

**Deutsches Verkehrsforum
23. September 2020
Commerzbank Berlin, Brandenburger Tor**

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
liebe Teilnehmer im Netz und an den Bildschirmen,
sehr geehrte Podiumsteilnehmer,

ich habe heute die besondere Ehre,
Sie alle sehr herzlich im Namen des Deutschen Verkehrsforums zum Innotrans Preview
hier in den Räumen der Commerzbank AG am Brandenburger Tor willkommen zu heißen.

Wenn ich es bei dieser knappen Begrüßung belasse, dann liegt das daran,
dass ich gleich das Wort an eine kompetente wie charmante Moderatorin, die ihnen das
Podium noch näher vorstellen wird, übergeben darf.

Von der Deutschen Verkehrszeitung darf ich deshalb die Korrespondentin
Frau Susanne Landwehr herzlich begrüßen.

Das Format der heutigen Veranstaltung zeigt,
wie flexibel das Verkehrsforum auf die Herausforderung Corona reagiert.

Auch wenn die Innotrans verschoben werden musste,
sind die brennenden Themen im Bahnbereich und insgesamt in der Verkehrsinfrastruktur
nicht weniger relevant wie akut und
genau hier setzt die heutige Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforum an.

Lassen sie mich an dieser Stelle ergänzen:

Corona hat der Digitalisierung sicherlich einen enormen Schub gegeben.

Als Geschäftsführer einer der großen Ingenieurgesellschaften im Infrastrukturbereich, war
ich doch erstaunt,
wie schnell es uns im Arbeitsprozess,
sprich im Alltag, gelungen ist,
eine Antwort auf die Herausforderung Corona zu finden.

Das gilt im Übrigen nicht nur intern,
sondern insbesondere auch in der Zusammenarbeit mit unseren Auftraggebern.

Mit oder ohne Corona steht jedenfalls fest:

Die Digitalisierung wird unseren Arbeitsalltag verändern.

Sie wird uns dabei helfen,
dass wir Prozesse effektiver und,
was den Businessstourismus betrifft, durchaus auch umweltfreundlicher gestalten können.

Was aber wird passieren,
wenn der Corona-Nebel verzogen sein wird, und wir uns spätestens im nächsten Jahr
daran erinnern müssen,
dass auch ein Euro erst einmal verdient werden will.

Bleibt es dann dabei, bei den Prioritäten und Priorisierungen?

Eine aktuelle Umfrage des VBIs zeigt,

dass 24 % der Planungsunternehmen befürchten,
2021 in eine wirtschaftliche Schiefelage zu geraten.

25 % geben an, dass Aufträge der öffentlichen Hand bereits storniert worden sind.

36 % der Unternehmen geben zudem an,
dass Ausschreibungen verschoben oder gar zurückgezogen wurden.

Was sich damit in ersten Ansätzen heute andeutet,
werden wir morgen nicht nur in der Bauwirtschaft erfahren können.

Dabei haben wir allzu lange gebraucht,
eine Erkenntnis in politisches Handeln umzusetzen,
bei der mit Blick auf die Zukunft und in der Verantwortung gegenüber den kommenden
Generationen allen klar ist,
dass Nutzer- und Geschwindigkeitsbeschränkungen uns in Deutschland nicht nur nicht
weiterbringen,
sondern gleichsam schaden werden.

Das Verkehrsforum als Mobilitätsplattform der maßgebenden Verkehrsträger ist sicherlich
ein starker Motor,
Erkenntnisse im Bereich der Verkehrsinfrastruktur mit Blick auf die Wirtschaft und am
Ende auch auf das Gemeinwohl zu transportieren und in politisches Handeln zu
überführen.

Bei allem, was im Rahmen von Corona heute wichtig und richtig ist, und unabhängig davon, wie sehr auch der Einzelne durch die Krise betroffen sein mag, wenn es um die Zukunft, die Wirtschaft und das Gemeinwohl geht, ist Handeln und Umsetzen insbesondere auch im Bereich der Verkehrsinfrastruktur mehr als angezeigt.

Und das umso mehr, wenn Deutschland im internationalen Wettbewerb nicht zur Randzone in einer globalisierten Welt entarten soll.

Deshalb muss gerade heute dafür Sorge getragen werden, dass im Rahmen der Bestandsicherung, Erneuerung und Ergänzung unserer Verkehrsinfrastruktur sowie nicht zuletzt auch, um die klimapolitischen Ziele umzusetzen, das bisher Erreichte nicht gleich morgen wieder infrage gestellt wird.

Konkret heißt dies:

- Großprojekte dürfen nicht auf die lange Bank geschoben werden!
- Der im Bundeshaushalt und im Eckwertebeschluss des kommenden Haushalts vorgesehene Investitionshochlauf muss gesichert bleiben.

