

Editorial

Nicht wieder einschlafen!

In Berlin werden zurzeit viele wichtige Themen diskutiert. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gehört nicht dazu. Dafür gibt es zwei mögliche Ursachen: Entweder sind sich alle einig, dass die beschlossenen Strukturreformen umgesetzt und das bereit gestellte Geld schnell verplant und verbaut werden muss. Oder die Politik hat die Lust am Thema verloren und hofft, dass sich die offenen Fragen von alleine lösen. Das können wir uns nicht leisten. Um den »Investitionshochlauf« zu verstetigen, müssen die Planungs- und Genehmigungszeiten drastisch verkürzt werden, etwa durch einen strukturierten Umgang mit Einwänden jeglicher Art bei Umweltfragen oder durch einen erheblichen Personalaufbau bei Behörden und Gerichten. Dies gelingt nur durch Anpassung, der starren Vergütungsregeln im öffentlichen Dienst für die umworbenen Fachingenieure oder Verwaltungsexperten.

Wenn der Staat den Ausbau von Autobahnen oder Schienenwegen alleine nicht rechtzeitig baureif machen kann, sollte er sich Hilfe aus der Wirtschaft holen. Das benachbarte Ausland macht

es vor: Dort werden Planung und Bau zusammen ausgeschrieben und man setzt auf ÖPP.

Davon profitiert auch der Mittelstand. Die Aufgaben

sind gewaltig. Industrie, Handel und Bürger leiden zu lange unter den langen Staus. Wachstumschancen dürfen nicht gefährdet werden.



Nikolaus Graf von Matuschka
Mitglied des Präsidiums

LENKUNGSKREIS INFRASTRUKTUR

Höhere Wirtschaftlichkeit durch ÖPP

Um den Investitionsstau bei den Verkehrswegen aufzuholen, die Verkehrsinfrastruktur schnell bereit zu stellen und in Zukunft einen Erhaltungsnotstand zu vermeiden, ist die Einbeziehung des Know Hows und der Kapitalstärke der Wirtschaft unverzichtbar. So die Positionierung des Lenkungskreises Infrastruktur zu Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP). Experten, Politik und Bundesrechnungshof kamen zur Sitzung, um diese Themen gemeinsam zu erörtern.



V. I. Graf von Matuschka, Ahrendt, Bartol MdB, Prof. Böger und Dr. Eck beraten über das Vorkommen von Verkehrswegeprojekten

Deutsche Unternehmen hätten nicht nur beim Bau, sondern vor allem auch bei der Finanzierung und dem Betrieb von Verkehrsinfrastrukturprojekten im In- und Ausland die vorteilhafte Realisierbarkeit von ÖPP unter Beweis gestellt, erklärte **Dr. Florian Eck**, Mitglied der DVF-Geschäftsführung, eingangs. In Deutschland gebe es im Straßenverkehr umfassende Erfahrungen. Die Projekte wiesen schon in der Bauphase für den Steuerzahler eine hohe Wirtschaftlichkeit auf. Untersuchungen zeigten, dass zudem die Betriebs- und Erhaltungsphase mit ÖPP gegenüber einer konventionellen Beschaffung wirtschaftlicher seien.

Termin- und Kostentreue

Aus den Erfahrungen der VIFG bescheinigte **Prof. Torsten R. Böger**, Geschäftsführer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs-

gesellschaft GmbH (VIFG), den ÖPP-Projekten der Bundesfernstraßen eine hohe Termin- und Kostentreue. Abweichungen in der Bauphase zwischen Soll und Ist seien geringer als ein Prozent. Mit dem Projekt A9 wurde erstmals die Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur als Messgröße für das Betreiberentgelt etabliert. Wesentliche Treiber für die Effizienz von

Top-Themen

- 3 ETCS kann Kapazität des Schienennetzes erhöhen**
- 5 Moderne Technik für mehr Umweltschutz im Luftverkehr**
- 6 Senator Horch pocht auf schnelles Bauen**

ÖPP seien ein funktionierendes Anreizsystem, die Finanzierung als kontrollierender Faktor sowie die Lebenszyklusorientierung.

