

Editorial

Gute Rahmenbedingungen für den Erfolg

Die Mobilitätsbranche in Deutschland steht vor enormen Veränderungen: sie muss die digitale Transformation bewältigen, (Cyber-)Sicherheit gewährleisten, sich extrem vernetzen und sich noch intensiver im Umwelt- und Klimaschutz engagieren. Unsere Branche geht diese Themen aktiv und innovativ an. Unsere hohe Dienstleistungsqualität und unsere gute Verkehrsinfrastruktur mit ihren Häfen, Flughäfen, Straßen, Schienen- und Wasserwegen sichern Deutschland den Status als führende Exportnation und damit unseren Wohlstand. Täglich stellt sich die deutsche Verkehrswirtschaft erfolgreich dem Wettbewerb und ist dabei auf gute Rahmenbedingungen von der Bundesregierung angewiesen.

Allerdings sind unsere Verkehrswege mittlerweile überaltert, Planungs- und Genehmigungsverfahren nicht mehr zeitgemäß und die Steuer- und Abgabepolitik wirkt sich bremsend auf die Leistungs- und Investitionsfähigkeit aus. Die Erhöhung der Investitionsmittel in die Verkehrsinfrastruktur und der Breitbandausbau ist ein erster wichtiger

Schritt in Richtung einer

dringend notwendigen Modernisierungsoffensive. Wir haben dazu

in unserer Wahlbroschüre die wichtigsten Aufgaben

zusammengestellt, um die deutsche Mobilitätswirtschaft auf Erfolgskurs zu halten.



Dr. Ulrich Nußbaum
Vorsitzender des Präsidiums

POLITISCHE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN 2017PLUS

Verkehrsbranche muss sich mehr Gehör verschaffen

Das DVF hat seine politischen Handlungsempfehlungen 2017plus für die kommende Legislaturperiode an die Entscheidungsträger und weitere Akteure verschickt. Ein wichtiges Ziel daraus ist es, die Mobilitätswirtschaft sichtbarer zu machen und auf der politischen Agenda nach oben zu setzen. Die Politik ist aufgefordert, die Innovationskraft- und Leistungsstärke dieses Sektors zu unterstützen und damit auch ihre eigenen Ziele zu erreichen.



»Mobilität berührt eine Vielzahl von Querschnittsthemen und ist eine abgeleitete, eingeforderte Dienstleistung – daher schwer greifbar«, beschreibt **Dr. Ulrich Nußbaum**, DVF-Präsident, den aktuellen Zustand der Verkehrswirtschaft. »Aber die Mobilität ist das Rückgrat unserer gesamten Wirtschaft. Sie ist essentiell und muss daher im Konzert der Wirtschaftssektoren einfach lauter werden«, so Nußbaum weiter.

In der Bundestagswahlbroschüre sind neben den Querschnittsthemen auch die

grundsätzlichen Themen des Personen- und Güterverkehrs enthalten und mit Handlungsempfehlungen hinterlegt. Das betrifft die einzelnen Verkehrsträger Schiene, Wasser, Straße und Luft sowie etwa Bau- und Finanzierungsthemen der Verkehrsinfrastruktur.

Im Bereich der Querschnittsthemen richtet das DVF folgende Forderungen an die Politik:

- **Umwelt- und Klimaschutz:** Der Verkehrssektor geht sehr effizient mit den knappen Ressourcen um und hat die Entkoppelung von Verkehrswachstum und Emissionssteigerung erreicht. Aber die enorme Steigerung der Nachfrage nach Mobilität führt zu einer Stagnation oder einem Anstieg der Emissionen. Darum hat das DVF verdeutlicht, dass Ordnungspolitik, Anreizkulisse, Investi-

Top-Themen

- 3 Digitaler Kulturwandel: Blockchain wird Logistiksektor revolutionieren**
- 4 Dekarbonisierung: Branche fordert Planungssicherheit**
- 6 Bundesfernstraßengesellschaft: Kompromiss mit Potenzial**

tions- und Innovationszyklen zusammen passen und wirken müssen. Dies fordert das DVF in der anstehenden Folgenabschätzung zum Klimaschutzplan ein.

