

Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur >

Das Deutsche Verkehrsforum

Unser Mandat

Mobilität ist einer der wichtigsten Faktoren für Wachstum und Wohlstand in Deutschland und Europa. Um Mobilität zu sichern und auszubauen, haben sich über 170 deutsche und europäische Unternehmen und Verbände im Deutschen Verkehrsforum vereint.

Das Deutsche Verkehrsforum ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Als Interessenvertretung aller Verkehrsträger geben wir Impulse für den politischen Willensbildungsprozess. Gegenüber Entscheidungsträgern in Berlin und Brüssel treten wir nachdrücklich für Wettbewerb und Bürokratieabbau ein.

Im ständigen Dialog mit Politik, Wissenschaft, Medien und Öffentlichkeit ist das Deutsche Verkehrsforum kompetenter Wissensmanager und überparteiliche Plattform zugleich. Wir verstehen uns als »Anwalt für Mobilität« und setzen uns konsequent für ein integriertes Verkehrssystem ein, das leistungsstark, kundenorientiert, bezahlbar, ressourcenschonend und umweltfreundlich ist.

Unser Ziel

Unser Ziel ist es, das wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Leistungspotenzial von Mobilität in das öffentliche Bewusstsein zu rücken und die Rahmenbedingungen für die Verkehrsbranche zu verbessern. Dazu gehören:

- > Sicherung des Verkehrsstandortes Deutschland durch zukunfts-gerechte Infrastruktur, Bürokratieabbau und fairen Wettbewerb;
- > Schaffung bedarfsgerechter Verkehrsinfrastruktur durch Investitionen der öffentlichen Hand auf hohem verstetigten Niveau und Einbindung privater Partner;
- > Intelligente Vernetzung durch standardisierte Schnittstellen und reibungslosen Datenaustausch;
- > Förderung von Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz und Sicherheit durch Innovation und technischen Fortschritt.



Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur

Eine der großen Herausforderungen im Mobilitätssektor ist die **Bewältigung des Verkehrswachstums**. Denn am langfristigen Wachstumspfad, insbesondere beim Güterverkehr, ändert auch die aktuelle Wirtschaftskrise nur wenig. Nach Prognosen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) steigt die Verkehrsleistung bis 2025 im Güterbereich um 74% und im Personenverkehr um 17,9%.

Lebensqualität und **Wettbewerbsfähigkeit** unseres Wirtschaftsstandortes können nur gesichert werden, wenn die Infrastruktur in Deutschland mit dem Verkehrswachstum Schritt hält und seine herausragende Position im internationalen Vergleich behält. Dazu müssen

- **vorhandene Kapazitäten** optimal genutzt,
- **Erhalt** und **Betrieb** gewährleistet,
- gezielt in **prioritäre Verkehrsinfrastrukturen** investiert und
- Projekte **schneller realisiert** werden.

Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sind gut angelegt, denn **je investierte Milliarde Euro werden mehr als 20.000 Arbeitsplätze** geschaffen. Der Staat ist gut beraten, in Verkehrsinfrastruktur zu investieren, um seiner Verpflichtung gegenüber den Bürgern nachzukommen, die wirtschaftliche Entwicklung nicht zu behindern und damit die langfristige Grundlage unserer Volkswirtschaft zu sichern.

In der konjunkturellen Tiefphase wurde erstmals die Bedeutung der Infrastruktur wieder höher gestuft: Mit den **Konjunkturprogrammen** und der Aufstockung der Verkehrsinfrastrukturmittel um 2 Mrd. Euro pro Jahr hat die Bundesregierung den Investitionshaushalt erstmals auf die von einer Regierungskommission („Pöllmann-Kommission“) festgesetzten **12 Mrd. Euro** angehoben. Davon profitieren alle Verkehrsträger gleichermaßen. Doch diese Erhöhung ist nur in den Jahren 2009 und 2010 wirksam, eine Übertragbarkeit nach 2011 nur eingeschränkt möglich. Danach fällt der Verkehrshaushalt voraussichtlich wieder auf sein **unzureichendes Niveau** von weniger als 10 Mrd. Euro pro Jahr zurück. Und dies, obwohl die Teuerungsrate alleine im Straßenbau von 2000 bis 2006 mehr als 15% betrug.

