

Editorial

Extreme Herausforderung

Die Ziele für die CO₂-Reduktion in Deutschland stehen fest und sind ganz klar eine extreme Herausforderung für den Verkehrsbereich. Der Klimaschutzplan enthält zwar konkrete Maßnahmen wie die Unterstützung für Forschung und Entwicklung oder eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger. Aber es wird auch davon ausgegangen, dass die notwendigen Technologien bis zum Zieljahr vorhanden, die Preise wettbewerbsfähig sein werden und Deutschland als Gewinner hervor geht. Diese Szenarien sind sehr optimistisch und weit in die Zukunft gedacht. Wir brauchen daher einen schnelleren Umbau unseres Verkehrssystems etwa bei neuen Antrieben und der entsprechenden Versorgungsinfrastruktur, dem Ausbau von Schiene und ÖPNV sowie der Digitalisierung und Automatisierung. Die Verkehrswirtschaft stellt sich der Verantwortung und sucht nach Lösungen. Deshalb wollen wir gemeinsam mit der Politik eine Modernisierungsoffensive und brauchen verlässliche und langfristig planbare Vorgaben. Unsicherheiten über einen Dieselausstieg oder eine künftige Förderung von Erdgas

sind konkrete Beispiele, wie es nicht funktioniert. Die öffentliche Hand soll dafür sorgen, dass Innovationen im Markt eine Chance haben,

aber nicht bestimmte Technologien vorschreiben. So kann Wettbewerbsfähigkeit UND Klimaschutz gelingen.



Dr. Ulrich Nußbaum
Vorsitzender des Präsidiums

DVF-ABENDVERANSTALTUNG »WETTBEWERBSFÄHIGKEIT UND KLIMASCHUTZ«

Verkehrswirtschaft will Modernisierungsoffensive

»Die Branche will ihren Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels leisten. Allerdings ist unsere Sorge, dass Ziel und Machbarkeit so einfach nicht zusammengehen werden, wie die Bundesregierung im Klimaschutzplan 2050 annimmt. Wir brauchen Wettbewerbsfähigkeit genauso wie Klimaschutz. Das geht nur mit einer langfristig angelegten Modernisierungsoffensive, die Politik und Wirtschaft gemeinsam vorantreiben«, erklärt der DVF-Präsidiumsvorsitzende Dr. Ulrich Nußbaum bei der DVF-Abendveranstaltung mit Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks, Abgeordneten des Deutschen Bundestages und Branchenvertretern.



Dr. Hendricks MdB kämpft für Klimaschutzplan

Den Verkehrssektor bis zur Mitte des Jahrhunderts nahezu emissionsfrei zu gestalten stand für **Dr. Barbara Hendricks MdB**, Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, als oberste Zielsetzung. Um das zu erreichen, benötige man bereits 2030 überwiegend Fahrzeuge mit neuen Antrieben. Der Einsatz fossiler Kraftstoffe, zumindest in größerem Umfang, sei dann keine Option mehr, so die Ministerin. Der Politik käme dabei die Aufgabe zu, die Veränderungsprozesse dafür zu gestalten. Man brauche Wohnorte mit möglichst kurzen Wegen und mit hochwertigen Grün- und Freiflächen. Es bestünde jetzt die Gelegenheit, dieses Leitbild schrittweise umzusetzen.

Die Verkehrswirtschaft wolle ihre Bemühungen für den Klimaschutz systematisch ausbauen, so **Dr. Ulrich Nußbaum**. Von der Bundesregierung erwarte die Verkehrswirtschaft daher verlässliche Rahmenbedingungen und konsequente Investitionen zur Verbesserung des Verkehrssystems. Man müsse gemeinsam eine Modernisierungsoffensive eingehen, denn die Zielsetzung, Minus 40 Prozent CO₂ bis 2030 im Verkehrssektor zu erreichen, sei eine extreme Herausforderung.

Folgenabschätzung fehlt

Der stellvertretende Vorsitzende der CDU/CSU-Bundestagsfraktion **Arnold Vaatz MdB** äußerte die Befürchtung, dass die Ziele des Klimaschutzplans zu hochgesteckt und nicht ohne den Verlust an Wirtschaftskraft umsetzbar seien. Vor konkreten Umsetzungsschritten müsse es eine

Top-Themen

3 Planungsbeschleunigung verbessern

4 Länder müssen nun bei der Infrastrukturgesellschaft mitziehen

soziale und wirtschaftliche Folgenabschätzung geben. Vaatz: »Will man regulatorische Vorgaben und Maßnahmen zur Emissionsreduktion langfristig planbar und verlässlich gestalten, muss der politische Rahmen, insbesondere bei der Festlegung von Grenzwerten, technologieoffen und innovations-treibend gesetzt werden. Wettbewerb statt Planwirtschaft muss der Leitgedanke sein. Im ursprünglichen Entwurf des Klimaschutzplans war dies nicht gegeben. Alternative Energieträger und Antriebe müssen sich ohne Subventionen am Markt durchsetzen können.«

