Seiten akzeptierten Lösung führen. Die Untersuchung wird drei Jahre in Anspruch nehmen. Das BMVBS wird hierbei die Monitoring-Gruppe steuern sowie einen unabhängigen Moderator einsetzen.



Quelle: duisport, Foto: von Kaler

echte Mittelstandsmaßnahmen. Der Fokus sollte auf Erhalt und Ausbau gerichtet sein. Diese Maßnahmen sind deshalb schnell realisierbar, weil sie nicht »planfeststellungsgebremst« sind. Gerade durch die Flottenmodernisierung würde man ökonomisch langfristig handeln und Wettbewerbssicherung erreichen, denn man dürfe den Anschluss an die westliche Konkurrenz nicht verlieren. Diese bekämen auch entsprechende Förderungen. Jedoch seien zwei Mio. Euro in 2009 und nochmals in 2010 für die »Förderung zur Modernisierung der deutschen Flotte« nicht gerade viel, so Rehmann weiter. Jaegers machte daher den Vorschlag, durch Staatsgarantien eine Hebelwirkung dieser zwei Mio. Investitionsmaßnahmen zu erreichen.

## Weitere Maßnahmen

Eine Befreiung von der Dieselsteuer auch für die Binnenschiffe forderte Michael Viefers, Mitglied des Vorstandes Rhenus AG & Co. KG, da diese Befreiung bisher nur für die Seehäfen besteht. Insgesamt rechnet Viefers mit einer Vervierfachung des Containerverkehrs aus den Niederlanden in den nächsten 14 Jahren. Es sei deshalb notwendig, überproportional in Infrastruktur zu investieren. Viefers nannte Beispiele wie Vertiefungsmaßnahmen von Donau, Elbe oder Rhein-Rhone-Kanal.

Aus Sicht eines Spediteurs sind vor allem auch die Umschlagsgenehmigungen zu langwierig. Diese würden bis zu sechs Monate betragen und müssten deshalb verkürzt werden. Staatssekretärin Roth konnte abschließend bestätigen, dass beispielsweise für die Mittelweser Gelder bereits eingeplant sind und der Fokus im Bundesverkehrsministerium auf den Hinterlandverkehren liegt. <

## Die Meinung

### Starke Binnenschifffahrt

Wir brauchen eine starke Binnenschifffahrt. Daran ändern auch die prognostizierten wirtschaftlichen Aussichten für das Neue Jahr 2009 nichts. Im Gegenteil – die Binnenschifffahrt muss und wird eine Renaissance erleben. Denn sie wird gebraucht. Als umweltfreundlicher und energieeffizienter Verkehrsträger wird sie helfen, den Güterverkehr auf der Straße zu entlasten. Ich bin überzeugt, dass das neue Innovationsprogramm für die Binnenschifffahrt dazu beitragen wird, die Binnenschifffahrt noch besser für den Wettbewerb aufzustellen: Mit einem Mittelvolumen von 6 Millionen Euro wird der Umstieg auf Doppelhüllentankschiffe und der Neubau von Trockengüterschiffen gefördert. Aber eine wettbewerbsfähige Binnenschifffahrt bedarf auch einer guten Infrastruktur. Aus diesem Grund ist eine Investitionslinie für die Wasserstraße für 2009 in Höhe von insgesamt 1,17 Milliarden Euro vorgesehen.