Die **Engpässe** machen sich bereits heute an vielen Stellen bemerkbar:

- Die Überlastung der **Bundesautobahnen** führte in 2008 zu rund 230.000 Stunden Stau. Vom Bundesverkehrsministerium wird ein Bedarf von mindestens 14.000 zusätzlichen Lkw-Stellplätzen entlang der Autobahnen prognostiziert.
- Im **kommunalen Bereich** gibt es im wahrsten Sinne des Wortes Löcher zu stopfen. Der Investitionsbedarf an kommunalen Straßen liegt nach der aktuellen Difu-Studie bis zum Jahr 2020 bei rund 122,5 Mrd. Euro, einschließlich Fuß- und Radverkehr, ruhendem Verkehr und Lärmschutzmaßnahmen sind es sogar 161,1 Mrd. Euro. Nach der neuesten Analyse des VDV besteht im Bereich des reinen schienengebundenen ÖPNV ein Nachholbedarf für Erhaltungsinvestitionen von rund 2,35 Mrd. EUR, im Zeitraum 2008 bis 2025 werden dort Neuinvestitionen von rund 27,4 Mrd EUR erforderlich.
- Nach einschlägigen Untersuchungen sind in Deutschland rund 6,5 % der **Ingenieurbauwerke** von Bundesfernstraßen, hauptsächlich Brücken, in

einem „kritischen Zustand“. Insgesamt gibt es in Deutschland etwa 120.000 Straßenbrücken, die für reibungslosen Verkehrsfluss notwendig sind. Fast die Hälfte der Brücken liegt über dem Warnwert.

- Auch bei der **Schieneinfrastruktur** besteht erheblicher Aus- und Neubaubedarf. Zusätzlich ist der Bund auf europäischer Ebene über die Maßnahmen des Bedarfsplans hinaus Verpflichtungen zur Einführung des europäischen Signalsystems ETCS und zum Ausbau einzelner Korridore eingegangen. So würde bei Fortführung der Bundeshaushaltlinie der vergangenen Jahre die vollständige Realisierung der dringend notwendigen Investitionsmaßnahmen für den Schienenverkehr erst deutlich später als 2030 abgeschlossen sein. Heute sind wichtige Vorhaben zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts, wie zum Beispiel die Hinterlandanbindung der Seehäfen, die sog. Y-Trasse, nicht finanziert.
- Viele **Wasserstraßen** leiden immer noch unter dem Investitionsstau der vergangenen Jahre, der sich nur langsam auflöst. Dringend sind vor allem Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an den internationalen Magistralen Donau und Elbe und die Verbesserung der seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen.
- Die Kapazitätsgrenze der **Flughafeninfrastruktur** in Deutschland ist erreicht bzw. überschritten. Gezielte Ausbaumaßnahmen und eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten sind erforderlich, damit der Standort zukünftig wettbewerbsfähig bleiben und mit dem Wachstum des internationalen Luftverkehrs im Passagier- und Frachtsektor Schritt halten kann.
- Aufgrund der zu erzielenden Effizienzsteigerung für die Verkehrsinfrastruktur besteht erheblicher Ausbaubedarf bei den sog. **Intelligenten Verkehrssystemen**, wie z.B. Leit- und Sicherungstechnik, Verkehrsmanagement und –informationsdienste.

Unterlassene Infrastrukturinvestitionen verteuern langfristig Erhalt und Sanierung der Verkehrswege, sie schaden der Umwelt durch staubedingte Emissionen, sie behindern die Logistik und gefährden somit das Wirtschaftswachstum.