Nach Einschätzung von **Dr. Valerie Wilms MdB**, Mitglied des Verkehrsausschusses und Sprecherin für Nachhaltigkeit der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN im Deut-

Zur Sache

Kein »Weiter so«

Das Klimaschutzabkommen von Paris bedeutet nichts anderes, als dass wir unseren CO₂-Ausstoß bis zur Mitte des Jahrhunderts gegenüber 1990 um 80 bis 95 Prozent verringern müssen. Für den Verkehrsbereich heißt das, bis 2050 in weiten Teilen CO₂-neutral zu sein. Sollen die Fahrzeuge also bis 2050 überwiegend mit Elektroantrieb fahren, muss ab 2030 der größere Teil der Neuzulassungen über einen Elektroantrieb verfügen. Es ist wichtig, dass die deutsche Automobilindustrie sich rechtzeitig auf die neuen Herausforderungen einstellt, um weltweit führend zu bleiben. Ein »Weiter so« geht nicht mehr. Ich werbe dafür, nicht einen Verkehrsträger

als böse und den anderen als gut darzustellen – sondern die Vorteile zu kombinieren. Auto- und Radverkehr, Bus und Bahn, dürfen keine Gegenspieler sein, sondern Mitspieler ein und desselben Teams.

Foto: BMUB/Harald Franzen



Dr. Barbara Hendricks MdB
Bundesministerin für Umwelt,
Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit



V. I. Magnor, Dr. Scholz, Schreyer, Dr. Wilms MdB, Vaatz MdB und Dr. Nußbaum ringen um Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz im Verkehrsbereich

schen Bundestag, ist ein ambitionierter Klimaschutzplan zwingend notwendig. Wilms: »Bei den Antrieben im Straßenverkehr sind Entscheidungen nötig. Dafür müssen die nächsten Jahre genutzt werden. Es gibt Zwischenlösungen – Stichwort Power-to-X. Die Basis wird dann aber nicht der Diesel sein. Die notwendigen Schritte müssen wir in der nächsten Legislaturperiode umsetzen. Das geht über markt-

Mehrkosten für die Anschaffung von Erdgas-Lkw ist unumgänglich, da deren Anschaffungskosten signifikant höher sind als bei vergleichbaren Diesel-Lkw. Gleiches gilt für elektrische Nutzfahrzeuge. Flankiert werden müssen diese Maßnahmen durch den Ausbau einer entsprechenden Tank-Infrastruktur. Effizienzgewinne, auch der Lang-Lkw, sind wichtige und machbare Bausteine.«

»Wer die Schiene fördern will, der muss für eine deutliche Senkung dieser Kosten sorgen.«

Christian Schreyer

wirtschaftliche Instrumente. Der Preis für Kraftstoffe sollte von den Emissionen abhängen.«

Mobilität neu denken

»Momentan formt sich eine neue automobilen Welt, die auch neue Kompetenzen und ein neues Denken fordert. Sie wird geprägt sein von digitaler Vernetzung, von neuen Antriebstechnologien, von einem integrierten Mobilitäts-Verständnis und noch anspruchsvolleren CO₂-Zielen. Der Einsatz unterschiedlicher Antriebsarten, effektiverer Kraftstoffe sowie ein modernes Verkehrssystem tragen dazu bei, dass Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz in Einklang zu bringen sind«, erklärte **Dr. Eckhard Scholz**, Vorsitzender des Markenvorstands VW Nutzfahrzeuge der Volkswagen AG. Laut **Matthias Magnor**, Deutschland-CEO des Logistikunternehmens Hellmann, sind starke und langfristig angelegte Kaufanreize für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben erforderlich: »Eine Förderung der

Der Vorsitzende der Geschäftsführung der Transdev GmbH **Christian Schreyer** betonte: »Die Schiene ist der umweltfreundlichste Verkehrsträger überhaupt, Elektromobilität ist hier längst Realität: Doch anstatt die Leistungen der Schiene für den Klimaschutz entsprechend zu würdigen, hat sich die EEG-Umlage in den letzten 10 Jahren fast verzehnfacht. Zugleich muss die Elektrifizierung von Schienenstrecken im Sinne des Klimaschutzes weiter vorangetrieben werden.« ■

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

Planungsbeschleunigung verbessern

»Mit der Einigung auf eine Bundesfernstraßengesellschaft haben Bund und Länder einen großen Schritt zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur gemacht«, erklärte der Lenkungskreisvorsitzende und HOCHTIEF-Vorstandsmitglied Nikolaus Graf von Matuschka. Aber: die strukturelle Neuordnung dürfe nicht zum Planungsstillstand bei den Auftragsverwaltungen führen.