- **Energiepolitik:** Bei der Energiepolitik wird der Mobilitätssektor von den Politikern und der Administration als reiner Kunde wahrgenommen und nicht als

»Tagtäglich stellt sich die deutsche Verkehrswirtschaft erfolgreich dem Wettbewerb – ist aber auch auf gute Rahmenbedingungen angewiesen.«

Dr. Ulrich Nußbaum

aktiver Player. Das zeigt sich bei der Reform der EEG-Umlage. Nach dem Willen der Energiewirtschaft und einiger Großverbraucher sollen noch mehr Kosten der Energiewende auf den Verkehrssektor abgewälzt werden. Das DVF arbeitet deshalb daran, die Wahrnehmung der Politik zu verändern. Sie soll erkennen, dass der öffentliche Verkehr bereits heute Treiber und Vorreiter beim Einsatz erneuerbarer Energien ist und dass alle Verkehrsträger an emissionsarmen Konzepten arbeiten. Der Umstieg von Öl auf Strom beispielsweise darf nicht mit einer Belastung aus der EEG-Umlage bestraft werden.

- **Security und kritische Infrastrukturen:** Ein neues Thema auf dem politischen Spielfeld dieser Legislaturperiode sind die sogenannten kritischen Infrastrukturen. Das Innenministerium und das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) sind derzeit der Auffassung, jedes Verkehrsunternehmen einer mittelgroßen Kleinstadt und jeder kleinere Logistikknoten gefährde bei Ausfall die Versorgungssicherheit der Bevölkerung. Daher sind sie über das wirtschaftliche Maß hinaus abzusichern. Beim Datenschutz ist es ähnlich: Die Politik neigt zum Übersteuern statt zur Standardisierung, so dass jedes Geschäftsmodell der intelligenten Mobilität einen individuellen Zulassungsprozess durchlaufen muss. Der Komplexität des Verkehrssektors werden diese Verfahren noch nicht gerecht.
- **Tarifpolitik und Streiks:** Aktuell wird jeder Streik im Mobilitätsbereich politisch so bewertet und begleitet, als sei es le-

diglich ein Arbeitskampf in einer isolierten Produktionsstätte. Streiks im Luftverkehr, in den Häfen, ebenso wie im Schienenverkehr und ÖPNV treffen aber zentrale Infrastrukturen. Das DVF drängt folglich darauf, dass der Bund grundlegende gesetzliche Anforderungen festlegen muss, damit Schäden für die Öffent-

lichkeit und den Standort Deutschland künftig abgewendet werden. Dazu zählen Verhältnismäßigkeit, ausreichende Vorankündigungsfristen und eine obligatorische Schlichtung.

Grundlagen müssen stimmen

Seit langem setzt sich das DVF für grundlegende Reformen in der Verkehrspolitik ein, von denen der Bund in der letzten Legisla-

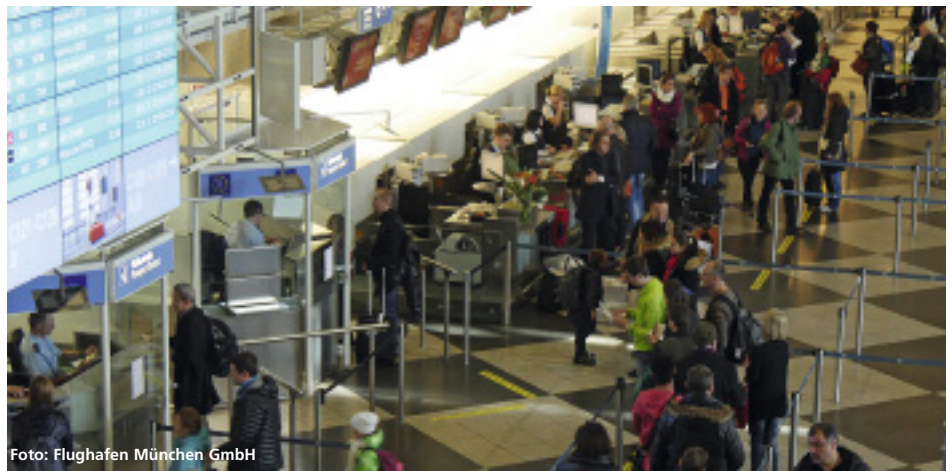


Foto: Flughafen München GmbH

turperiode einige umgesetzt hat. Wichtig ist vor allem, die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Insgesamt braucht es nicht nur eine Überjährigkeit, sondern eine Mehrjährigkeit der Gelder. Ebenso wichtige Reformthemen sind, geeignete Instrumente der Doppik zu nutzen sowie einen aussagekräftigen Verkehrsinfrastrukturbericht aufzusetzen, der den tatsächlichen Zustand der Verkehrswege transparent macht. Zudem muss die Priorisierung der Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 unbedingt beibehalten werden.