Notwendig ist daher ein „**Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur**“ für **Deutschland**, das die notwendige Transparenz über den Zustand der Infrastruktur mit der überfälligen strukturellen Reform der Finanzierung, und der unabdingbaren finanziellen Unterfütterung kombiniert. Ergebnis muss eine ganzheitliche, langfristig ausgerichtete Strategie für unsere Verkehrsinfrastruktur sein, die

- Planungssicherheit schafft,
- die Herausforderungen des Verkehrswachstums intelligent auffängt,
- Ausbaubedarf wie Erhaltung gleichermaßen berücksichtigt,
- die Finanzierung langfristig sichert,
- Mobilität für den Bürger und die Wirtschaft bezahlbar hält,
- und dem Klimaschutz u.a. durch Stauvermeidung, optimale energieeffiziente Streckenführung und Vernetzung Rechnung trägt.

Als übergreifende Interessensvertretung der deutschen Verkehrswirtschaft hat das Deutsche Verkehrsforum gemeinsam mit den Experten seiner Mitgliedsunternehmen im Lenkungskreis ‚Infrastruktur‘ **9 Eckpunkte** identifiziert, die die Grundlage für ein „Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur“ bilden.

9 Eckpunkte für eine zukunftsfähige Infrastruktur

1. Zustand dokumentieren, Finanzbedarf offen legen

Eine nachhaltige und zielgerichtete Investitionsstrategie im Verkehrssektor benötigt **genaueste Informationen über den Zustand und die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege**. Nur so kann auf Basis eines politisch zu definierenden Qualitäts- und Verfügbarkeitsniveaus der Bedarf für Aus- und Neubau und damit auch der Finanzbedarf ermittelt werden.

Ein alle Netze umfassender **Verkehrsinfrastrukturbericht** sollte dazu alle zwei Jahre ohne übermäßigen bürokratischen Mehraufwand zu generieren die vorhandenen Informationen von Bund, Ländern und Kommunen zusammentragen und konsolidieren sowie Informationslücken abdecken. Ein solcher Bericht dient zum optimalen Einsatz knapper Finanzmittel und muss daher:

- Transparenz hinsichtlich des Zustandes unseres Verkehrswegenetzes schaffen,
- die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur auf Basis ausgewählter Qualitätsindikatoren dokumentieren (z.B. Ausfall- und Stauzeiten, Modernitätsgrad, Verkehrsmengen),
- Schwachstellen in den Verkehrsnetzen identifizieren,
- im Zusammenhang mit Verkehrsprognosen den Ausbesserungs- und Erweiterungsbedarf darstellen,
- Ziele und Schwerpunkte für die kurzfristige Infrastrukturplanung definieren,
- den Finanzbedarf für ein festgelegtes Qualitätsniveau offen legen, sowie
- Elemente der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Schiene (wie z.B. der Infrastrukturzustandsbericht) als Vorbild nutzen und sinnvoll integrieren.

2. Vorhandene Kapazität ausschöpfen, Sicherheit optimieren

Die bedarfsgerechte Anpassung der Verkehrsinfrastruktur ist ein mittel- bis langfristiger Prozess. Um auch kurzfristig auf das Verkehrswachstum reagieren zu können, muss die **vorhandene Verkehrsinfrastruktur optimal genutzt werden**. Erforderliche Maßnahmen sind:

- intelligente, standardisierte Verkehrsleit- und Informationssysteme, ohne unnötige Regularien und Bürokratie flächendeckend ausbauen und bundesweit vernetzen,
- bei allen Verkehrsträgern technische Innovationen zur Effizienzsteigerung – auch fahrzeugseitig – vorurteilsfrei prüfen und umsetzen (z.B. fahrzeug- und infrastrukturseitige Telematiksysteme),
- das Störfall- und Baustellenmanagement der Verkehrsinfrastruktur länderübergreifend so gestalten, dass Behinderungen minimiert werden (u.a. Nachtbaustellen, Verwaltungskooperation),
- über sog. „Verfügbarkeitsentgelte“ beim Erhalt der Verkehrswege Anreize für eine möglichst störungsfreie Instandhaltung schaffen; d.h. Bonuszahlung an den verantwortlichen Betrieb entsprechend der Verfügbarkeit des Verkehrsweges bzw. Malus entsprechend der Behinderung,

- die fortgeschrittene Leit- und Sicherungstechnik bei allen Verkehrsträgern berücksichtigen, so z.B. Verkehrsmanagementzentralen im Straßenverkehr, das Europäische Zugsicherungssystem ETCS / ERTMS und das River Information System (RIS) für die Binnen- und Seeschifffahrt,
- das tatsächliche Potenzial der deutschen Flughäfen ausschöpfen; der Flugbetrieb in den Tagesrandzeiten und Nachtflüge müssen im notwendigen Umfang sichergestellt werden; auch der Single European Sky ist durch Funktionale Luftraumblöcke und das Technologieprogramm SESAR zügig und durchgreifend umzusetzen.

