

Editorial

Alternative Mobilität besser fördern

Für eine nachhaltige Emissionsreduktion brauchen unsere Städte ganzheitliche Mobilitätskonzepte. Ein beträchtliches Potenzial hierfür bieten Flottenbetreiber, wie Verkehrsbetriebe, Abfallwirtschaft, Lieferverkehre oder auch Carsharing-Angebote.

Der ÖPNV trägt an sich schon zum Klimaschutz und zur Verbesserung der Luftqualität bei, denn er befördert viele Menschen auf einmal und das oft elektrisch in U-Bahn oder Straßenbahn. Die Busflotte ist hingegen meistens noch dieselbetrieben. Viele kommunale Verkehrsbetriebe wollen auf alternative Antriebe umstellen – also auf Strom oder Erdgas. Das setzt aber voraus, dass die entsprechenden Fahrzeuge im Markt verfügbar und auch bezahlbar sind.

Ein Elektrobus etwa kostet heute dreimal so viel wie ein Dieselbus. Außerdem stehen die Flottenbetreiber vor der Herausforderung, im laufenden Betrieb parallel zu vorhandenen Anlagen eine komplett neue Infrastruktur mit Ladesystemen bzw. Tankstellen und Werkstätten aufzubauen. Hier ist der Staat in der Verantwortung.



Es gilt zum einen, die Umstellung von Flotten auf umweltfreundliche Antriebe, zum anderen aber auch die dafür notwendigen Infrastrukturen zu fördern. Ohne Frage muss dies auch ein vorrangiges Thema der Europäischen Union sein.

Dr. Sigrid Nikutta
Mitglied des Präsidiums

DVF-PRÄSIDIUM IM GESPRÄCH MIT EU-ABGEORDNETEN IN BRÜSSEL:

Nußbaum fordert Modernisierungsstrategie für Flotten

»Um zukünftig absolute Emissionssenkungen im Transportsektor zu erzielen, müssen wir neue technologische Ansätze nutzen. Dazu zählen vor allem alternative Antriebe, digitale Vernetzung und automatisiertes Fahren.« Das sagte der DVF-Präsidiumsvorsitzende Dr. Ulrich Nußbaum zu Abgeordneten des EU-Parlaments, hochrangigen Vertretern der EU-Kommission, des Kabinetts und des EU-Rates in Brüssel.



V. l. Dr. Runge-Metzger, Dr. Nußbaum und Cramer MdeP diskutierten mit dem DVF-Präsidium und EU-Vertretern über Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor

Das Präsidium des DVF traf sich mit den EU-Vertreten zum fachlichen Austausch. Es wurde über den Themenkomplex Klimaschutz und Verkehr diskutiert. DVF-Präsidiumsvorsitzender **Dr. Ulrich Nußbaum** schlug vor, eine langfristig angelegte Modernisierungsstrategie für städtische Flotten, wie etwa beim ÖPNV, der Abfallwirtschaft, aber auch den Wirtschaftsverkehr und Carsharing, zu erarbeiten. »Für regional operierende Flottenbetreiber fehlen bisher genügend Anreize, um beispielsweise in Elektromobilität zu investieren. An dieser Stelle sollten sowohl die Mitgliedsstaaten als auch die Europäische Union die Umstellung auf umweltfreundlichere Fahrzeuge mit mehr öffentlichem Engagement fördern. Für mich gehören daher der Ausbau und die Aufwertung der Schiene und

des ÖPNV genauso in einen europäischen Maßnahmenkatalog wie neue Antriebe, Einrichtung der entsprechenden Infrastruktur und die digitale Vernetzung.« Neben elektrischen Antrieben spielten auch andere alternative Antriebe und Kraftstoffe, wie Gas oder Brennstoffzelle, eine große Rolle bei der Vermeidung von Emissionen.

Top-Themen

3 Europe on Move braucht Unterstützung

5 Matuschka begrüßt Reformschritte des Bundes für Verkehrswege

6 Dobrindt legt Grundstein für Stärkung der Güterbahnen



Foto: MAN Group 2017

Dies dürfe man nicht unterschätzen und sollte gerade diese Potenziale unbedingt fördern.