Zinsrisiko gelöst

Der BRH habe sich in Gutachten 2009 und 2013 zu ÖPP bei den Bundesfernstraßen geäußert, so **Christian Ahrendt**, Vizepräsident des Bundesrechnungshofes (BRH). Regelmäßig prüfe der BRH die vorläufigen und abschließenden Wirtschaftlichkeits-

untersuchungen. Dabei würden die Kosten für Bau, Erhaltung, Betrieb, Planung und Management eines Straßenbauprojektes sowie die Risikokosten betrachtet. Dennoch verblieben viele Faktoren, die sich für die öffentliche Hand nur hypothetisch fest-schreiben ließen. Gelöst hingegen habe man die Abschätzung des Zinsänderungsrisikos eines privaten Unternehmens gegenüber der öffentlichen Hand. Man stütze sich auf die sogenannte Zinsstrukturkurve. Die bisherigen Erfahrungen aus ÖPP im Bundesfernstraßenbau solle man laut Ahrendt nutzen, die Wirtschaftlichkeitsberechnung noch transparenter zu gestalten und die erwarteten Entwicklungen der Projekte besser abzubilden.

Geld zügig verbauen

Wichtig sei nicht nur, die Erhöhung der Verkehrsinvestitionen fortzuschreiben, sondern auch dafür zu sorgen, dass die Mittel zügig verbaut werden, sagte **Sören Bartol MdB**, Stellv. Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion. Dazu müsse die Planungsbeschleunigung vorankommen und das Planungsrecht greifbarer werden. Bartol regte eine Verschlankung der Prozesse insgesamt durch die Abschaffung von Doppelprüfungen an sowie die Digitalisierung konsequent bei der Planung und Bürgerbeteiligung zu nutzen. Hinsichtlich ÖPP stehe dieses Thema durch die drohende Insolvenz der A1 in der Kritik. In jedem Fall sei hier künftig mehr Transparenz sowohl bei der Wirtschaft als auch bei der öffentlichen Hand notwendig.

Dazu unterstrich der Lenkungs-kreisvorsitzende **Graf von Matuschka**, Vorstandsmitglied HOCHTIEF AG, die Forderung der Branche an die Politik, es im Zuge der verzögerten Regierungsbildung nicht zum Stillstand kommen zu lassen. Es gebe drängende Aufgaben wie die Infrastrukturge-sellschaft Autobahnen (IGA), die Fortsetzung des Investitionshochlaufes und die Planungsbeschleunigung.

Ländlichen Raum berücksichtigen

Ein wichtiger Auftrag der öffentlichen Hand sei auch, bei Infrastruktur und Dienstleistungen die ländlichen Regionen im Fokus zu behalten, so **Dr. Gerhard**

Schulz, Leiter Abteilung Grundsatzangelegenheiten, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Der Bund stehe hier zu seiner Mitverantwortung. Erfreulich sei, dass in der vergangenen Legislaturperiode die Investitionslücke bei den Bundesverkehrswegen von jährlich 3 Milliarden Euro gedeckt wurde. Im Bereich der Straße laufe die Ausschreibung für die Infrastrukturabgabe und bei der Schiene seien noch Ergänzungen im Bundesverkehrswegeplan vorzunehmen. So müssten einzelne Knoten im Nutzen-Kosten-Verhältnis gerechnet und der Deutschlandtakt infrastrukturell berücksichtigt werden. Hinsichtlich einer schnelleren Umsetzung der Projekte sei die Akzeptanz der Maßnahme vor Ort wichtig, ebenso wie die Planungsbeschleunigung insgesamt. Dazu sollte die Präklusion wieder ermöglicht werden.

128 Milliarden Investitionsstau

Auch **Hilmar von Lojewski**, Leiter des Dezernates für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr, Deutscher Städtetag, forderte, dass man die kommunale Verkehrsinfrastruktur nicht vernachlässigen dürfe. Die KfW schätze den Investitionsstau der Kommunen auf rund 128 Milliarden Euro, rund ein Viertel davon seien Verkehrsinfrastrukturinvestitionen. Teilweise würden Zuschüsse des Bundes nicht abgerufen, weil die notwendigen Eigenmittel der Kommunen fehlten. Kritisch werde es ab 2020, wenn die volle Verantwortung für die Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur auf die Bundesländer übergehe. Noch fehle die auch vom DVF geforderte freiwillige Zweckbindung der zusätzlichen Umsatzsteuermittel durch die Landesfinanzminister für Verkehrsinvestitionen. ■