Standort Deutschland sichern

Für den Schienenverkehr braucht es den Deutschlandtakt, eine Reform des Trassenpreissystems und die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr. Beim Luftverkehr muss zunächst die globale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Airlines und Flughäfen gesichert werden. Neben dem Ausstieg aus der Luftverkehrssteuer müssen Nachtflüge erhalten bleiben und ein Luftfahrtkoordinator der Bundesregierung eingesetzt werden. Das Instrument des Nationalen Hafenkonzepts sollte dazu genutzt werden, die umfangreichen Maßnahmen schnell umzusetzen. Auch die Rahmenbedingungen für das Binnenschiff müssen verbessert werden.

Europa harmonisieren

Das DVF fordert die Bundesregierung auf, sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) zu erhöhen, anstatt den Europäischen Fond für Strategische Investitionen (EFIS) auszubauen. Insgesamt

müssen unterschiedliche Rechtsrahmen, insbesondere bei Umweltauflagen, Gebühren und technologischer Standardisierung, in der EU angeglichen werden. Nationale Alleingänge sind zu vermeiden.

Und nicht zu Letzt darf die Bundesregierung die EU-Anforderungen in der nationalen Gesetzgebung nicht verschärfen. Denn fairer Wettbewerb, gleiche Marktzugangsbedingungen für alle Verkehrsträger EU-weit und global sind Voraussetzung für den Erfolg unserer Mobilitätsbranche. ■

verkehrsforum.de

Digitaler Kulturwandel: Blockchain wird Logistiksektor revolutionieren

Das DVF-Forum auf der Messe transport logistic widmete sich dem Thema »Standortfaktor Digitalisierung: Wie verändert sich der Logistikmarkt«. Mit einem hochkarätig besetzten Podium konnten rund 200 Besucher mitverfolgen, wie der digitale Entwicklungsstand in der Logistik ist und wie die Branche die Transformation bewältigt.



V. l. Matthias Rathmann (Moderator), Körner, Dr. Schulz, Dr. Rodi, Dr. Wilder und Wrage sprechen über den digitalen Kulturwandel in der Logistik

»Wir werden immer eine physische Logistik haben, die Wertschöpfung generiert. Aber mit der Digitalisierung kann zusätzliche Wertschöpfung geschaffen werden, wenn die Daten genutzt und in neue Services für den Kunden überführt werden. Der Mittelstand allerdings nutzt bisher noch nicht ausreichend seine Daten, um die Prozesse zu optimieren«, so **Ivo Körner**, Mitglied des DVF-Präsidiums, Geschäftsführer Vertrieb Branchenkunden, Vice President Enterprise Sales DACH IMT, IBM Deutschland GmbH.

Ladungspapiere legitimieren

»Insbesondere wird Blockchain die Logistik revolutionieren, denn hierüber lassen sich Informations- und Warenströme verbinden und absichern, zum Beispiel können elektronische Ladungspapiere so eindeutig und schneller legitimiert werden. Wir müssen diese digitalen Technologien zügig zum Einsatz bringen, wenn wir weiterhin der Logistikstandort Nummer eins in der Welt bleiben wollen.« Allerdings hake es in Deutschland am innovationsfreundlichen Rechtsrahmen und es gebe eine Tendenz zur Überregulierung, so Körner.

Öl des 21. Jahrhunderts: Daten

»Die digitale Transformation sämtlicher Wirtschaftsbereiche und der gesamten Gesellschaft ist eine Entwicklung, die der Bund ressortübergreifend mit der Digitalen Agenda begleitet«, spannte **Dr. Gerhard Schulz**, Leiter Abteilung Grundsatzangelegenheiten, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Bogen. »Daten sind das Öl des 21. Jahrhunderts. Darum wollen wir flächendeckend die

»Zukünftig wie auch heute wird die Lieferkette durch die Verlager gesteuert, aber verstärkt durch Logistikdienstleister gestaltet und organisiert.«

Dr. Hansjörg Rodi

Gigabit-Gesellschaft aufbauen. Mit den bereits gebundenen Mitteln unseres Bundesförderprogramms werden über 200.000 km neue Glasfaserkabel verlegt. Bis 2023 soll der neue Mobilfunkstandard 5G in ganz Deutschland zur Verfügung stehen.«