Hinterlandanbindung fördern

Als Befürworter der Elektromobilität sagte **Michael Cramer MdEP**, Mitglied des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr: »Wir dürfen unter Elektro-Mobilität nicht nur E-Autos verstehen. Wir brauchen eine

»Der Straßengüterverkehr hat das größte Wachstum, also brauchen wir neue Lösungen zur Emissionsenkung. Ansatzpunkte sind Erdgas, Power-to-X, Brennstoffzelle oder der eHighway.«

Dr. Ulrich Nußbaum

vorrangige Nutzung der Elektromobilität auf der Schiene, bei Bussen, Taxen, Car-Sharing und E-Bikes. Besonders positiv sind die elektrisch unterstützten Lasten-Fahrräder, auf die in den Städten mehr als die Hälfte des Güterverkehrs verlagert werden kann. Dann – und nur dann – kann man neben den Emissionen auch die Anzahl an Autos reduzieren.«

Cramer sagte außerdem, dass der Verkehrssektor in Europa ein Viertel der Emissionen verursache, daran sei der Straßenverkehr mit 72 Prozent beteiligt. Seiner Meinung nach müssten beispielsweise die Hinterlandanbindungen verbessert und die CEF-Mittel gezielt vor allem in die Schließung der Elektrifizierungslücken im Schienennetz investiert werden. Insgesamt sei laut

Cramer der Europäische Fonds für Strategische Investitionen (EFIS) (sogenannte Juncker-Fonds) aus Sicht des Verkehrssektors unbefriedigend. Lediglich 9 Prozent aus dem Fonds würden für den Verkehrsbereich eingesetzt, davon 40 Prozent für die Straße und nur 20 Prozent für die Schiene. Im Schienenverkehr dürfe die Förderung nicht allein auf Hochgeschwindigkeitsverkehre ausgerichtet sein, sondern müsse in grenzüberschreitende Teilstrecken fließen. So könne zum Beispiel die Elektrifizierungslücke zwischen Cottbus und Görlitz mit einem vergleichsweise geringen Aufwand von 100 Mio. Euro realisiert werden. Dadurch würde nicht nur Görlitz besser angebunden, sondern auch die Reisezeit für die Bahn von Berlin nach Breslau auf die Vorkriegszeit von 2,5 Std halbiert. Mit einer solchen Priorität würde nicht nur Europa zusammenwachsen, sondern auch den Wünschen und Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürgern entsprochen.

43 Prozent CO₂ einsparen

Es brauche ein Maßnahmenbündel, um einen klimafreundlichen Verkehr umsetzen zu können, erklärte **Dr. Artur Runge-**

Metzger, Direktor der Generaldirektion Klimapolitik der EU-Kommission für die Klimastrategie und für Reduktionsmaßnahmen in Sektoren außerhalb des Emissionshandelssystems. »Die EU-Kommission adressiert mit dem Emissionshandel, durch den 43 Prozent der Treibhausgase bis 2030 im Vergleich zu 2005 eingespart werden sollen, indirekt den Schienenverkehr, da dieser teilweise Strom nutzt. Der Straßenverkehr wird über das Instrument der Lastenverteilung reguliert, welches die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Emissionen in den Sektoren außerhalb des Emissionshandels um 30 Prozent bis 2030 im Vergleich zu 2005 zu senken. Zudem fördert das bereits im November 2016 vorgestellte Paket »Clean Energy for all Europeans« den Einsatz emissions-

armer Kraftstoffe. In den Jahren 2017/18 werden die Gesetzespakete »Europe on the Move« vorgelegt, welche unter anderem die Nachfrage nach Mobilität (inklusive Maut, Öffentliche Beschaffung) sowie die Obergrenzen für CO₂ Emissionen von PKWs, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen neu regeln werden.« Mit überarbeiteten Regelungen zur Landnutzung sollen erneuerbare Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe gefördert werden.

Harald Ruijters, Director Investment, Innovative & Sustainable Transport, DG for Mobility and Transport, EU-Kommission, ergänzte die Aussage von Runge-Metzger und zeigte die Anstrengungen der EU-Kommission durch die exemplarische Benennung der EU-Förderung für Multifunktionstankstellen auf. Er wies aber auch darauf hin, dass es einer stärkeren Verknüpfung der Verkehrsträger bedarf, um mehr Güterverkehre auf die Schiene zu bringen.

Vor dem Hintergrund der Überarbeitung einer Vielzahl von EU-Vorschriften für den Straßengüterverkehr begrüßte Nußbaum, dass die EU-Kommission eine Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur plane. Allerdings warnte er davor, dass der Straßengüterverkehr durch die Einbeziehung von Staukosten unverhältnismäßig zur Kasse gebeten werde.