Zur Sache

Verkehrspolitik darf nicht stillstehen

Die Verkehrsprojekte haben keine Zeit, noch länger auf eine Regierungsbildung zu warten. Die Höhe der Investitionen muss weiter anwachsen, gleichzeitig müssen die zusätzlichen Gelder aber auch zügig verbaut werden. Darum sind zwei wichtige Vorhaben für mich die Realisierung der Bundesfernstraßengesellschaft sowie die Beschleunigung der Planungsverfahren. Dabei ist es essenziell, die Prozesse durch die Abschaffung von Doppelprüfungen und die konsequente Nutzung der Digitalisierung bei der Planung und Bürgerbeteiligung zu verschlanken.

Außerdem gibt es beim Bundesverkehrswegeplan Handlungsbedarf, z. B. muss die Priorisierung aufrecht erhalten bleiben, auch wenn einige Schienenprojekte noch in der Bewertung sind. Fraglich ist zudem, was mit den freiwerdenden Planungsmitteln in den Bundesländern geschieht. Diese Gelder müssen durch die Länder weiter in die schnelle Planung und den Bau von Bundesstraßen investiert werden. Das Parlament muss sich dieser offenen Themen schnellstens annehmen.

Sören Bartol MdB



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

ETCS kann Kapazität des Schienennetzes erhöhen

Der Mehrwert des Europäischen Zugsicherungs- und Leittechnik (ETCS) wurde in Deutschland bisher skeptisch betrachtet. Im Juli 2017 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine unabhängige Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. ETCS könne danach als Basis für die Erhöhung der Kapazität des Netzes dienen und dem System Eisenbahn einen Schub geben.



Foto: Deutsche Bahn AG

Wie sieht es mit der wirtschaftlichen Bewertung von ETCS, der Entwicklung der Trassenpreise und der Bewertung des 740 m Netzes aus? **Hugo Gratza**, Leiter Unterabteilung Eisenbahnen, BMVI, stellte die Sachstände dem Lenkungskreis vor. Die ETCS-Studie sollte laut Gratza in erster Linie ermitteln, wie ein optimaler Migrationspfad inklusive digitaler Stellwerke aussehen könne. Es sei wichtig, mit geringen Investitionen frühzeitig Vorteile zu generieren, denn zur vollständigen Systemumstellung würden Jahrzehnte benötigt. Statt einen Flickenteppich moderner Leit- und Sicherungstechnik herzustellen, sollen nutzbare Korridore geschaffen werden.

740 m Züge im Vorteil

Der Bund habe die Infrastrukturprojekte bewertet, deren Umsetzung eine Befahrbarkeit des Netzes mit längeren Güterzügen, sogenannten 740 m Zügen, ermöglichen. Ziel sei es, durch längere Zugeinheiten die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu verbessern. Die Bewertung belege ein deutlich positives Nutzen-Kosten-Verhältnis, so dass die weiteren Streckenmaßnahmen für Überholgleise für 740 m-Züge in den vordring-

lichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen würden. Bis Ende 2018 stünden aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) 10 Millionen Euro zur Verfügung. Je nach planerischem und baulichem Aufwand werde die Umsetzung 2 bis 5 Jahre dauern.

Zudem habe sich der Bund mit dem Masterplan Schienengüterverkehr bereit erklärt, die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr für eine begrenzte Zeit deutlich zu reduzieren, erklärte Gratza weiter. 350 Millionen Euro jährlich für 5 Jahre seien dafür vorgesehen. Im Rahmen der Sondierungsgespräche zur Bildung der neuen Bundesregierung seien darüber hinaus die Ausweitung der Trassenpreissenkung auf den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienenpersonennahverkehr diskutiert worden.

Shift2Rail stärkt Bahnsystem

Die zentralen Herausforderungen im europäischen Eisenbahnsektor seien: die Stärkung des europäischen Bahnsystems und der weltweiten Wettbewerbsfähigkeit, die Verbesserung der Servicequalität, die Sen-

