



Editorial

Prof. Dr. Jan Ninnemann

Der Güterverkehr soll sich gemäß offizieller Prognose in den kommenden Jahren expansiv entwickeln. Bestimmt wird diese Perspektive durch den Lkw, der in Bezug auf Preis und Leistung zumeist den Standard definiert. Trends wie Internationalisierung, Digitalisierung, Standardisierung, eine sich verändernde Güterstruktur (hochfrequent verkehrende Güter, mehr leichte und hochwertige Güter, ein durch B2C- und B2B-Verkehre boomender Internethandel mit spezifisch höheren Emissionswerten) sowie zunehmende Anforderungen der Verladerschaft erhöhen den verkehrs- und umweltpolitischen Anpassungs- und Handlungsdruck.

Auf mittelfristige Sicht wird auch im Personenverkehr mit einem weiteren Wachstum gerechnet. Im Vergleich zum Jahr 2019 wird ein Anstieg des gesamtmodalen Personenverkehrsaufkommens bis zum Jahr 2025 in Höhe von rund 3,1 % prognostiziert; für die Personenverkehrsleistung wird eine Zunahme von insgesamt rund 3,2 % erwartet. Am Wachstum in den kommenden Jahren sollen zwar alle Verkehrsträger partizipieren, allerdings werden nach der Prognose im Jahr 2025 noch nicht alle Verkehrsträger ihre Niveaus aus dem Jahr 2019 erreicht haben.

Vor dem Hintergrund dieser Aussichten wird immer deutlicher, dass die Wachstumsstrategien der Vergangenheit in Zukunft nicht oder nur innerhalb bestimmter Grenzen funktionieren werden. Mehr Verkehr erfordert schlussendlich mehr Infrastruktur, führt zu mehr Abgas und Lärmemissionen sowie zu vielen Unfällen. Mehr Infrastruktur für die Verkehrsträger erhöht wiederum den Flächenbedarf und erhöht die Nutzungskonkurrenz um zunehmend knappe, vergleichsweise naturbelassene Flächen. Der Bedarf an zusätzlicher Infrastruktur wird zuletzt vermehrt mit der Notwendigkeit begründet, die Resilienz der Infrastruktur in Deutschland zu erhöhen.

Großvorhaben insbesondere im Bereich Schiene dauern dabei immer länger. Das hat viele Gründe:

rechtliche Vorgaben, Personalmangel bei Vorhabenträgern und Genehmigungsbehörden, komplexe Umweltverträglichkeitsprüfungen, manchmal schlicht Planungsfehler, oft aber auch mangelnde Akzeptanz von Stakeholdern und unmittelbar Betroffenen. Die Möglichkeit Informationen über Planungsprojekte und -verfahren digital zu verbreiten und Partizipationsprozess online zu gestalten wird in dieser Ausgabe wissenschaftlich beleuchtet. In weiteren Artikeln werden u. a. die Effekte einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene unter Emissionsgesichtspunkten evaluiert und das Thema Ausbau der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge vertiefend betrachtet.

Eine spannende Lektüre wünscht

Prof. Dr. Jan Ninnemann, Präsident der DVWG