V. l.: Brandenburger, Huber, Graf von Matuschka und Bartol MdB

»Die Länder müssen wie geplant mehr Fachingenieure einstellen und für eine konstante Abwicklung sorgen.« Die viel zu langen Genehmigungszeiten seien nach wie vor ein Ärgernis. »Wir brauchen standardisierte Prüfungen und einen Annaheschluss für Einsprüche«, so von Matuschka weiter. Die Industrie könne der Verwaltung bei der Beschleunigung der Planungs- und Bauphase helfen, wenn die Modellvielfalt der Beschaffungsvarianten – einschließlich Design&Build-, Partnering- oder ÖPP-Modelle – mehr genutzt würde. Auch bei klassischen Bauverträgen sei noch Verbesserungspotenzial: In vielen Ländern sei es üblich, dass Baufirmen Sondervorschläge einbringen. Dies werde wegen drohender Verfahrensprobleme in Deutschland kaum noch praktiziert.

Evolution statt Revolution

Der Bund brauche bessere Instrumente, um die Planung, die Realisierung und den Betrieb seiner Bundesfernstraßen zu steuern, forderte **Sören Bartol MdB**, Stellvertreter der Fraktionsvorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion. Bei der Reform der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen müsse es eine Evolution geben, keine Revolution, so Bartol. Wichtig sei das Privatisierungsverbot der Bundesfernstraßen und der geplanten Bundesfernstraßengesellschaft. Bartol warnte, dass eine schlechte Umsetzung und zu viele neue Schnittstellen

bei der Gründung die Verwaltung langfristig lähmen könne. Nachdem auf Druck der Länder endlich genügend Geld bereitstehe, dürfe die Gründung der Bundesfernstraßengesellschaft nicht dazu führen, dass der Investitionshochlauf durch Organisationsprobleme behindert werde, so **Martin Huber**, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Hamburg. Die Infrastrukturgewährleistung im Fernstraßenbereich sei eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Ländern. Diesen Kraftschluss aufzulösen liege nicht im Interesse der Infrastrukturentwicklung. Hinsichtlich eines zügigen Verkehrsausbaus müssten für die Übergangsphase smarte und einvernehmliche Lösungen gefunden werden.

Dirk Brandenburger, Geschäftsführer DEGEG, sagte, dass der Investitionshochlauf eine große Herausforderung sei. Nicht mehr Bau nach Kassenlage, sondern die schnelle Umsetzung der Projekte heiße die Devise. Lange Planungszeiten, ein hoher Abstimmungsaufwand sowie ein Engpass bei den Genehmigungsverfahren seien die Hemmnisse für die schnelle Umsetzung. Die Lösung liege u. a. in einer strikten der Projektpriorisierung, der Schaffung ausreichender Personalkapazitäten, straffer Administration sowie einer Standardisierung der natur-schutzfachlichen Anforderungen. ■

Termine

Lenkungskreise

26.01.2017 | Berlin | Häfen und Schifffahrt mit dem Vorsitzenden Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG sowie Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung Hamburg Süd-amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG, Knut Fleckenstein, MEP, Vice-Chair S&D Group European Parliament und den Vertretern der Generaldirektion Wettbewerb: Felix Schulyok und Bernd-Andreas Schmidt.

Veranstaltungen

17.01.2017 | Berlin | Parlamentarischer Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag und DVF »Leise Züge 2020 – eine Zwischenbilanz« mit dem Vorsitzenden der Parlamentsgruppe Martin Burkert MdB und Alexander Dobrindt MdB, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann MdB, Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dr. Heiko Fischer, Vorsitzender des Vorstands VTG Aktiengesellschaft, Erwin Rüdell MdB, Mitglied der Parlamentsgruppe Bahnlärm im Deutschen Bundestag, Dr. Jürgen Wilder, Vorsitzender des Vorstands DB Cargo AG, Marcin Wójcik, Referent Einheitliches Europäisches Bahngebiet, GD Transport und Verkehr, EU-Kommission und Matthias Gastel, Bahnpolitischer Sprecher der Fraktion, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Deutschen Bundestag.

14. Februar 2017 | Berlin | Parl. Abend Luftverkehr mit dem Präsidiumsmitglied Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG sowie weiteren Gästen unter anderem Ralf Teckentrup, Vorsitzender der Geschäftsführung Condor Flugdienst GmbH und Karl Ulrich Garnadt, Vorstandsmitglied Ressort Eurowings und Aviation Services Deutsche Lufthansa AG.