Der Investitionsrahmenplan sieht für 2019 bis 2023 ein Investitionsvolumen für die Bundesschienenwege in Höhe von 33,8 Mrd-€ vor. Daran darf nicht gerüttelt werden !

- An der vorgesehenen Aufstockung der Mittel zum Erhalt der Eisenbahninfrastruktur über die nächsten 10 Jahre auf 86,2 Mrd-€ muss festgehalten werden
- Die flächendeckende Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik und die Umstellung der Stellwerke auf digitale Technik sind bei zusätzlicher Förderung der Umrüstung der Fahrzeuge abzusichern und umzusetzen!

Das alles sind und bleiben elementare und richtige Zielvorgaben.

Sie werden jedoch im Zweifelsfall wenig helfen können, wenn Projekte nach wie vor in langwierigen Genehmigungsverfahren verkommen.

Konsequenz wird sein, dass die vorgesehenen Mittel nicht zeitgerecht abgerufen werden können und damit ebenso wenig zu einer Stärkung der Konjunktur beitragen können.

Wenn wir darüber hinaus auf die Verwirklichung der klimapolitischen Ziele und nicht auf Strafzahlungen setzen, gilt umso mehr:

- Die Planungs- und Genehmigungsprozesse müssen konsequent und über das bisherige Maß hinaus effizienter und schneller gestaltet werden.

Es hilft uns dabei wenig, auf unsere Nachbarn zu schießen, bei denen Großprojekte durchaus auch deutlich schneller realisiert werden.

Wir müssen handeln, wir müssen umsetzen!

Um es vielleicht etwas provokanter mit den Worten eines Bundespräsidenten auszudrücken:

Es muss nach wie vor ein Ruck durch die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland gehen, der auch in Brüssel spürbar wahrgenommen wird!

Im Übrigen lassen sie mich an dieser Stelle zum Ausdruck bringen, dass das Thema Präklusion auf der europäischen Agenda ein mutiger und notwendiger Schritt ist.

- Alle möglichen Formen einer Projektrealisation müssen in die Waagschale geworfen und geprüft werden.

Ein qualitätsbasiertes Projekt lässt sich beispielsweise auch in Partnerschaftsmodellen umsetzen, bei dem beide Seiten innerhalb eines klar definierten und abgesteckten Rahmens ihre Vorteile ziehen können. Das sollte fallweise genutzt werden.

Wie die Vergangenheit gezeigt hat, kann auch das Herauslösen von Großprojekten aus den Stammorganisationen der Vorhabenträger durchaus beschleunigend wirken!

- Nicht zuletzt möchte ich ein weiteres Augenmerk auf die Projektdisziplin richten.

Die Konkretisierungsphasen dauern einfach zu lange;
der Änderungswille des Bestellers ist zuweilen allzu deutlich ausgeprägt
und einen Redaktionsschluss wie bei einer Tageszeitung gibt es auch nicht!

Werden wir diese Themen in den Griff bekommen,
können wir das überhaupt schaffen?

Ich persönlich bin davon überzeugt,
dass, wenn wir die Ärmel hochkrempeln,
wenn wir uns konzentrieren und disziplinieren,
wird uns das sehr wohl gelingen können.

Vielleicht nicht gleich morgen oder übermorgen,
aber in Zukunft.

Das ist ja auch der Grund dafür, dass wir heute diesen Dialog führen müssen.
Denn morgen wollen,
denn morgen müssen wir realisieren!

Im Übrigen sehe ich die Herausforderungen auch nicht in unmittelbarer Abhängigkeit vom
zuletzt vieldiskutierten Flaschenhals des Personals.

Natürlich bleibt es wünschenswert,
dass die Personaldecke auf Auftraggeberseite insbesondere auch mit Blick auf eine
zeitgerechte Umsetzung gestärkt wird.

Natürlich werden grundlegende, strukturelle Veränderungen ihre Zeit kosten.

Und natürlich wird das auch nicht ohne personelle Konsequenzen in anderen Bereichen
bleiben.

Effizienz wird sich allerdings nicht an einer Anzahl von zur Verfügung stehenden
Fachkräften messen lassen.

Da sind aus meiner Sicht ungleich stärker klare Ziele, straffe Führung und Rückgrat
gefragt.

Mit Blick auf unsere Nachwuchskräfte sollten wir uns vielleicht stärker um die heranwachsenden Generationen bemühen.

Denn die Herausforderungen in der Verkehrsinfrastruktur sind und bleiben nicht nur spannend und motivierend.

Sie bieten auch die einmalige Gelegenheit, ein Stück weit die Zukunft Deutschlands gestalten zu können.

In diesem Sinne und mit einem herzlichen Dankeschön für ihre Aufmerksamkeit darf ich jetzt Frau Susanne Landwehr das Wort übergeben.