E-Bus dreimal teurer

DVF-Präsidiumsmitglied **Dr. Sigrid Nikutta**, Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR, betonte, sie unterstütze die Nutzung alternativer Antriebe in städtischen Busflotten, wies aber auf die notwendigen Mehrinvestitionen hin: »Die Luftqualität in den Städten kann deutlich verbessert werden, wenn neben U-Bahnen und Straßenbahnen auch die Busse elektrisch fahren. Allerdings sind die Anschaffungskosten der E-Busse dreimal so hoch wie für herkömmlich angetriebene Busse. Hinzu kommt der Aufbau einer Ladeinfrastruktur in Form von zusätzlichen Betriebshöfen und Ladeoptionen auf der Strecke. Diese Investitionen können die städtischen Unternehmen nicht allein stemmen.« Es seien deshalb höhere Förderungen seitens der Mitgliedstaaten und der EU nötig. ■

»Europe on the Move« braucht Unterstützung der Mitgliedsstaaten

Das Deutsche Verkehrsforum hat nach der Vorlage der EU-Initiative »Europe on the Move« den Dialog über Klimaschutzmaßnahmen im Straßenverkehr fortgeführt und Lösungsmöglichkeiten zur weiteren Absenkung der Schadstoffemissionen in den Städten erörtert. Dazu haben sich Baden-Württembergs Verkehrsminister Hermann und der Direktor der EU-Generaldirektion Klimapolitik Runge-Metzger mit den Experten des Lenkungskreises Straßenverkehr auseinandergesetzt.



V. I. Dr. Runge-Metzger, Becker und Hermann MdL vor Beginn der Sitzung

Den Luftreinhalteplan für Stuttgart erklärte **Winfried Hermann MdL**, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg: »Wir stehen nicht nur beim Klimaschutz, sondern auch bei den Luftschadstoffen vor einer großen Herausforderung. Mehr als 40 Städte in Deutschland liegen über dem EU-Grenzwert für Stickstoffdioxid. Die Landesregierung hat schon in der Vergangenheit konkrete Maßnahmen eingeleitet. Aber vor allem mit Blick auf die Situation in Stuttgart reicht das nicht. Wir setzen weiter auf einen Mix von Maßnahmen, um die Luftqualität zu verbessern. Ohne schnelle und wirksame Nachrüstung bei Dieselfahrzeugen sind Fahrverbote zwingend.«

Neue CO₂-Obergrenzen

Der zuständige Direktor der Generaldirektion Klimapolitik der EU-Kommission für die Klimastrategie und für Reduktionsmaßnahmen in Sektoren außerhalb des Emissionshandelssystems, **Dr. Artur Runge-Metzger**, betonte die große Bedeutung der Senkung der Emissionen im Straßen-

»Der Mobilitätssektor wird seine Anstrengungen beim Klimaschutz und bei der Verbesserung der Luftqualität weiter erhöhen.«

Ulrich Klaus Becker

verkehr, um das europäische 2030-Ziel unter dem Pariser Klimaabkommen zu erreichen: »Die Kommission hat hierzu in den letzten Wochen und Monaten neue Vorschläge für die gesteigerte Nutzung innovativer emissionsarmer Kraftstoffe, die Einbeziehung der CO₂-Emissionen bei der Erhebung der Straßenmaut sowie größere Vergleichbarkeit und Transparenz der Hersteller hinsichtlich der CO₂-Emissionen neu verkaufter Lkws und Busse vorgestellt. Zudem laufen derzeit Vorarbeiten zu neuen Obergrenzen für CO₂-Emissionen nach 2020/21 für Pkw und leichte Lieferwagen, sowie erstmalig für Lkws und Busse, und für die Finanzierung neuer Infrastruktur zur Nutzung alternativer Antriebe.