kung der Kosten, die weitere Integration des europäischen Eisenbahnmarktes, der Ausbau der Infrastruktur, die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und der Ausbau der Skills und Innovationen, erklärte **Carlo Borghini**, Executive Director Shift2Rail Joint Undertaking. Diese wolle die Forschungs- und Innovationsplattform Shift2Rail (S2R) bis 2024 angehen und dafür die Lebenszykluskosten im Schienenverkehr halbieren, die Kapazität verdoppeln, die Verlässlichkeit und Pünktlichkeit um 50 Prozent steigern, neue digitale Fahrzeug- und Systemkonzepte entwickeln, ein integriertes Verkehrsmanagement in Echtzeit schaffen, Nutzer in den Fokus stellen, durch Kreislaufsysteme null Emissionen im Bahnsystem erreichen und die Prozesse digitalisieren. Ein wichtiger Bestandteil sei es, den Bahnverkehr zu automatisieren. Bereits 2020 sei mit den ersten marktreifen Produkten zu rechnen. Gleichzeitig müsse schon heute ein neues Forschungs- und Innovationsprogramm S2R 2030 entwickelt werden, deren Produkte dann 2027 Marktreife erlangen können.

Laut Borghini müsse die Markteinführung schrittweise und koordiniert erfolgen. Nötig seien dafür u. a. ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum, die Entwicklung entsprechender Förderinstrumente und ein professionelles Risikomanagement.

LuFV weiterentwickeln

Das Grundprinzip der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) gebe den Eisenbahninfrastrukturunternehmen EIU (Netz, Station, Energie) seit 2009 Mittelsicherheit und gewährleiste die Qualität des Netzes, sagte **Wolfgang Bohrer**, Leiter Infrastrukturplanung und -projekte, Leiter Netzplanung und Portfoliomanagement, DB Netz AG. Effizienz, Flexibilität durch mehrjährige Planbarkeit und geringeren Verwaltungsaufwand seien einige der Vorteile, die mit der LuFV geschaffen wurden. Mit der LuFV III sollen nun die Erkenntnisse aus dem Runden Tisch Baustellenmanagement berücksichtigt und somit die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf den Kunden reduziert werden. Geplant sei, die Verhandlungen über die LuFV III Anfang 2019 abzuschließen, damit diese am 1. Januar 2020 in Kraft treten können. ■

Moderne Technik für mehr Umweltschutz im Luftverkehr

Mit neuester Technik im Bereich des Luftverkehrs wird in Zukunft noch mehr für Lärmschutz, Emissions- und Verbrauchsenkung gesorgt. Um die CO₂-Emissionen aus der Luftfahrt bis 2050 weltweit zu halbieren, sind jedoch vollkommen neuartige Konzepte nötig und ein langer Atem.



V. l. Eggenschwiler, Dr. Prioh-Joußen, Dr. Stefan Schulte, und Dr. Martens

Die Hersteller haben sich mit dem »Flightpath 2050« noch ambitioniertere Ziele für die CO₂-Senkung gesetzt, erklärte **Dr. Rainer Martens**, Vorstand Technik (COO), MTU Aero Engines AG. Kurz- und mittelfristig könne mit besseren Triebwerken und mit alternativen Kraftstoffen CO₂ im Luftverkehr reduziert werden. Als aktuelles Beispiel nannte Martens den Getriebefan von Pratt & Whitney und MTU, der bereits im Airbus A320neo zum Einsatz komme und eine CO₂-Senkung von 16 Prozent und eine deutliche Lärmreduktion schaffe. Die mittelfristige Technologie-Roadmap bei MTU sehe unter anderem den Ausbau der additiven Fertigung vor. Um die Nachhaltigkeitsziele des »Flightpath 2050« zu erreichen, seien aber gänzlich neue Konzepte nötig, wie Elektrifizierung und Hybridantriebe. Solche neuen Antriebssysteme würden enorme technologische Herausforderungen mit sich bringen, so dass der Einsatz in Verkehrsflugzeugen nur sehr langfristig denkbar sei.

Flughafen Hamburg senkt Lärm

Die lärmbelastete Fläche habe sich über die Jahre deutlich verringert, während die Zahl

der Flugbewegungen und Fluggäste gestiegen sei, konnte **Michael Eggenschwiler**, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Hamburg GmbH, als Erfolg vermelden. In den Monaten Januar bis November 2017 seien die Fluggastzahlen nochmals um 9 Prozent gewachsen. Um den Flughafen für die Zukunft fit zu machen, würden insgesamt 540 Millionen Euro in die Infrastruktur investiert. Und weitere Umweltmaßnahmen wurden ergriffen: so seien die Lärmzuschläge verdoppelt worden.