Optimale Nutzung der Infrastruktur gilt auch für **Verkehrssicherheit** – sie wird in Deutschland vom Bürger als Selbstverständlichkeit wahrgenommen. Damit dies auch so bleibt, muss vor allem im Straßenverkehr die Verkehrsinfrastruktur mit den **Sicherheitsanforderungen** Schritt halten. Um die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur zu optimieren müssen:

- ein regelmäßiges sicherheitsorientiertes Infrastrukturmonitoring etabliert (analog zum European Road Assessment Program EuroRAP),
- Unfallschwerpunkte und Sicherheitsrisiken vorausschauend identifiziert und baulich entschärft und
- der Ansatz der „intelligenten Infrastruktur“ weiter verfolgt, mit fahrzeugseitigen Systemen verknüpft und ausgebaut werden.

3. Gezielt investieren

Um mit den vorhandenen Finanzmitteln das optimale Ergebnis zu erreichen, muss bei Erhalt, Aus- und Neubau **zielgerichtet** in diejenigen Projekte investiert werden, die das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen und wesentliche **Verbesserungen für das Gesamtnetz** und damit die **Zukunftsfähigkeit** des deutschen Wirtschaftsstandortes bringen. Dies bedeutet u.a.:

- Ausrichtung der Investitionen auf den tatsächlichen Bedarf anhand von vorhandenem Aufkommen, Verkehrsprognosen und Verkehrsinfrastrukturbericht,
- stärkere Vernetzung der Verkehrsträger mit Ausbau und Aufwertung von Verkehrsknotenpunkten,
- Priorisierung der Investitionen für alle Verkehrsträger unter verstärkter Berücksichtigung von Hauptverkehrsrelationen und Engpassbeseitigung (Hinterlandanbindung Seehäfen, Magistralen im Ost-West und Nord-Süd-Verkehr); d.h. in letzter Konsequenz müssten die aktuellen Länderquoten durch eine Betrachtung der verkehrlichen Notwendigkeiten abgelöst werden,
- Weiterentwicklung zentraler Wasserstraßen und Stichkanäle zur Stärkung des Systems Seehäfen / Binnenhäfen,
- Konzentration des Ausbaus der Flughäfen auf diejenigen Standorte, welche für die internationale Anbindung Deutschlands wichtig und aus sich selbst heraus wirtschaftlich tragfähig sind.

4. Investitionen auf hohem Niveau verstetigen

Bei der Infrastrukturfinanzierung steht in erster Linie die Öffentliche Hand in der Pflicht – sie trägt im Rahmen der **Daseinsvorsorge** die Verantwortung für die uneingeschränkte Nutzbarkeit von Verkehrswegen und -knoten. Um die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und Aus- und Neubauprojekte durchfinanzieren zu können, müssen die notwendigen Mittel aus dem Bundeshaushalt **konstant über einen längeren Zeitraum hinweg** zur Verfügung stehen. Schwankungen gefährden die Planungssicherheit. Dies bedeutet:

- die Bundesmittel für Investitionen in Verkehrswege auch über 2010 hinaus auf mindestens 12 Mrd. Euro pro Jahr verstetigen,
- die Kommunen finanziell stärken, damit auch die kommunale Verkehrsinfrastruktur erhalten und aufgewertet werden kann,
- mit zusätzlichen Mitteln die Finanzierung der nicht-bundeseigenen Schieneninfrastruktur der sog. NE-Bahnen sichern,
- die Zweckbindung der GVFG-Mittel über 2013 hinaus verlängern und dynamisieren, um damit auch den ÖPNV weiterhin attraktiv, wettbewerbs- und leistungsfähig zu halten. Für die Zeit nach 2019 muss eine Ersatzregelung geschaffen werden.