Diese Maßnahmen allein werden jedoch nicht ausreichen, um die Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr nachhaltig zu senken, sondern müssen durch Initiativen, Investitionen und neue Anreize seitens der Mitgliedsstaaten, der Regionen und der Kommunen ergänzt werden.«

Planbarkeit für Investitionen

Lenkungskreisvorsitzender **Ulrich Klaus Becker**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vizepräsident für Verkehr des ADAC, sprach sich für ambitionierte Zielsetzungen aus, forderte aber eine optimale Unterstützung für Fahrzeuge mit nachhaltigen Antrieben und vor allem Planbarkeit für die Betroffenen ein: »Die aktuellen Antriebstechnologien und Kraftstoffe im Straßenverkehr lassen sich nicht von heute auf morgen austauschen. Autofahrer und Gewerbetreibende, die jeden Tag in der Stadt unterwegs sind, brauchen für den anstehenden Wandel einen langfristig verlässlichen Rahmen.«

Der Lenkungskreis setzte sich in den Gesprächen dafür ein, die Modernisierung des Mobilitätssektors durch gute öffentliche Rahmenbedingungen gezielt zu flankieren – so beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität, bei der Nutzung von

Erdgas und der Anrechnung nachhaltiger neuer Kraftstoffe sowie der Verfügbarkeit von Carsharing und Ridesharing. Hinsichtlich Notwendigkeit und Zeitpunkt der Einführung von CO₂-Obergrenzen für schwere Nutzfahrzeuge und Busse wurden im Lenkungskreis Einwände erhoben.

Sicherung von Autos

Die Cybersicherheit und den Datenschutz bei vernetzten Fahrzeugen erörterten **Markus Bartsch**, VdTÜV und **Graham Smethurst**, Leiter Koordinierungsstelle Vernetztes und Automatisiertes Fahren, VDA. So stehe das vernetzte und automatisierte Fahren im Spannungsfeld zwischen Sicherheit des Fahrzeugs vor Cyberangriffen einerseits und Schutz des geistigen Eigentums, den gesetzlichen Datenschutzbestimmungen sowie der Wahlfreiheit der Nutzer zwischen datenbasierten Serviceanbietern andererseits. Ein Lösungsansatz sei, dass in allen Fahrzeugen einheitlich verbaute Kommunikationsplattformen implementiert würden. ■

Luftfahrtindustrie wappnet sich für wachsende Herausforderungen

Der Lenkungskreis Luftverkehr stellte fest: oberstes Ziel muss es sein, eine Führungsposition der europäischen Luftfahrt im internationalen Wettbewerb zu sichern. Neben der Zukunftsstrategie der Wirtschaft kommt es entscheidend auf eine optimale öffentliche Luftfahrtforschung an. In diesem Zusammenhang wurde auch diskutiert, das erhebliche Effizienzpotenzial bei Boden- und Gepäckprozessen zu heben.



Lenkungskreis-Vorsitzender Dr. Schulte

Fest steht: Besonders bei Kurz- und Mittelstreckenflügen ist der relative Zeitverlust am Boden zu hoch. Innovationen beim Gepäckhandling sind deshalb dringend erforderlich. Im Lenkungskreis wurde daher vereinbart, dass Flughäfen, Fluggesellschaften und Airbus hierzu konkrete Lösungsansätze besprechen.

Hybridelektrische Flugzeuge

Axel Flaig, Senior Vice President und Head of Research and Technology bei Airbus, berichtete über die technologische Agenda des europäischen Luftfahrtkonzerns, über neue Mobilitätsanforderungen und neue Wettbewerber. Nach seiner Einschätzung werden sich die Mega Cities weltweit in 20 Jahren nahezu verdoppelt haben. Hierdurch würden die Anforderungen an Fluggerät, Effizienz im Luftraum und bei Bodenprozessen stark ansteigen. Zudem könnten disruptive Entwicklungen mittel- und langfristig auch in der Luftfahrt eine wichtige Rolle spielen, wie etwa neue Antriebskonzepte. Kraftstoff-Effizienz und Klimaschutz seien starke Treiber. Airbus untersuche daher mit Siemens und Rolls-Royce die

Möglichkeit hybridelektrischer Antriebe. Nach 2030 könnten solche Konzepte im kommerziellen Flugverkehr zum Einsatz kommen. Flaig wies darauf hin, dass zusammen mit den neuen Wegen beim Flugzeug-Design daraus ein »Game Changer« entstehen könne. Eine weitere Innovation seien flexible, vernetzte Kleinflugzeuge, die in Zukunft ein ganz neues Segment der individuellen luftseitigen Beförderung bilden könnten: Urban Air Mobility. Mit Vahana in den U.S.A. und City Airbus in Europa habe der Konzern zwei Entwicklungsprojekte in diesen Bereich aufgesetzt. Der Austausch im Lenkungskreis zeigte, dass die künftigen Herausforderungen durch den Wandel der Mobilität, neue Wettbewerber im Weltmarkt und wachsende Anforderungen im Klima- und Lärmschutz gewaltig sind.