**Annette Faße MdB**

**Tourismuspolitische Sprecherin  
der SPD-Bundestagsfraktion**



Annette Faße MdB

»Die Arbeit der vorgesehenen Monitoring-Gruppe ist eine große Chance.«

Karin Roth MdB, Parl. Sts. beim BMVBS

Dr. Gunther Jaegers, Geschäftsführer Reederei Jaegers GmbH und Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), lobte diesen neuen Lösungsansatz: »Das Instrument der Monitoring-Gruppe kann auch Vorbild für andere Wasserstraßenprojekte sein, die durch Interessenkonflikte in eine Sackgasse geraten sind. Deshalb würde ich selbst gerne diese Gruppe aktiv begleiten.«

## Intelligent finanzieren

Dass der Konjunkturabschwung auch bei den Reedern angekommen ist, berichtete Dr. Dietmar Rehmann, Geschäftsführer Odra Rhein Lloyd GmbH. Deshalb war es wichtig, dass die Bundesregierung so schnell mit dem Konjunkturpaket reagiert hat. Rehmann hoffe, dass die Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen bei den Wasserstraßen jedoch nicht ausschließlich bei den »Leuchtturmprojekten« stattfinden. Erhaltungsmaßnahmen seien

EU-Charta für Verkehrssicherheit

## Weniger Verkehrstote auf Europas Straßen

**BRÜSSEL** Das Ziel der EU-Charta für Verkehrssicherheit, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahre 2010 auf 25.000 zu halbieren, ist zweifelsohne ehrgeizig. Aber es kann erreicht werden.

Prof. Dr. Gerhard Zeidler, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums

### Märkte

#### 2. Galileo-Ausschreibung

Im 7. EU-Forschungsrahmenprogramm ist die zweite Ausschreibung zu Galileo veröffentlicht (unter <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>). Die beiden Nationalen Kontaktstellen (nks) für Verkehr und Raumfahrt veranstalten dazu einen internationalen Informationstag am 5. und 6. Februar 2009 in München. Der Internationale Informationstag findet am 6. Februar in der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern statt, wo Vertreter der Kommission die Ausschreibungsinhalte und Teilnahmeregeln vorstellen. Ort: Max-Joseph-Str. 2. Anmeldung und Info: [www.nks-verkehr.eu/veranstaltungen.html](http://www.nks-verkehr.eu/veranstaltungen.html)

#### Mit »Grüner Logistik« zum Erfolg

Laut einem Bericht der IKB-Bank muss die Transport- und Logistikbranche aufgrund des zunehmenden Ertragsdrucks ihren Ressourceneinsatz weiter optimieren. Zukünftig werden noch höhere ökologische Anforderungen an den Güterverkehr gestellt. Steigende Transportkosten sowie der politische Wille zur Emissionsreduktion lassen den Unternehmen keine Wahl. Je früher die Ausweitung ressourcen- und umweltschonender Maßnahmen fester Bestandteil der eigenen Geschäftsstrategie wird, desto besser wird, so die IKB, das Unternehmen für die anstehenden Herausforderungen gewappnet sein. Grundvoraussetzung ist jedoch ein adäquater Infrastrukturausbau, der sich an der tatsächlichen Verkehrsentwicklung orientiert.

und Präsident des Präsidialrats des DEKRA e.V., rief im Rahmen des Parlamentarischen Abends in Brüssel zu schnellem und entschlossenem Handeln hinsichtlich des gemeinsam verpflichteten Ziels der EU-Charta auf.

In seiner Rede wies Prof. Dr. Zeidler auf



Prof. Dr. Zeidler

bereits erzielte Erfolge zur Reduzierung der Verkehrstoten hin, machte aber deutlich, dass noch immer ein dringender Handlungsbedarf zur Erreichung des EU-Charta-Ziels bis zum Jahre 2010 besteht. Er zeigte Optimierungspotenziale für Deutschland und ausgewählte europäische Länder auf, die sich vor allem in den Faktoren Fahrzeugtechnik und menschliches Fahrverhalten wiederfinden.

#### Faktor Technik

Allein durch die Einführung von ESP/ESC, der Nutzung von vorausschauender Notbremsung und Aufprallwarnung (Predictive Safety System) sowie der Verkürzung der Prüffristen ab dem 8. Fahrzeugjahr, können bereits in Deutschland pro Jahr rund 650 Menschenleben gerettet werden, erklärte Prof. Dr. Zeidler. Weitere Untersuchungen ergeben, dass allein der serienmäßige Einsatz von ESP/ESC in allen Neufahrzeugen innerhalb von 25 EU-Staaten jedes Jahr sogar bis zu 4.000 Leben retten kann.