Für **Dr. Hansjörg Rodi**, DVF-Präsidiumsmitglied, Vorsitzender der Geschäftsleitung Deutschland und der Region Zentral- und

Osteuropa, Kühne + Nagel (AG & Co.) KG, steige vor allem die Bedeutung, die Datenströme managen zu können und daraus gezielte Maßnahmen für die Effizienzsteigerung des physischen Transports umzusetzen. Was sich verschieben werde, sind einzelne Wertschöpfungskomponenten: »Bei den Logistikdienstleistern beispielsweise hin zu einem noch umfassenderen Datenmanagement. Immer schon war der Speditionsmarkt offen für Markteintritte: insofern werden auch die »spezialisierten Newcomer«, so sie denn eine erkennbare zusätzliche Wertschöpfung liefern, ihre Marktanteile gewinnen.«

Heruntergebrochen auf die Digitalisierung im Schienengüterverkehr sagte **Dr. Jürgen Wilder**, Vorsitzender des Vorstandes, DB Cargo AG, dass dieses Thema als Grundvoraussetzung für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit von DB Cargo gelte: »Als wichtiger Teil in der Logistikkette unserer Kunden folgen wir ihrer digitalen Entwicklung und richten uns an ihren Bedürfnissen aus. So entwickeln wir für unsere Kunden einen einfachen Zugang zu Schienentransporten durch digitale Portale und verbessern unsere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit durch intelligente Fahrzeuge und automatische Prozesse in den Zugbildungsanlagen.« Bei aller Digitalisierung innerhalb der Unternehmen würden intelligente Plattformen trotzdem an Bedeutung gewinnen, so **Ulrich Wrage**, Vorstand, DAKOSY Datenkommunikationssystem AG. Sie organisieren den Datenaustausch über Unterneh-

mensgrenzen hinweg. »Vielfach haben die an der Supply-Chain beteiligten Unternehmen gar kein direktes Vertragsverhältnis miteinander und sind dennoch auf Informationen voneinander angewiesen, nicht zu vergessen die Einbindung der Behörden. Das lässt sich nur über neutrale Plattformen und Standards effektiv umsetzen.« Dieser Prozess müsse aber moderiert werden. »Logistik ist nicht Whats-App«, so Wrage. ■

Dekarbonisierung: Branche fordert Planungssicherheit

Das zweite Forum des DVF auf der Messe transport logistic beschäftigte sich mit dem Thema »Zero Emission logistics«. Sind die Klimaschutzziele zu hoch gesteckt – können die Logistik und der Verkehrsbereich diese Ziele in der gesetzten Zeit erreichen? Politik und Unternehmen stellten sich dem Thema und zeigten Lösungsansätze auf, aber verwiesen auch auf Widersprüche und Hindernisse auf dem Weg dorthin.



V. l. Dr. Mosolf, Ralf Jahncke (Moderator), Kühn MdB, Titzrath, Leidinger, Tomoff und Dr. von Hoensbroech wollen Klimaschutzziele erreichen

»Wir als Logistikbranche bringen uns mit viel Engagement in die Umsetzung der Klimaziele ein, brauchen aber realistische und verlässliche Rahmenbedingungen von der Politik. Unsere Unternehmen sind generell bereit, die Dekarbonisierung aktiv mitzugestalten. Allerdings muss dieses Ziel realistisch sein und sozial wie wirtschaftlich tragbar«, erklärte **Dr. Jörg Mosolf**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstandsvorsitzender (CEO) MOSOLF SE & Co. KG. »Neue Loks kosten bis zu 6 Millionen Euro, neue Flugzeuge bis zu 300 Millionen Euro. Für solche Investitionen braucht die Branche Planungssicherheit. Der Staat sollte als Vorbild vorausgehen. In vielen Städten sind aber überalterte kommunale Fahrzeugflotten von Fahrverboten ausgenommen, weil das Geld für neue Fahrzeuge fehlt. Auch sind die Verwaltungen nur selten mit klimafreundlichen Dienstfahrzeugen ausgestattet.«

Stephan Kühn MdB, Verkehrspolitischer Sprecher, der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, erklärte, wie die Politik die Branche bei der Erreichung der Klimaziele unterstützen wolle: »Transport- und Logistikunternehmen, die in die Senkung

der CO₂-Emissionen investieren, müssen davon wirtschaftlich profitieren. Ein Beispiel dafür ist eine Lkw-Maut, deren Staffelung sich nach den spezifischen CO₂-Emissionen je Fahrzeug- bzw. Tonnenkilometer richtet.« Allerdings fehle laut Kühn ein Marktanreizprogramm für E-Mobilität bei den Nutzfahrzeugen.