5. Finanzierung reformieren

Deutschland braucht ein **zukunftsgerichtetes und transparentes Finanzierungskonzept**, das die Beiträge der öffentlichen Hand, der Privatwirtschaft und der Verkehrsnutzer zu einem optimalen Ergebnis bündelt. Vieles kann etwa bei der Straßeninfrastruktur ohne Mehrkosten durch rein administrative Verbesserungen erreicht werden. Vor allem muss die **Flexibilität** für einen effizienten Mitteleinsatz erhöht werden, die **öffentliche Hand** muss die hierfür notwendigen Voraussetzungen schaffen. Ein langfristiges Ziel muss die Umsetzung des Prinzips „Verkehr finanziert Verkehr“ sein, indem Finanzierungskreisläufe geschaffen werden. Nur mit einer entsprechenden **Zweckbindung von Einnahmen** kann das Vertrauen der Bürger in die Verkehrsinfrastrukturpolitik zurück gewonnen werden.

Folgende Maßnahmen sind erforderlich:

- Finanzmittel für Verkehrswege vom Haushaltsjahr lösen und Überträge ermöglichen,
- länderübergreifende Durchfinanzierung und Umsetzung bei Großprojekten sicher stellen,
- geschlossene Finanzierungskreisläufe stufenweise herstellen;
- die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft VIFG weiter entwickeln, um innovative Betreibermodelle zu realisieren:
 - Maastricht-neutrale Kreditermächtigung,
 - Schaffung eines PPP-Kreditkreislaufes zur Finanzierung neuer Projekte,
 - vollständige direkte Zuweisung der Lkw-Maut an die VIFG für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen,
 - Erweiterung der Aufgaben, u.a. Sonderfonds verwalten und überjährige Verwendung der Finanzmittel sicherstellen.

- stärkere Anreize in der Auftragsverwaltung für Wirtschaftlichkeit bei Bau, Erhalt und Betrieb von Bundesfernstraßen setzen, z.B. durch
 - Verfügbarkeitsboni (angelehnt an Verkehrsfluss, Baustellenstörungen, etc.),
 - die freie Verwendung von eingesparten Mitteln, oder
 - eine Ausschreibung von Erhalt und Betrieb der Infrastruktur.

Verbessert werden muss auch das **Zusammenwirken von Bund und Ländern** bei Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb von Bundesfernstraßen. Eine entsprechende **Reform der Auftragsverwaltung** ist in der Föderalismuskommission II nicht zustande gekommen und muss dringend nachgeholt werden:

- Abstufung nicht fernverkehrsrelevanter Bundesstraßen und Übergang in die Verantwortung der Bundesländer,
- Öffnungsklausel im Grundgesetz für den Bund zur Übernahme der Gesamtverantwortung für Bundesfernstraßen mit nationaler oder europäischer Bedeutung.

6. Privates Kapital stärker einbinden

Ergänzend zur Infrastrukturfinanzierung durch die Öffentliche Hand muss es möglich sein, **privates Kapital stärker zu beteiligen**, wenn dadurch Projekte rascher und effizienter realisiert und betrieben sowie Qualitätsverbesserungen erreicht werden können. Die Bautätigkeit der deutschen Schienenverkehrsunternehmen trägt bereits heute privatwirtschaftliche Züge und bindet private Mittel der Bahnunternehmen ein. Deutsche Unternehmen haben nicht nur beim Bau, sondern vor allem auch bei Finanzierung und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Ausland die **Realisierbarkeit von ÖPP** unter Beweis gestellt. Auch in Deutschland gibt es mit den sog. F- und A-Modellen im Straßenverkehr erste Erfahrungen. Diese Ansätze müssen weiter ausgebaut werden:

- Private Beschaffungsform bei Erhalt, Aus- und Neubau immer als Alternative prüfen,
- ÖPP-Vereinfachungsgesetz weiter vorantreiben und verabschieden,
- die Projektgröße von PPP-Projekten an die optimale Betriebsgröße annähern, um Größenvorteile zu realisieren,
- Verfügbarkeits- und qualitätsbasierte Entgelte als Anreize nutzen (so genannte V-Modelle), um die Bereitstellung der Infrastruktur zu optimieren,
- Einsatz von ÖPP-Modellen auch für Erhaltungsmaßnahmen und Teilnetze prüfen, so wie dies in Großbritannien und Skandinavien bereits erfolgreich praktiziert wird,
- Betreibermodelle im Bereich der Flughäfen weiter entwickeln und im Schienenverkehr prüfen.