Brexit-Auswirkung für Luftverkehr

Mit Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Europäischen Union wurden aktuelle Weichenstellungen in der europäischen Luftverkehrspolitik erörtert. **Johann Friedrich Colzman**, Ständiger Vertreter des Abteilungsleiters Luftfahrt im BMVI, und **Bernhard Schnittger**, stellvertretender Leiter der EU-Vertretung und Leiter der Poli-

tischen Abteilung, diskutierten unter anderem verschiedene Szenarien, die sich für die europäischen Fluggesellschaften und Flughäfen aus dem Brexit ergeben können. Schnittger wies auf die Leitlinie der EU zum zeitlichen Ablauf hin: Zunächst sollten die Trennungsverhandlungen erfolgreich abgeschlossen werden. Erst danach werde es darum gehen, die Ausgestaltung der künftigen Handelsbeziehungen mit dem Vereinigten Königreich zu vereinbaren. Der Lenkungskreis-Vorsitzende **Dr. Stefan Schulte**, Vorsitzender des Vorstands Fraport AG, machte deutlich, dass der Luftverkehrssektor Verlässlichkeit und eine klare, praktikable Perspektive benötige.

EASA-Kompetenzen klären

Über die Strategie zur Weiterentwicklung der EASA berichtete **Frank Steffens**, Head of International Cooperation bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA). Die Agentur erfülle zentrale Aufgaben insbesondere bei den Sicherheitsstandards und der Zertifizierung, aber auch im Bereich des Umweltschutzes. Steffens verdeutlichte, wie die EASA ihre internationalen Aktivitäten ausbauen will. Umwelt- und Klimaschutz, sowie Cyber Security seien weitere Wachstumsfelder. Es müssten laut Steffens die Aufsichtsfunktion der Agentur gestärkt und die Prozesse noch effizienter gestaltet werden. Bei der künftigen neuen Gebührenordnung der EASA brachte der Lenkungskreis seine Sorge mit Blick auf die Kosten von Zertifizierungsprozessen – unter anderem bei den Flughäfen – zum Ausdruck. Außerdem dürfe es keine Doppelung von Kompetenzen mit nationalen Behörden geben. Einigkeit bestand darüber, dass der Flugbetrieb von Drohnen rasch und konsequent auf europäischer Ebene reguliert werden müsse. ■

Foto: AIRBUS



Impressum

Redaktion:

Ingrid Kudirka, Pressesprecherin

Herausgeber:

Deutsches Verkehrsforum
Klingelhöferstraße 7, 10785 Berlin
Tel. 030-26 39 54-0
Fax 030-26 39 54-22
www.verkehrsforum.de
e-mail: info@verkehrsforum.de

Matuschka begrüßt Reformschritte des Bundes für Verkehrswege

In den letzten Wochen hat der Bund zwei wichtige Entscheidungen zu Strukturreformen für Planung, Finanzierung und Bau von Verkehrswegen getroffen: die Etablierung einer Bundesfernstraßengesellschaft sowie den Abschlussbericht des Innovationsforums Planungsbeschleunigung. Der Lenkungskreis Infrastruktur analysierte deren Auswirkungen auf die Verkehrswege. Erstes Fazit: diese wichtigen Reformschritte müssen schnell und konsequent eingeführt und angewendet werden.



V. l. Dr. Appel, Dr. Eck, Gerwens, Dr. Bosch, Klingens, Graf von Matuschka

Der Lenkungskreisvorsitzende **Nikolaus Graf von Matuschka**, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft, begrüßte die Entscheidungen des Bundes zu diesen Reformvorhaben. Insbesondere sei der Abschlussbericht eine Steilvorlage für die Verwaltungen, die nun diese sehr guten Vorschläge in Gesetze und Verwaltungsvorschriften umsetzen müssten. Experten meinen, dass dadurch Verkehrsprojekte um mehrere Jahre früher fertig gestellt werden können.