Auch wenn diese Beispiele für das Ziel der EU-Charta 2010 zu spät kommen, müssen und können wir schon jetzt etwas tun, so Prof. Dr. Zeidler. Er appellierte an die Beteiligten, den Nutzen

dieser Fahrerassistenzsysteme in der Öffentlichkeit stärker herauszustellen und Rahmenbedingungen zu schaffen, damit diese technischen Lösungen schneller vom Markt akzeptiert würden.

#### Faktor Mensch

Prof. Dr. Zeidler machte deutlich, dass Verkehrssicherheit immer ein Zusammenspiel mehrerer Faktoren sei. So spielen technische Fahrzeugmängel zwar in vielen Fällen eine wichtige Rolle, der Mensch hinter dem Lenkrad bleibt jedoch der wichtigste Risikofaktor im Straßenverkehr. Handlungsbedarf besteht demnach auch am menschlichen Fahrverhalten selbst. Für erste Erfolge nannte er bei der Gruppe der jüngeren Autofahrer die Lösungsansätze »Führerschein mit 17« und die »0,00 Promillegrenze für Fahranfänger«. Bei der Gruppe der älteren Fahrer, deren Bedeutung aufgrund der demographischen Bevölkerungsentwicklung zukünftig zunehmen wird, lautet eine Empfehlung von DEKRA, in Zukunft verstärkt altersgerechte Fahrzeuge anzubieten, die z.B. eine verbesserte Rundumsicht berücksichtigen.

Als Fazit fasste Prof. Dr. Zeidler zusammen: Es gilt einen nicht unerheblichen Rückstand hinsichtlich des ehrgeizigen Ziels der EU-Charta bis 2010 aufzuholen. Aber die Potenziale hierfür sind da. Wir müssen sie nur konsequent nutzen und die dafür notwendigen Maßnahmen auf allen politischen und wirtschaftlichen Ebenen europaweit so schnell wie möglich umsetzen. <



Foto: DEKRA

Arbeitsgruppe Kommunikation

## Schwerpunkte Infrastruktur und Mobilitätskosten

**BERLIN** Die Arbeitsgruppe Kommunikation hat sich zu ihrer 3. Sitzung seit Gründung diesmal in der Airportworld des Flughafens Schönefeld getroffen.

Neben den bestehenden Kernthemen des Deutschen Verkehrsforums wie Infrastruktur, Umwelt und Güterverkehr, hat man gemeinsame Themen für das Jahr 2009 identifiziert, wie z.B. Mobilitätsmanagement und Mobilitätskosten. Auch vor dem Hintergrund der Bundestagswahl in diesem Jahr wurde vereinbart, gemeinsame Aktionsfelder

zu finden und Verkehrsthemen gemeinsam zu kommunizieren. Im Anschluss führte Ralf Kunkel, Pressesprecher der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH, durch die Ausstellung in der Airportworld und der Baustelle des Flughafens. Weitere Teilnehmer: Dr. Anja Ewert, ADAC, Thomas Hailer, Deutsches Verkehrsforum, Andreas Hoetzel, BLG Logistics Group AG & Co. KG, Franz-Ferdinand Friese, Siemens AG, Matthias Knobloch, ACE Auto Club Europa e.V., Andreas Kraus, VDA, Ingrid Kudirka, Deutsches Verkehrsforum, Hartmut

Sommer, DB AG, Claudia Steen, Toll Collect GmbH, Felix Zimmermann, Mitteldeutsche Airport Holding. <