Klimaschutz wird bestraft

Wie die Politik klimafreundliche Investitionen geradezu bestraft, erläuterte **Angela Titzrath**, Vorstandsvorsitzende, HHLA Hambur-

»Wer hohe Ansprüche an die Unternehmen hat, muss diese auch an sich selber haben.«

Dr. Jörg Mosolf

ger Hafen und Logistik AG, am Beispiel ihres Unternehmens. »Für uns bedeutet die EEG-Umlage eine signifikante Verschlechterung unserer Position im harten Wettbewerb der europäischen Seehäfen. Wir stellen unsere Anlagen auf umweltfreundlichen Landstrom um, den wir in einem Biomasse-Kraftwerk produzieren. Trotzdem werden wir mit der EEG-Umlage belastet. Solche

Belastungen müssen unsere Wettbewerber in Europa nicht stemmen. Wir fühlen uns in diesem Punkt von der Politik benachteiligt.« Auch die sich verzögernde Fahrrinnenanpassung der Elbe schade letztlich der Umwelt. »Es ist ökologisch allemal sauberer, 20.000 Container per Schiff 120 km auf dem Wasser ins Landesinnere zu transportieren.«

Globale Ziele definieren

Das bestätigte **Dr. Alexis von Hoensbroech**, Vorstand Produkt und Vertrieb, Lufthansa Cargo AG: »Politisch gesetzte Rahmenbedingungen, auf europäischer oder nationaler Ebene, führen zu Wettbewerbsnachteilen im Luftverkehr. Nur globale Ansätze reduzieren die Wettbewerbseinflüsse.« So würde die Luftverkehrssteuer hauptsächlich die einheimischen Airlines treffen und Geld für Investitionen in moderne Flugzeuge entziehen. »Was den nationalen Güterverkehr betrifft, erhoffen wir uns vor allem einen Schub für die Elektromobilität und weitere innovative Technologien, die uns im internationalen Wettbewerb vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr Vorteile bringen,« sagte **Kurt Leidinger**, Vorstandsvorsitzender, Schenker Deutschland AG, für den Sektor Schienengüterverkehr. »Allerdings müssen die Ziele mit entsprechenden Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen flankiert werden.«

Katharina Tomoff, Vice President Shared Value / GoGreen, Deutsche Post DHL Group:

»Wir sind in der Tat Vorreiter in Sachen nachhaltige Logistik – das war schon 2008 so, als wir mit unserem ersten Klimaschutz-

ziel an die Öffentlichkeit gegangen sind, und das ist heute nicht anders. Sicher haben wir dadurch einen ordentlichen Innovationsvorsprung, das heißt aber keineswegs, dass andere Logistikunternehmen nicht unserem Beispiel folgen können oder sollen. Im Gegenteil: Wenn wir das Zwei-Grad-Ziel der Vereinten Nationen einhalten wollen, muss die Branche an einem Strang ziehen.« ■

Mit Innovationskraft die Schiene modernisieren

Kapazitätssteigerungen, vor allem im Bestandsnetz der Schiene, sind das Gebot der Stunde. Die Mittel für die Schieneninfrastruktur müssen also clever investiert werden und zwar auch in die Digitalisierung und Modernisierung des Netzes. Wie dies machbar ist und welche Innovationen im Bereich der Schiene vorhanden sind, diskutierte der Lenkungskreis Bahntechnologie unter der Leitung von Dr. Jochen Eickholt, CEO Mobility, Siemens AG.



V. I. Schlichting, Bührsch, Wenty, Dr. Eickholt, Dr. Reinhold, Dr. Cattarius und Gratza beschäftigten sich mit Innovationen bei der Schiene

Um die prognostizierten Verkehrsmengensteigerungen bewältigen zu können, seien höhere Streckenkapazitäten nötig, die aber kurzfristig nicht durch den Ausbau zu erreichen wären. Deshalb sollten die Potenziale der Digitalisierung zur Kapazitätssteigerung und Qualitätsverbesserung genutzt werden, erklärte **Dr. Jochen Eickholt**.