7. Substanz erhalten

Der **Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur** als Kapitalstock unserer Volkswirtschaft muss stärker als bisher fokussiert werden. In den vergangenen Jahrzehnten wurden Bundesverkehrswege, Landes- und kommunale Verkehrsinfrastruktur sträflich vernachlässigt. Der daraus entstehende **Ausbesserungsaufwand** ist enorm. Ein erster Schritt ist gemacht:

Im Rahmen einer **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung** (LuFV), die Mindeststandards für den Netzzustand und Leistungsanreize setzt, stellt der Bund seit 2009 über fünf Jahre hinweg den Eisenbahninfrastrukturunternehmen jährlich 2,5 Mrd. Euro zur Erhaltung der Schienenwege zur Verfügung. **Auch für andere Verkehrsträger ist eine solche Mittelbindung und -zuweisung sinnvoll und notwendig.**

Deutschland braucht eine **nachhaltige Erhaltungsstrategie** für die Verkehrsinfrastruktur:

- Langfristige Mittelbindung bei allen Verkehrsträgern für Erhaltungsmaßnahmen und Betrieb, damit dem Substanzverzehr Einhalt geboten wird und Erhaltungsmaßnahmen geplant werden können, im Sinne einer LuFV-Fernstraße. Für die Fernstraßen bedeutet dies:
 - klare Aufgabenzuordnungen zwischen Bund und Ländern,
 - standardisiertes und systematisches Berichtswesen zum Zustandswert nach Fahrspuren, zur laufenden Verfügbarkeit sowie zu den Kosten für Erhalt und Betrieb,
 - Zweckgebundene Bereitstellung von Bundesmitteln an die Länder für den Erhalt als Verpflichtungsermächtigung über einen Zeitraum von fünf Jahren,
 - Beitrag der Länder zum Erhalt in Höhe der heutigen Personal- und Verwaltungskosten für die Bundesfernstraßen,
 - Mittelverteilung auf die Länder auf Basis eines bedarfs- und nutzungsgerechten Schlüssels.
- Finanzierung des Erhalts der nicht-bundeseigenen Schieneninfrastruktur der NE-Bahnen in ihrer Funktion als Ergänzungs- und Zulaufstrecken,
- Betreibermodelle und privates Kapital auch beim Erhalt nutzen,
- mittelfristig müssen auch für kommunale Netze und Bundeswasserstraßen sinnvolle Lösungen zur Mittelbindung für den Erhalt der Bestandsnetze gefunden werden.

8. Vernetzung ausbauen, europäisch handeln

Die **Schnittstellen des Wirtschafts- und Personenverkehrs** müssen systematisch verbessert werden, so dass jeder Verkehrsträger seine spezifische Stärke einbringen kann und damit das System als Ganzes gewinnt. Auch verkehrsbedingte Umweltbelastungen werden dadurch reduziert. Damit noch mehr erfolgreiche Geschäftsmodelle zum Nutzen des Kunden entstehen können, muss die Politik in Europa und Deutschland **geeignete Rahmenbedingungen für eine optimale Kombination der Verkehrsmittel** schaffen. Auch die Verknüpfung der nationalen Verkehrswege zu einem **europäischen Netz** muss weiter forciert werden. Wichtige Impulse sind:

- Umschlag/Umstieg und Schnittstellenoptimierung zwischen allen Verkehrsträgern auf hohem, verstetigtem Niveau auch über 2010 hinaus fördern, unter Berücksichtigung der spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger,
- Länder bei der Gestaltung von verträglichen innerstädtischen Lösungen für den Wirtschaftsverkehr und bei der Vernetzung im städtischen Personenverkehr unterstützen,
- Informationsströme entlang der Transportkette zusammenführen,