Die Teilnehmer beim Rundgang



Lenkungskreis ‚Bahntechnologie‘

## Wettbewerb und Strategien im ÖPNV

**BERLIN** Der Lenkungskreis ‚Bahntechnologie‘ unter Vorsitz von Präsidiumsmitglied Dr. Hans-Jörg Grundmann, CEO Mobility Siemens AG, diskutiert Marktchancen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Staatssekretär Günter Kozłowski, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, sieht den ÖPNV in Deutschland im weltweiten Vergleich an der Spitze. »Auch für die Zukunft kommt es vor allem darauf an, die intelligente Vernetzung mit allen Verkehrsträgern sicherzustellen und die Übergänge flüssig zu gestalten«, sagte Kozłowski. Teil der mittelfristigen SPNV-Strategie des Landes Nordrhein-Westfalen seien 15-Minuten-Takt und Pre-

mium-Produkt im Korridor zwischen Köln und Dortmund.

### Anreize setzen

Vincent Leiner, Policy Officer DG TREN, stellt wesentliche Inhalte des EU-Grünbuchs Stadtverkehr vor. Ziel sei, mit einem Aktionsplan und konkreten Maßnahmen eine neue Kultur der städtischen Mobilität zu schaffen. Man werde darauf achten, das Subsidiaritätsprinzip zu wahren. Zur Forschungsförderung für den Stadtverkehr würden die laufenden Programme wie z.B. CIVITAS ausgebaut. Prof. Dr. Ronald Pörner, Hauptgeschäftsführer Verband der Bahnindustrie in Deutschland, sieht den SPNV als Wachstumsmarkt. Der Weltmarkt für Bahntechnik umfasste 2007 rund 80

Mrd. Euro, davon rund 12,6 Mrd. Euro für Light Rail/Metro. Die Industrie stelle bereits effizientere und umweltfreundlichere Produkte bereit. Hierfür fehlen den Betreibern jedoch oftmals die Mittel.

### 618 Millionen Fahrgäste

Mit rund 618 Mio. Fahrgästen in 2007 liegt der ÖPNV der Region Hamburg bei den Metropolen weltweit an der Spitze. Die Fahrgeldeinnahmen lagen 2007 bei ca. 529 Mio. Euro und die Kundenzufriedenheit sei deutlich gestiegen, berichtet Dietrich Hartmann, Abteilungsleiter Öffentlicher Personennahverkehr, Amt für Verkehr und Straßenwesen der Freien und Hansestadt Hamburg. Großes Zukunftsprojekt ist die Stadtbahn Hamburg mit einer Planfeststellung bis 2010. <

## Europablick

> **ITS-Aktionsplan** Die Europäische Kommission will mit dem EU-Aktionsplan für »Intelligent Transport Systems« (ITS) die Entwicklung und Einführung von Telematiklösungen im Verkehrsbereich beschleunigen. Einheitliche europäische Ansätze zum Telematikeinsatz sollen schneller zu Stauvermeidung, besserer Infrastrukturnutzung und Verkehrslenkung sowie höherer Verkehrssicherheit führen. Wesentliche Maßnahmen des ITS-

Aktionsplans sind unter anderem Verkehrsinformations- und -managementsysteme und die papierlose, also elektronische Begleitung der Lieferkette. In der Mitteilung der Kommission vom 16.12.2008 ist allerdings immer noch die Rede von »City-Maut«. Das hat das Deutsche Verkehrsforum bereits mehrmals kritisiert. Die Europäische Union sollte sich auf technische Themen und Standards beschränken und Mobilität nicht ver-

teuern. Maßnahmen wie die City-Maut belasten Bürger und Unternehmen zusätzlich und erhöhen damit die Transportkosten auch für den Endkunden. Nach der Anhörung im Januar 2009 im EU-Verkehrsausschuss soll im Februar der Bericht vorgestellt werden, über den voraussichtlich im März im Ausschuss abgestimmt wird.