ETCS in Deutschland umsetzen

Die netzweite Ausrüstung mit dem europäischen Zugsicherungs- und Leittechnik (ETCS) und digitalen Stellwerken wären eine Voraussetzung, damit die Schiene wettbewerbsfähig bleibe, erläuterten **Philipp Bührsch**, Leiter ETCS Programm Strategie und Technik, und **Jörn Schlichting**, Leiter ETCS Programm, Planung und Umsetzung, DB Netz AG. Der Ausbau der deutschen Eisenbahnstrecken mit ETCS habe an den grenzüberschreitenden Teilstrecken bereits begonnen. Mit 80 Prozent machten die Trassenkosten den größten Anteil der Infrastrukturkosten aus. Moder-

ne Leit- und Sicherungstechnik könne diese senken, da kostenseitige Skaleneffekte bei großflächiger Vergabe, verringerte Wartungskosten und einheitliche Instandhaltung möglich würden. Gleichzeitig steige die Sicherheit und Qualität.

Zudem müssten laut **Hugo Gratz**, Leiter der Unterabteilung Eisenbahnen, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Baumaßnahmen besser koordiniert und Planungsprozesse optimiert werden. Welche Maßnahmen dafür umzusetzen seien, trügen zwei Expertengruppen unter Leitung des BMVI zusammen. Die Ergebnisse des »Innovationsforums Planungsbeschleunigung« seien bereits vorgestellt worden, die zum »Baustellenmanagement« sollen Ende des Jahres veröffentlicht werden.

Ein weiteres Innovationspotenzial könne über den Einsatz großer Maschinen geborgen werden. Diese gewährleisten präzise Bauausführungen, so **Rainer Wenty**, Leiter

Strategisches Marketing, Plasser & Theurer. Zudem sicherten sie einen langen störungsfreien Betrieb und Sperrpausen könnten optimal genutzt werden, wenn zusätzliche digitale Werkzeuge zum Einsatz kämen. Allerdings sollte bereits bei der Ausschreibung festgelegt werden, ob konventionelle Arbeitsmethoden angewendet würden oder Maschinen zum Einsatz kämen.

Proaktive Fahrzeugwartung

Durch die Verwendung von Sensorik an Fahrzeug und Strecke solle die Wartung zustandsbasiert und proaktiv erfolgen. Dabei werde die Dauer der Wartungszeiten berücksichtigt, statt wie bisher nach Standardintervallen. Das verkürze Ausfallzeiten und erhöhe die Verfügbarkeit der Systeme, erklärte **Dr. Jens Cattarius**, Head of Engineering, Bombardier Transportation GmbH. Man wolle den Regelkreis von Entwicklung-Produktion-Nutzung komplett schließen und die Lebensdauer eines Systems abschätzbar zu machen. Für eine dynamische Wartung müssten zuvor die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Am Ende müssten alle Beteiligten ihre Daten einfließen lassen, um dynamisch planen zu können.

Studie Mobility 2040

Die Verkehrssysteme passten sich vor allem dem zunehmenden Passagieraufkommen im Berufsverkehr an, was hohe Investitionen erfordere, zeigte **Dr. Tom Reinhold**, Principal Transport & Logistik, OLIVER WYMAN GmbH, anhand einer Analyse. Ohne Mehraufkommen in den Zwischenzeiten sinke die durchschnittliche Auslastung. Unter diesen Bedingungen gelinge es den Unternehmen kaum, auskömmliche Geschäftsmodelle zu entwickeln. Durch integrative Ansätze und Automatisierung lasse sich die Auslastung jedoch verbessern. So zeigten neue Dienstleister, wie Angebote individualisiert werden könnten. Ihr Manko sei aber, dass sie nicht die gesamte Wertschöpfungskette anbieten würden. Eine Verbindung des Wissens bestehender Betreiber über Flottenbesitz und -betrieb, Routenplanung und Vertrieb kombiniert mit der Flexibilität neuer Anbieter brächte für alle Beteiligten einen Mehrwert, so Reinhold. ■

ERGEBNIS ZUR BUNDESFERNSTRABENGESELLSCHAFT

Kompromiss mit Potenzial

Die Regierungsfractionen im Bundestag haben sich auf einen Kompromiss zur Bundesfernstraßengesellschaft geeinigt. Die Verabschiedung im Bundestag soll am 2. Juni erfolgen und im Bundesrat am 7. Juli. Damit wird die Infrastrukturgesellschaft Verkehr auf die Zielgerade gehen. Es ist ein Kompromiss, der in der Umsetzung noch Potenzial nach oben hat.