VERKEHRSWEGE PLANEN, FINANZIEREN, BAUEN UND VERWALTEN

Länder müssen nun bei der Infrastrukturgesellschaft mitziehen

»Nach der Einigung der drei Bundesminister Wolfgang Schäuble, Alexander Dobrindt und Sigmar Gabriel befinden sich die notwendige Grundgesetzänderung und das Errichtungsgesetz zur Etablierung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr in der Ressortabstimmung. Jetzt sind die Bundesländer am Zug, den nächsten Schritt mitzugehen«, appelliert Dr. Ulrich Nußbaum, DVF-Präsidiumsvorsitzender, an die Länder.

Foto: Deutsche Bahn AG



Die notwendige Grundgesetzänderung und das Errichtungsgesetz sollten laut **Dr. Ulrich Nußbaum**, Präsidiumsvorsitzender des DVF, zügig beschlossen werden. Denn erst mit dem Einverständnis der Länder werde der Weg für eine zentrale Steuerung von Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb und Erhaltung der Bundesfernstraßen durch den Bund bereitet.

»Wir unterstützen die im neuen Entwurf von Artikel 90 Grundgesetz vorgesehene Errichtung einer privatrechtlichen Gesellschaft im unveräußerlichen Eigentum des Bundes, die für Bundesautobahnen und mit ihnen verbundenen autobahnähnliche Bundesstraßen zuständig sein soll«, betont Nußbaum. Damit könne nach der Überjährigkeit des Verkehrshaushaltes ein wei-

terer Reformschritt des »DVF-Zukunftsprogramms Verkehrsinfrastruktur« umgesetzt werden.

Investitionshochlauf umsetzen

Trotz dieser angestoßenen Reformen mahnt Nußbaum, das Tagesgeschäft engagiert weiter zu führen: »Es bleibt die Herausforderung, den Investitionshochlauf mit den vorhandenen Kapazitäten und Strukturen jetzt bestmöglich umzusetzen. Dazu müssen die Zahl der baureifen Projekte zügig erhöht und die noch bestehenden Auftragsverwaltungen der Länder optimiert werden. Der Bund sollte dazu rasch eine Aufstockung der Planungsmittel bewilligen. Diese Anstrengungen kommen dann auch der künftigen Infrastrukturgesellschaft Verkehr des Bundes zu Gute.« ■

Das Präsidium, die Geschäftsführung und die Mitarbeiter des DVF wünschen den Mitgliedern, Freunden und Unterstützern alles Gute und viel Erfolg für das Jahr 2017.

Politikspiegel

Änderungsbedarf beim Schienenlärmschutzgesetz

Der Betrieb von lauten Güterwagen soll zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 verboten werden. Dies sieht der Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes vor. Das Verbot ist ein wichtiger Schritt, um die Lärmsanierung an den Schienenwegen und das Förderprogramm zur Bremsumrüstung von Bestandsgüterwagen zu ergänzen. Die deutschen Bestandsflotten werden bis Ende 2020 vollständig auf leise Bremssysteme umgestellt oder altes Wagenmaterial durch neue leise ersetzt. Damit der Schienengüterverkehr in Gänze leiser wird, dürfen keine lauten Wagen ab 2020 auf unserem Netz verkehren. Andernfalls würden die lärmindernden Investitionen ergebnislos ausgehen.

Im Detail bestehen insbesondere bei den Ausnahmetatbeständen des Gesetzesentwurfs, einige kritische Punkte. Hierzu zählt etwa, dass zukünftig laute Güterwagen erlaubt sind, wenn diese durch eine niedrige Geschwindigkeit den Lärmpegel von leisen Wagen nicht übersteigen. Durch langsamer fahrende Wagen drohen drastische Kapazitätsverluste im Gesamtnetz für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bereits wenige langsame Zugtrassen haben negative Folgen auf die Netzkapazität und damit direkt auf den Schienengüter- und Personenverkehr. Dadurch wird die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs insgesamt geschwächt. Zudem hat der Vollzug des Gesetzes in der vorliegenden Form einen großen administrativen Aufwand und erhöht die Produktionskosten. Die Vorbereitung und tatsächliche Umsetzung der operativen Steuerung von lauten und leisen Zügen im System Schiene ist hochkomplex und mit enormen Kosten verbunden, bei Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen im deutlich zweistelligen Millionenbereich pro Jahr. Das DVF plädiert dafür, diese kritischen Punkte im weiteren Gesetzgebungsverfahren auszuräumen.