[http://ec.europa.eu/transport/its/road/doc/2008\\_its\\_action\\_plan\\_com\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/transport/its/road/doc/2008_its_action_plan_com_de.pdf)

Vorgestellt

## Neue Mitglieder

### Hamburg Port Authority

Die Hamburg Port Authority (HPA) wurde im Oktober 2005 als eine Anstalt des öffentlichen Rechts gegründet. In ihr wurden die hafenbezogenen Zuständigkeiten verschiedener Hamburger Behörden zusammengeführt. Sie entwickelt und unterhält die Infrastruktur im Hamburger Hafen. Mit ihren rund 1.800 Beschäftigten sorgt die HPA für einen zukunftsorientierten Hafen aus einer Hand. In allen Fragen der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit des Schiffsverkehrs, der Hafenanlagen, des Immobilienmanagements und der wirtschaftlichen Bedingungen im Hafen ist die Hamburg Port Authority der zentrale Ansprechpartner.



Das Leistungsspektrum der HPA: Hafenstrategie und Hafenplanung, Strombau und Unterhaltung der Hafengewässer, Modernisierung und Unterhaltung der Hafenanlagen und des Straßennetzes, Ausbau und Unterhaltung der Hafenhafeninfrastruktur, Sicherheit der Schifffahrt, Flächen- und Immobilienmanagement, Bereitstellung und Betrieb von Hafenkommunikationssystemen.

[www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

### ISL

Vor mehr als 50 Jahren wurde das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen gegründet. Mit der Verbindung von Tradition und moderner Forschung hat sich das ISL seither als eines der europaweit führenden Institute für maritime Forschung, Beratung und Know-how Transfer positioniert. Rund 60 Mitarbeiter bearbeiten heute an den Standorten Bremen, Bremerhaven und Lübeck in inter-

disziplinären Teams Projekte aus der ganzen Welt. Ob in China, Saudi-Arabien oder Russland, ob es um logistische Systeme, maritime Wirtschaft und Verkehr oder um Informationslogistik geht, im Auftrag von öffentlichen und



privatwirtschaftlichen Projektpartnern im In- und Ausland sorgt das ISL dafür, dass aus innovativen Ideen praxistaugliche Lösungen werden. ISL – Innovative Solutions in Maritime Logistics.

[www.isl.org](http://www.isl.org)

### Fraunhofer-ATL

Die Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft ATL in Nürnberg wurde 1996 unter der Leitung von Prof. Peter Klaus gegründet. Die primären Zielsetzungen der Fraunhofer ATL liegen heute in der Forschung und Entwicklung innovativer betriebswirtschaftlicher, logistischer, verkehrsplanerischer und technologischer Problemlösungen und deren Transfer an die Praxis. Das Kompetenzportfolio umfasst Markt- und Standortanalysen für die Verkehrs- und Logistikwirtschaft, die Entwicklung, Bewertung und Umsetzungsunterstützung innovativer Dienstleistungsstrategien, ein Logistik-Benchmarking-Center, die Restrukturierung von Service-Prozessen und Strukturen, die Konzeption und Anwendung von Entscheidungsunterstützungssystemen für logistische Planungen sowie ein »Zentrum für Intelligente Objekte ZIO«, in dem Technologien wie



RFID, drahtlose Sensornetzwerke und Lokalisierungssysteme entwickelt, bewertet und implementiert werden. Fraunhofer ATL beschäftigt 40 wissenschaftlicher Mitarbeiter. Es bestehen enge Kooperationen mit dem Lehrstuhl Logistik der Universität Erlangen-Nürnberg und dem Mutterinstitut für Integrierte Schaltungen IIS in Erlangen.