- intermodale Datenplattformen für den Personenverkehr schaffen,
- Anwendungen für das Satellitennavigationssystem GALILEO zur verkehrsträgerübergreifenden Vernetzung unterstützen,
- Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) weiterentwickeln durch stärkere Fokussierung auf die Hauptkorridore, deutlichere Ausrichtung an der gesamteuropäischen Dimension und stärkere europäische Co-Finanzierung.

9. Bürokratie abbauen, Umsetzung beschleunigen

Um die vorhandenen Finanzmittel rasch, effektiv und gezielt einzusetzen, muss **schneller Baureife für bedeutende Verkehrsprojekte** geschaffen werden. Bei Schieneninfrastrukturprojekten vergehen von der ersten Planung bis zur Baureife durchschnittlich immer noch mehr als 4 Jahre. Im Straßenbau gelten ähnlich lange Realisierungszeiträume. Der Zeitaufwand für den Ausbau des Flughafens Frankfurt wird auf mindestens 12 Jahre – von der Idee bis zur Umsetzung – veranschlagt.

Notwendige Reformen sind:

- privates Projektmanagement im Planfeststellungsverfahren, das beispielsweise die Durchführung von Anhörungen und Öffentlichkeitsbeteiligung übernehmen könnte,
- Übernahme von Regelungen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes in das allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz (z.B. die Durchführung eines Erörterungstermins ins Ermessen der Behörde zu stellen),
- Bündelung von Entscheidungskompetenzen durch eine Integration der Umweltverträglichkeitsprüfung in die Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren um Doppelprüfungen zu vermeiden,
- Einführung transparenter und bundesweit einheitlicher Bewertungsmaßstäbe für Umweltverträglichkeitsprüfungen,
- Übertragung der Gesamtverantwortung für die Errichtung von Bundesfernstraßen, die von europäischer bzw. nationaler Bedeutung sind, auf den Bund durch eine entsprechende Öffnungsklausel im Grundgesetz,
- Einrichtung eines Planungsfonds, um auf Bundes- und Landesebene durch Vorratsplanung die Baureife neuer Verkehrsinfrastrukturvorhaben beschleunigt herzustellen,
- Keine Übererfüllung von EU-Vorschriften bei der Umsetzung in nationales Recht.

Umsetzung über den Koalitionsvertrag hinaus notwendig

Der **Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung** greift bereits einige der genannten Themen auf. So sollen unter anderem

- die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau sichergestellt,
- die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) weiterentwickelt,
- Kriterien zur Priorisierung von Investitionsprojekten aufgestellt,
- Beschleunigung des Planungsrechts und Entbürokratisierung vorangetrieben und
- eine offensive Europastrategie der deutschen Verkehrspolitik verfolgt werden.

Über den Koalitionsvertrag hinaus müssen die Ansätze der folgenden **9 Eckpunkte** dringend umgesetzt werden:

- Zustand regelmäßig dokumentieren, und Finanzbedarf offen legen,
- Kapazität ausschöpfen und Sicherheit optimieren,
- gezielt nach Nutzen-Kosten-Aspekten investieren,
- Investitionen auf hohem Niveau verstetigen,
- Infrastrukturfinanzierung reformieren,
- privates Kapital stärker einbinden,
- vorhandene Substanz erhalten,
- Vernetzung auch im gesamteuropäischen Kontext ausbauen,
- Bürokratie abbauen und Umsetzung von Projekten beschleunigen.

Experten und Bundesverkehrsministerium müssen nun gemeinsam darauf hin arbeiten, dass in 2010 eine Strategie für die Verwirklichung des „Zukunftsprogramms Verkehrsinfrastruktur“ vorliegt.

Das Deutsche Verkehrsforum bietet den politischen Entscheidern seine Unterstützung und Expertise bei der Entwicklung eines „Zukunftsprogramms Verkehrsinfrastruktur“ an.