Dr. Gudrun Pieroh-Joußen, Fluglärm-schutzbeauftragte und Abteilungsleiterin für Planerischen Immissionsschutz der Behörde für Umwelt und Energie, Freie und Hansestadt Hamburg, sagte, dass für sie zwei Ziele Priorität hätten: Der Schutz vor nächtlichem Fluglärm und die verstärkte Anschaffung lärmarmen und emissionsarmer Flugzeuge. Es gehe darum, den Luftverkehr noch nachhaltiger zu gestalten, aber auch die positiven wirtschaftlichen Effekte weiterhin zu nutzen.

Der Vorsitzende **Dr. Stefan Schulte** und andere Teilnehmer hoben die enorme Bedeutung wettbewerbsfähiger Betriebszeiten hervor. Neues Fluggerät könne nur angeschafft werden, wenn die Investitionskraft und Wirtschaftlichkeit der deutschen Luftverkehrsunternehmen erhalten bleibe. Dafür müssten die Rahmenbedingungen der Branche verbessert werden.

Wettbewerbsfähigkeit gewährleisten

Einen Ausblick auf die Haushaltsentwicklung des Bundes für 2018 und 2019 gab **Johannes Kahrs MdB**, Mitglied des Hauptausschusses des Deutschen Bundestages. Er erwarte in den nächsten zwei Jahren eine positive Haushaltssituation. Absehbar sei aber, dass sich dies 2020 ändern könne.

Er gehe davon aus, dass es keine strukturelle Herausnahme von Einnahmequellen geben werde. Wichtig sei, dass Deutschland zumindest über eine große und international wettbewerbsfähige Fluggesellschaft verfüge. Dafür müssten die notwendigen Rahmenbedingungen gewährleistet werden. Auch die deutschen Flughäfen würden faire Wettbewerbsbedingungen benötigen. ■

Kurznotiz

Neue Geschäftsführerin

Das DVF-Präsidium hat **Dr. Heike van Hoorn** zur Geschäftsführerin ab dem



1. Januar 2018 berufen. Sie tritt damit die Nachfolge von Thomas Hailer an, der zum Ende des Jahres sein Amt aus gesundheitlichen Gründen niederlegt.

Neuer Web-Auftritt des DVF

Trotz einiger Updates hat nach fast 10 Jahren die alte DVF-Website ausgedient. Wir freuen uns, einen neuen Internetauftritt des Deutschen Verkehrsforums präsentieren können. Die neue Website ist ab sofort online und ist nach wie vor unter derselben Internetadresse erreichbar: www.verkehrsforum.de Neben einem modernen und frischen Auftritt bietet die Seite neue Funktionen, wie etwa eine Gliederung der Informationen nach Themenfeldern, ein Responsive-Design, oder eine Bildergalerie der DVF-Veranstaltungen. Darüber hinaus ist das DVF in den Sozialen Medien aktiv und twittert. Folgen Sie uns auf twitter (DVF Verkehrsforum) und beteiligen sich am Austausch. Dem neuen Internetauftritt folgt ein Re-Design unserer Publikationen und Printprodukte. Ab nächstem Jahr erhalten Sie unsere Newsletter, Jahresberichte und Positionspapiere im überarbeiteten Outfit. ■

Nußbaum: ohne Digitalisierung hat Logistik keine Zukunft

Die Nachfrage nach Logistik- und Transportleistungen steigt. Rund 258 Milliarden Euro Umsatz wurden im Jahr 2016 branchenübergreifend erwirtschaftet. Deutschlands Logistik ist gefordert, den digitalen Wandel zu meistern, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Im Alltag der Verbraucher hat die Digitalisierung bereits Einzug gehalten. Ob Drohnen als Paketboten, selbstfahrende Autos oder Smart Home-Lösungen. Große Chancen eröffnen sich für die Logistik- und Mobilitätsbranche und Aufgaben, auch für die politischen Verantwortlichen.