[www.atl.fraunhofer.de](http://www.atl.fraunhofer.de)

## Vor Ort

### Lenkungskreise

- > Lenkungskreis ‚Straßenverkehr‘ am 5. März 2009 in Berlin unter Leitung von Ulrich Klaus Becker, Mitglied des Präsidiums und Vizepräsident für Verkehr des ADAC.
- > Lenkungskreis ‚Telematik/Telekommunikation‘ am 10. März 2009 unter Leitung von Prof. Dr. Gerhard Zeidler, Mitglied des Präsidiums und Präsident des Präsidialrats DEKRA e.V.
- > Lenkungskreis ‚Bahntechnologie‘ am 12. März 2009 in Berlin unter Leitung von Dr. Hans-Jörg Grundmann, Mitglied des Präsidiums und CEO Mobility Division Siemens AG.
- > Lenkungskreis ‚Häfen und Schifffahrt‘ 19. März 2009 in Berlin unter Leitung von Detthold Aden, Mitglied des Präsidiums und Vorsitzender des Vorstandes BLG Logistics Group AG & Co. KG.

### Veranstaltungen

- > Praxisdialog »Kombinierter Schienengüterverkehr: Anforderungen, Potenziale, Strategien« für Berufsanfänger und Nachwuchskräfte in Zusammenarbeit mit der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr am 5. Februar 2009 in Köln.
- > Parlamentarischer Abend zum Thema »Schienennetze in Europa – Kapazitäten und Redundanzen« am 3. März 2009 in Berlin u.a. mit Dr. Klaus W. Lippold MdB.
- > Präsentation der Repräsentativumfrage »Kostenentwicklung und Klimaschutz – Die tägliche Mobilität des Bürgers« am 16. März 2009 in Berlin. Diese Umfrage wurde von »infas« Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH im Auftrag des Deutschen Verkehrsforums Ende letzten Jahres durchgeführt. Gefragt wurde unter anderem nach der Angemessenheit der aktuellen und zukünftigen Mobilitätskosten und dem Stellenwert des Klimaschutzes.

## Impressum:

### Redaktion:

Ingrid Kudirka, Pressesprecherin

### Herausgeber:

Deutsches Verkehrsforum  
Klingelhöferstr. 7, 10785 Berlin  
Tel. 030-26 39 54-0  
Fax 030-26 39 54-22  
[www.verkehrsforum.de](http://www.verkehrsforum.de)  
e-mail: [info@verkehrsforum.de](mailto:info@verkehrsforum.de)

Zukunftswerkstatt Mobilität

## Jugendliche planen ÖPNV 2030

**BERLIN** Auf der gemeinsamen Veranstaltung »Zukunftswerkstatt Mobilität« von VDV und Deutschem Verkehrsforum haben 30 Jugendliche ihre Vorstellung vom Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Jahr 2030 präsentiert.

Im Rahmen der Aktion »Vorfahrt für Familien!« entwickelten die Jugendlichen im Alter von 14 bis 20 Jahren gemeinsam mit Verkehrsstrategen Szenarien zur Zukunft der Mobilität. Die Jugendlichen stellten bei der Veranstaltung ihre Arbeiten durch Rollenspiele vor. Die vier Szenarien für die Mobilität im Jahr 2030 zeigten dabei alle das Ziel einer nachhaltigen Mobilität.

### Vier Szenarien

Die vier unterschiedlichen Szenarien kombinieren und integrieren dabei e-Ticket, alternative Antriebe, Car-Sharing, ÖPNV und Fahrrad in die Mobilitätskette der Zukunft.

So zeigte z.B. das Szenario »Der lange Weg« die Relevanz von Kosten und Qualität für eine erfolgreiche Entwicklung des ÖPNV besonders deutlich und stellte die Vernetzung des Mobilitätssystems in den Vordergrund, ohne dabei einzelne Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Sehr klar wurde auch die Bedeutung des Staates für die Mobilität erfasst, indem er Anreize für Klimaschutz und Infrastrukturfinanzierung einsetzt.