989 Brücken modernisieren

Die Erhaltung des Bestandsnetzes habe in der Vergangenheit zu einem Investitionsrückstau von 32,3 Milliarden Euro geführt, führte **Dr. Roland Bosch**, Vorstand Produktion der DB Netz AG, vor Augen. Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II wurden für die Jahre 2015 bis 2019 14,3 Prozent mehr Mittel für das Bestandsnetz möglich und damit Planungssicherheit geschaffen. Mit dem Modernisierungsprogramm werde eine Erneuerung

des Brückenbestandes erreicht: Vsl. würden 989 Brücken modernisiert. Auch sei der Ausbau des vorhandenen Netzes möglich – zwischen 2017 und 2021 wäre ein Anstieg der Investitionsmittel um rund 27 Prozent vorgesehen. Weiterhin werde die Netzauslastung durch die Erhöhung der Fahrplaneffektivität, die Störungsverringerung und eine Optimierung von Fahr- und Baubetrieb gesteigert. Über die Digitalisierung gelinge es etwa die Infrastruktur zu überwachen, sodass vor dem Ausfall von Schlüsselkomponenten eingegriffen werden könne. So sollen z. B. bis 2020 30.000 Weichendia-gnosensoren eingebaut werden.

50 % der Schleusen marode

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 sei erstmals ein Bundeswasserstraßenausbaugesetz vorhanden, das den Investitionsbedarf dokumentiere, erklärte **Reinhard Klingens**, Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Für die Bundeswasserstraßen wären 24,5 Milliarden Euro vorgesehen. Mittler-

weile seien 85 Prozent der Schleusen bestenfalls in einem ausreichenden Zustand. Rund 50 Schleusen müssten in den nächsten zehn Jahren ersatzweise neu gebaut oder grundinstandgesetzt werden. Außerdem stellten die knappen Planungsressourcen ein Problem dar. Deshalb unterstütze die DEGEG die Wasserstraßenverwaltung und baue dafür einen eigenen Bereich Wasserstraßen auf.

Schnell Kapazitäten schaffen

Laut **Stefan Gerwens**, Leiter Ressort Verkehr, ADAC, hätten die aktuellen Kapazitätsengpässe im Wesentlichen eine infrastrukturseitige Ursache. Dies zeige sich an der zunehmenden Anzahl von Baustellen, dem Rückstau bei der Projektumsetzung sowie langen Planungs- und Genehmigungsverfahren. Daher müsse man relativ kurzfristig Kapazitätsreserven mobilisieren und die vorhandene Kapazität erhalten. Geeignet wären dafür beispielsweise ein vorausschauendes Erhaltungsmanagement, eine länderübergreifende Baustellenoptimierung, und die Seitenstreifenfreigabe. Jedoch klappe für eine verlässliche Projektfinanzierung eine Lücke, und zwar die zwischen der mittelfristigen Finanzplanung und dem realen Finanzbedarf des Bundesverkehrswegeplans. Der stellvertretende DVF-Geschäftsführer, **Dr. Florian Eck**, wies in diesem Zusammenhang eindrücklich darauf hin, dass der Bund ausreichend Mittel für die Projektvorplanung zur Verfügung stellen müsse. »Nur so können rechtzeitig Planungspersonal und Ingenieure eingestellt und vorgehalten werden. Für die Bundeschienenwege muss dazu unbedingt die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung umgesetzt werden.«

Neue EU-Umwelthaftungsrichtlinie

Dr. Markus Appel, LL.M., Partner, Linklaters LLP, informierte den Lenkungskreis über aktuelle umweltrechtliche Entwicklungen in der EU im Rahmen der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie und der Umwelthaftungsrichtlinie. Der Lenkungskreis sah hier im Zuge der angestrebten Planungsbeschleunigung noch Handlungsbedarf, um Verfahren zu straffen und Planungssicherheit zu schaffen. ■

BMVI VERÖFFENTLICHT MASTERPLAN ZUM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Dobrindt legt Grundstein für Stärkung der Güterbahnen

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu verbessern und dessen Modal Split zu erhöhen, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen runden Tisch »Schiengüterverkehr« eingerichtet. Das Ergebnis daraus ist in einem Masterplan festgehalten, an dem auch das DVF mitgewirkt hat.