Foto: Hermes Europe GmbH

»Wir brauchen Breitband an logistischen Zentren, entlang der Hauptverkehrsachsen und auch auf dem Land. Sonst wird Deutschland nicht mehr zu den führenden Logistiknationen gehören und die Branche kann ein wichtiges Instrument zur Erreichung der Klimaziele nicht einsetzen. Ohne Digitalisierung wird die Logistik keine Zukunft haben«, warnte **Dr. Ulrich Nußbaum**, DVF-Präsidiumsvorsitzender, auf der diesjährigen ZEIT-Konferenz »Logistik & Mobilität«. »Mit Digitalisierung können Transporte besser, also schneller und umweltfreundlicher geplant werden. Digitalisierung ermöglicht eine optimierte Routenplanung und durchgängige Reiseketten über die unterschiedlichen Verkehrsträger hinweg.«

Leistungsfähige Hardware nötig

Neben der Versorgung mit Breitband sei es für einen wettbewerbsfähigen und exportstarken Logistikstandort Deutschland unabdingbar, dass auch die Hardware leistungs-

fähig sei: »Mittlerweile haben wir hierzulande nur noch zwei Frachtflughäfen, die nachts angefliegen werden können. Die Betriebszeiten für die deutschen Flughafenstandorte dürfen auf keinen Fall weiter eingeschränkt werden. Mit Blick auf die Häfen ist der Ausbau der seewärtigen Zufahrten dringend nötig, die Binnenhäfen dürfen nicht weiter durch Flächenumwandlungen verdrängt werden und bei der Schiene sind insbesondere die Reduzierung der Trassenpreise und die Priorisierung des 740 Meter Netzes für Güterzüge erforderlich.«

Gesetzlichen Rahmen schaffen

Die Digitalisierung ermögliche nach den Worten von Nußbaum viele neue Geschäftsmodelle und Logistikangebote. »Damit diese sich entfalten können, müssen die entsprechenden Gesetze und Rechtsrahmen der neuen Wirklichkeit angepasst werden.« Beispielhaft nannte Nußbaum die Entwicklungen des automatisierten Fahrens und die umfassende Bereitstellung von Verkehrsinformationen durch die öffentliche Hand.

Notwendig seien vor allem ein innovationsfördernder Rechtsrahmen für digitale Dienste, mehr Breitbandkapazitäten entlang der ICE-Strecken, Autobahnen, im ÖPNV und den logistischen Knoten sowie ein konsequenter Ausbau von »Open Data« und die finanzielle Unterstützung digitaler Geschäftsideen. Die Digitalisierung von Reise- und Transportabläufen sowie die Automatisierung der Verkehrsmittel würden zudem die Umweltbilanz verbessern und auch die Sicherheit der Mobilität. ■

Termine

Lenkungskreise

20.02.2018 | Berlin | Güterverkehr und Logistik mit dem Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, Vorstandsvorsitzender (CEO), MOSOLF SE & Co. KG sowie weiteren Gästen.

21.02.2018 | Berlin | Gemeinsame Sitzung Bahntechnologie und Schienenverkehr mit den jeweiligen Vorsitzenden Michael Peter, CEO, Mobility Division, Siemens AG und Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG sowie weiteren Gästen.

27.02.2018 | Berlin | Straßenverkehr mit dem Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr, ADAC, sowie weiteren Gästen

15.03.2018 | Berlin | Häfen und Schifffahrt mit dem Vorsitzenden Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands, BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, sowie weiteren Gästen.

Veranstaltungen

17.01.2018 | Berlin | Parlamentarischer Abend »Mobilität für Deutschland« Bei der Jahresauftaktveranstaltung des DVF wird über notwendige Ziele, Maßnahmen und Weichenstellungen in der zukünftigen Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung diskutiert mit dem DVF-Präsidiumsvorsitzenden Dr. Ulrich Nußbaum und weiteren Gästen, unter anderem Dorothee Bär MdB, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Ernährung und Landwirtschaft (komm. Bundesverkehrsminister); Rita Schwarzelühr-Sutter MdB, Parlamentarische Staatssekretärin bei der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit; Ulrich Klaus Becker, DVF-Präsidiumsmitglied und Vizepräsident für Verkehr, ADAC; Thorsten Dirks, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstandsmitglied Deutsche Lufthansa AG; Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG sowie Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG.

DVF-PRÄSIDIUMSSITZUNG

Senator Horch pocht auf schnelleres Bauen

Hamburgs Verkehrsminister und aktueller Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz Frank Horch kam zu einem fachlichen Austausch zur Präsidiumssitzung des Deutschen Verkehrsforums. Er sprach mit dem Spitzengremium des Deutschen Verkehrsforums über aktuelle verkehrspolitische Themen. Insbesondere die langen Planungs- und Bauzeiten sind für die Bauherren als auch für die Wirtschaft ein großes Problem.