### Strategische Ansätze

Wesentliche strategische Ansätze finden sich in allen Szenarien wieder. So soll die Emission über Antriebstechnologien und alternative Energiequellen- und träger reduziert werden. Der ÖPNV ist hier schon auf dem richtigen Weg, so

haben Linienbusse von 1991 - 2004 ihren CO<sub>2</sub>- Ausstoß um 29 Prozent reduziert. Informations- und Kommunikationstechnologien müssen in vernetzten Systemen stärker ausgebaut werden, um die Kundeninformation zu verbessern. Verkehrsverbünde haben dazu schon die richtigen Ansätze geschaffen, wie etwa über das Hafas-System. Eine Herausforderung wird es sein, das »Herrschaftswissen« der einzelnen Unternehmen bei der Statusinformation zusammenzuführen. Durch mehr Transparenz würden alle Verkehrsunternehmen mehr Kunden gewinnen.



Dr. Eck bei seinem Fazit

Das Deutsche Verkehrsforum hat mit seiner Delphi-Studie »ÖPNV« bereits in die Zukunft geblickt und herausgefunden, dass nur ein Drittel der Nicht-Kunden trotz aller Verbesserungsmaßnahmen nicht auf den ÖPNV umsteigen würden. Potenzial ist also vorhanden. Insgesamt ist die Politik maßgeblich gefordert, die Rahmenbedingungen positiv zu gestalten, indem sie Wettbewerb ermöglicht, Eigeninitiative und Eigenwirtschaftlichkeit fördert und den Finanzrahmen vereinfacht.

### Fazit

Dr. Florian Eck, stellvertretender Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum, fasste abschließend zusammen: »Es muss eine solide Basis für die Finanzierung nach dem Auslaufen der GVFG-Mittel nach 2013 geben. Vor allem muss der Fokus auf dem Nutzer und dem potenziellen Kunden liegen. Dazu muss ein gutes Preis/Leistungsverhältnis offensiv vermarktet werden. Die Menschen müssen allerdings auch bereit sein, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern.« <

## Politik-Spiegel

### Konjunkturpaket II

Zusammen mit dem ersten Konjunkturpaket, das sich auf rund 32 Mrd. Euro belief, hat die Bundesregierung mit dem zweiten Konjunkturpaket in Höhe von rund 50 Mrd. Euro zusätzlich über 82 Mrd. Euro neue Schulden für die nächsten zwei Jahre eingepplant.

Im Verkehrsbereich sind folgende Investitionen vorgesehen:

3,5 Mrd. Euro sollen für die Modernisierung der kommunalen Infrastruktur eingesetzt werden, insbesondere für Krankenhäuser, Städtebau, ländliche Infrastruktur und die Lärmsanierung an kommunalen Straßen.

Zwei Mrd. Euro will der Bund für Ausbau und Erneuerung von Bundesverkehrswegen einsetzen, also Straßen, Schienen und Wasserstraßen. Darüber hinaus werden zwei Mrd. Euro in Bauten, Ausrüstungen und die Ressortforschung des Bundes investiert. Die konkrete Verteilung des Geldes auf die jeweiligen Verkehrsträger steht noch nicht fest.

Auch die KFZ-Steuer soll neu geregelt werden, und zwar schon zum 1.7.2009. Sie wird von der hubraumbezogenen auf eine emissionsbezogene Steuer umgestellt. Die wichtigsten Eckpunkte sind: Ein linearer Tarif, der sich an der CO<sub>2</sub>-Emission orientiert (zwei Euro pro g/km), ein Steuer-Sockelbetrag als Mindestbesteuerung und eine Übergangsregelung für den Altbestand mit Zulassung vor dem 5.11.2008 bis zum Jahr 2013.

Thomas Hailer, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums, fordert verstärkte Anstrengungen beim Bürokratieabbau, damit das Geld auch rasch an den richtigen Stellen eingesetzt werden kann. Die Planungs- und Realisierungszeiträume für Verkehrsinfrastruktur müssen in Deutschland drastisch reduziert werden, um schnell Baureife zu schaffen. Sonst kann das Investitionsprogramm für die Infrastruktur seine gewünschte Wirkung nur bedingt entfalten.

»Benchmark für den ÖPNV sind immer die Alternativen.«

Dr. Florian Eck, Deutsches Verkehrsforum