»Wir begrüßen ausdrücklich den Masterplan Schienengüterverkehr, um bessere Bedingungen für den Schienengüterverkehr zu schaffen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen liefern den notwendigen Dreiklang aus Infrastrukturausbau, Digitalisierung und Senkung der Kostenbelastung aus Trassenpreisen und EEG-Umlage. Damit hat Verkehrsminister Dobrindt den Grundstein für die Stärkung der Güterbahnen gelegt«, erklärte **Dr. Florian Eck**, stellvertretender Geschäftsführer DVF.

740 Meter-Netz notwendig

In verschiedenen Projektgruppen hat das BMVI gemeinsam mit Wirtschaftsvertretern zehn Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs erarbeitet. Auch das DVF hat daran aktiv mitgewirkt und Vorschläge eingebracht. »Besonders wichtig sind der Ausbau der Digitalisierung unter anderem für eine stärkere Automatisierung des Betriebs, der Ausbau des 740-m-Netzes sowie die deut-

liche Kostensenkung mit geringeren Anlagen- und Trassenpreisen nach dem Grenzkostenprinzip und einer Entlastung bei den Energiekosten – Stichwort EEG-Umlage. So sind in den kurzfristig abzuarbeitenden Meilensteinen die Bewertung des potenziellen Bedarfs für den Ostkorridor und Großknoten enthalten. Die stärkere Automatisierung des Eisenbahnbetriebs ermöglicht, die betrieblichen Prozesse hinsichtlich Wirtschaftlich- und Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Hier sollen laut Masterplan beispielsweise die automatische Kupplung und Zugbildung, eine europäische Migrationsstrategie für Marktsegmente und die passenden Rechtsgrundlagen entwickelt werden.

Auch technische Innovationen in der Fahrzeugtechnik, wie Hybrid-Loks, sollen forciert werden. »Daneben ist eine Gesamtstrategie für die Forschung im Schienenverkehr elementar und sollte in ein Bundesforschungsprogramm münden«, betont Eck. Nicht zuletzt trifft die EEG-Umlage den deutschen Schienengüterverkehr mit 11,40 Euro pro Megawattstunde am härtesten. Im Masterplan ist gefordert, diese Steuer mit der Reform des Emissionshandels zu korrigieren.

EU-Verkehre erleichtern

Über die Vorschläge des Masterplans hinaus fordert das DVF die Angleichung der technischen, betrieblichen und administrativen Anforderungen im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU. »Die Regelungen des vierten Eisenbahnpaketes müssen dafür zügig bei allen EU-Mitgliedsstaaten gleichermaßen in nationale Gesetze umgesetzt werden. Dafür muss sich die Bundesregierung in Brüssel stark machen«, mahnt Eck. ■

Politikspiegel

EU-Strategiedokument

Open and Connected Europe

Die Europäische Kommission hat im Juni dieses Jahres das Strategiedokument »Open and Connected Europe« mit wichtigen Regulierungsvorschlägen für den Luftverkehr vorgelegt. Es handelt sich um länger angekündigte Maßnahmen zur Umsetzung der Luftfahrtstrategie von 2015. Dazu zählen insbesondere eine Revision der Verordnung 868 gegen wettbewerbsverzerrende Subventionierung und unfaire Praktiken im internationalen Luftverkehr, Leitlinien zum Eigentum und zur Kontrolle an EU-Airlines, sowie Vorschläge zur Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Luftverkehrs im Falle von Streiks im Flugsicherungssektor.

Insgesamt verfolgt die Europäische Kommission damit zwei Zielsetzungen: Einerseits die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit Europas in der internationalen Luftfahrt und andererseits die Überwindung der Wachstumsgrenzen im europäischen Luftraum. Die Europäische Kommission bezeichnet die Überwindung von Kapazitätsengpässen sowie von Effizienz- und Vernetzungsproblemen als größte Herausforderung im Hinblick auf das Wachstum der europäischen Luftfahrt. Die Verordnung 868 ist in der Vergangenheit praktisch nicht zum Einsatz gekommen.

Gleichwohl sehen sich die europäischen Carrier im Wettbewerb mit Fluggesellschaften aus Drittstaaten benachteiligt. Die Europäische Kommission schlägt daher eine Revision der Verordnung vor. Sie will damit gewährleisten, dass die europäischen Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der Chancengleichheit im Wettbewerb bestehen können. Außerdem sollen dadurch die Verkehrsverbindungen der Europäischen Union gesichert werden. Gleichzeitig plädiert die Europäische Kommission dafür, weitere umfassende EU-Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten abzuschließen.

Foto: AUDI AG