Nußbaum (l.) und Horch beim DVF

»Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsvorhaben dauern deutlich zu lange. Mittlerweile haben die umweltrechtlichen Regelungen, Einspruchsmöglichkeiten und Entscheidungskompetenzen zu einer fast unüberschaubaren Komplexität geführt. Bund und Länder kommen an ihre Grenzen, mit den zur Verfügung stehenden Instrumenten insbesondere Großprojekte umzusetzen. Wir brauchen dringend eine Vereinfachung dieser Prozesse und eine entsprechende Planungsbeschleunigung«, forderte Senator **Frank Horch**, Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg, vor den Präsidien des DVF.

Dr. Ulrich Nußbaum, DVF-Präsidiumsvorsitzender, befürwortete ebenfalls eine Planungsbeschleunigung bei Bauvorhaben: »Es gibt bereits einen Bericht des vom Bundesverkehrsministerium initiierten Innovationsforum Planungsbeschleunigung mit guten Vorschlägen. Jetzt müssen diese vorgeschlagenen 12 Maßnahmenbündel in Gesetze und Verwaltungsvorschriften umgesetzt werden. Gelingt dies, werden nicht nur die Planungs- und Bauzeiten kürzer, sondern auch noch eine Menge Steuergelder gespart. Das ist ein ganz dringender Auftrag an die neue Bundesregierung, den wir als Verkehrsforum sehr deutlich formuliert haben.«

Auf Private zurückgreifen

Zudem müsse der Bund laut Nußbaum sowohl ausreichend Planungsmittel und Planungs- und Ingenieurpersonal der öffentlichen Hand zur Verfügung stellen als auch private Planungs- und Ingenieurbüros einsetzen. Auf diese Weise könne ausreichend Kapazität geschaffen werden. Umso wichtiger sei es, die für 2021 geplante Infrastrukturgesellschaft für Bundesautobahnen zügig umzusetzen, um Prozesse bei Planung, Bau und Erhaltung zu straffen. ■

Politikspiegel

Dieselpipfel mit Ergebnissen

Der Dieselpipfel unter Leitung von Bundeskanzlerin Angela Merkel hat zu folgenden Ergebnissen geführt: Im Maßnahmenbereich »Elektrifizierung des Verkehrs« werden 350 Millionen Euro bereitgestellt für Busflotten im ÖPNV, Urbaner Wirtschaftsverkehr (Elektrifizierung des Lieferverkehrs, Lastenräder etc.), Taxis, Mietwagen und Fahrzeugen für Carsharing, Förderung der Ladeinfrastruktur für die beschafften E-Fahrzeuge, Abbau bestehender Netzausbauhemmnisse im urbanen und ländlichen Raum. 150 Millionen Euro gibt es für die Nachrüstung von Dieselmotoren im ÖPNV und 500 Millionen Euro für die Digitalisierung (davon 100 Millionen für Verkehrsdatenerfassung, Parkleit- u. Fahrgastinformationssysteme. 400 Millionen auf Basis der Förderrichtlinie nach Fertigstellung der Masterpläne).

Weitere Maßnahmen des Bundes: Verbesserung der Logistikkonzepte und Bündelung Verkehrsströme, Förderung von Radverkehr (Radspuren, Ampeln, Radfahrstreifen, Schnellwege, Abstellanlagen), Umweltbonus (Kaufprämie für E-Autos).

Hierzu wird die koordinierende Lotsenstelle die Kommunen zu Fördermöglichkeiten des Bundes, die Bezug zu schadstoffreduzierenden Maßnahmen im kommunalen Raum haben, beraten und eine Unterstützung bei der Einordnung von kommunalen Vorhaben in Förderprogramme des Bundes bieten. In der Anfangsphase soll insbesondere eine Unterstützung bei Fragestellungen im Zusammenhang mit der Erstellung von Masterplänen (»green-city Plan«) gegeben werden.

Die Lotsenstelle ist zu erreichen:

E-Mail: LoMo@bmvi.bund.de

Telefon: 030 18 300 6541

Das Präsidium, die Geschäftsführung und die Mitarbeiter des DVF wünschen den Mitgliedern, Freunden und Unterstützern alles Gute und viel Erfolg für das Jahr 2018.