Foto: Wikipedia

Die Gesellschaft soll 2018 gegründet werden und noch vor 2021 den Betrieb aufnehmen. Ein wesentlich verbleibender Kritikpunkt des DVF ist das Mitspracherecht des Haushaltsausschusses an der Mittelfristplanung der Infrastrukturgesellschaft. Das schafft neue Einspruchsmöglichkeiten. Über die Projekte sollte der Verkehrsausschuss als Fachkompetenz ent-

»Besonders kontraproduktiv ist, dass der Haushaltsausschuss über die Verkehrsprojekte entscheiden möchte.«

Dr. Florian Eck, Stellv. DVF-Geschäftsführer

scheiden, meint das DVF. Daher sind bei der späteren Umsetzung Leitplanken zu ergänzen, um Bau und Erhaltung der Bundesfernstraßen nicht zu verzögern.

Die wesentlichen Merkmale sind:

- Die Länder-Auftragsverwaltung für die

Bundesautobahnen wird durch eine bundeseigene Verwaltung in der Rechtsform einer GmbH ersetzt und ist unveräußerliches Eigentum des Bundes. Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Gesellschaft und möglicher Tochtergesellschaften wird verfassungsrechtlich ausgeschlossen.

- Die Bundesstraßen bleiben generell in der Auftragsverwaltung, können aber auf Antrag des jeweiligen Bundeslandes in Bundesverwaltung übergehen.
- Neben der Infrastrukturgesellschaft wird das Fernstraßen-Bundesamt neu geschaffen. Als Oberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesverkehrsministeriums übernimmt es einen wesentlichen Teil der hoheitlichen Aufgaben.
- ÖPP bleibt als Beschaffungsvariante erhalten, eine Teilnetz-Privatisierung wird ausgeschlossen.
- Keine Übertragung von Altschulden auf die Gesellschaft.
- Keine Kreditfähigkeit der Gesellschaft, auch nicht beschränkt. Ausgleich sollen bei Bedarf zinslose Liquiditätshilfen aus dem Bundeshaushalt schaffen.
- Mautgläubiger für Lkw- und Pkw-Maut bleibt weiterhin der Bund. Die zweckgebundenen Einnahmen aus der Maut

fließen der Gesellschaft somit wie bisher über den Bundeshaushalt zu.

- Der fünfjährige Finanzierungs- und Realisierungsplan der Gesellschaft bedarf der vorherigen Zustimmung durch den Haushaltsausschuss und den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages. ■

Politikspiegel

EU verabschiedet Revision der AGVO

Die EU-Kommission hat die überarbeitete Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) verabschiedet. Das DVF begrüßte, dass damit künftig auch hafenrelevante Infrastrukturen von der Notifizierungspflicht freigestellt werden können, wenn eine bestimmte Investitionssumme nicht überschritten wird.

Dr. Florian Eck, stellvertretender DVF-Geschäftsführer, bemängelte jedoch:

»Wir hatten gehofft, dass Investitionen in die allgemeine Verkehrsinfrastruktur in der AGVO noch deutlicher von Beihilfen abgegrenzt werden. Das begleitende Analyse-Raster deutet zwar in die richtige Richtung, aber es ist rechtlich nicht bindend. Die öffentliche Hand und die Häfen brauchen Rechtssicherheit. Die staatliche Finanzierung hafenbezogener Infrastrukturen ist volkswirtschaftlich notwendig. Sie darf nicht als Beihilfe in Frage gestellt werden.« Eck hob aber positiv hervor, dass die AGVO Unterhaltsbaggerungen ebenso wie Ausbaubaggerungen unter den entsprechenden Voraussetzungen als freistellungsfähig einordnet. Die EU-Kommission habe den Investitionsbegriff praxisgerecht geregelt. Zeitlich aufeinander folgende Projekte würden nicht automatisch als ein zusammengehöriger Investitionsvorgang betrachtet. Es sei auch gut, dass Laufzeitbegrenzungen von Konzessionen, Mieten und Pachten nicht in der AGVO thematisiert würden, denn diesen Punkt hätten Rat und Parlament der EU bereits abschließend geregelt.

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