



MES Expo: DVF mit Podium vertreten · Seite 4

Seite 6 Ferlemann: Deutschland muss wieder Bahnland werden!

Seite 6 Landstromversorgung an deutschen Seehäfen wird ausgebaut

Seite 8 Klimaschutz und Luftverkehr sachlich diskutieren

Seite 10 Neu im Verkehrsforum

Seite 11 Neue Mobilitätsformen auf dem Vormarsch und dem Prüfstand

Seite 13 Dr. Ruete fordert Europäische ETCS-Nachrüstungsstrategie für Züge

Seite 14 Neues DVF-Format Quergedacht

Seite 16 Wir brauchen einen Klimafonds für den Verkehrssektor

Editorial

Schiene gezielt elektrifizieren

Die Koalition hat beschlossen, bis zum Jahr 2025 rund 70 Prozent des Schienennetzes zu elektrifizieren – bisher sind es 60 Prozent. Lohnt es sich, die übrigen 40 Prozent mit Oberleitungen zu bestücken? Ist das im laufenden Betrieb machbar ohne die Kunden wegen Ausfallzeiten zu verprellen? Ein großer Teil des noch nicht elektrifizierten Netzes entfällt auf den Regionalverkehr. Der Bund investiert in die Elektrifizierung etwa über die massive Erhöhung des GVFG. Zudem soll der vordringliche Bedarf im Bedarfsplan 2030 den Anteil der Oberleitungsstrecken auf 67 Prozent steigern, für den Güterverkehr sollen Ausweichstrecken oder Lückenschlüsse finanziert werden. Auch Gelder für alternative Antriebe sind im Bundeshaushalt eingeplant – allerdings fehlt die Verpflichtungsermächtigung für die Folgejahre.

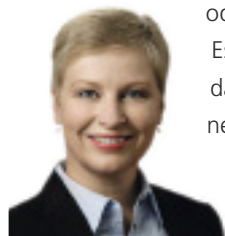
Die Länder und Verkehrsverbünde müssen weit in die Zukunft denken und Verkehrsverträge über zehn Jahre für einen klimaschonenden, zuverlässigen und bezahlbaren SPNV ausschreiben. In einigen Bundesländern sind bereits Züge mit Wasserstoffantrieb oder Batterie-Hybrid auf dem Gleis. Nicht überall wird sich der Bau einer

Oberleitung lohnen oder möglich sein.

Es ist daher wichtig, dass die verschiedenen Arbeitsgruppen im Schienenbereich sich verknüpfen

und strategische Maßnahmen erarbeiten, die den Eisenbahnverkehr in Deutschland planvoll und strukturiert voranbringen.

Dr. Heike van Hoorn
DVF-Geschäftsführerin



Ferlemann: Deutschland muss wieder Bahnland werden!

Die Bundesregierung steckt so viel Geld wie seit Jahrzehnten nicht mehr in den Verkehrsträger Schiene. Getrieben durch Klimaschutzziele soll der Schienenverkehr bis 2030 klimaneutral fahren. Ein sehr ehrgeiziges Ziel, denn vor allem der Nahverkehr fährt noch mit Dieselloks. Welche die zukünftige Antriebsoption ist, darüber diskutierten Vertreter aus Politik, Betreiber und Industrie bei der Veranstaltung der Parlamentsgruppe Schienenverkehr (PG Schiene).

Bei der vom DVF organisierten Veranstaltung der PG Schiene im Deutschen Bundestag sagte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur **Enak Ferlemann MdB**: »Deutschland war mal Bahnland und muss es wieder werden. Die Schiene bekommt in den nächsten Jahren so viel Geld wie noch nie. Es wird vielmehr eine Herausforderung, es zu verbauen. Allein die Bundesmittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) werden von 330 Millionen auf eine Milliarde, später sogar auf zwei Milliarden Euro, aufgestockt.«

Özdemir: Diesellok gehört ins Museum
Auch der Vorsitzende der PG Schiene **Cem Özdemir MdB**, Vorsitzender des

Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur betont die zentrale Bedeutung der klimafreundlichen Schiene: »Wir benötigen eine umfassende und langfristige Investitionsstrategie, in Hinblick auf die Klimakrise und für einen modernen Wirtschaftsstandort Deutschland. Der Schienenverkehr ist in Sachen Klimaschutz bereits Vorreiter unter den Verkehrsträgern und kann noch besser werden – mit einer Politik, die E-Mobilität und alternative Antriebe auf der Schiene fördert. Die Diesellok gehört absehbar ins Museum, direkt neben den fossilen Verbrenner.«

In Deutschland seien 60 Prozent des Schienennetzes elektrifiziert, so Ferlemann. Man müsse, um die Klimaziele zu erreichen, in den nächsten Jahren weitere 10 Prozent

elektrifizieren, also rund 3.300 Kilometer und das für die wichtigen Netze im Fern- und Güterverkehr.

Langwierige Planung ist ein Hemmnis

Aus Sicht der Besteller von Nahverkehrsleistungen konnte **Susanne Henckel**, Präsidentin Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. aus ihrer Erfahrung berichten und zeigte die Probleme bei der Elektrifizierung von Strecken auf. Demnach ginge der Bestandsschutz verloren, es müssten neue Plan- und Genehmigungsverfahren angefangen werden,

»Der Klimawandel wartet nicht. Deshalb ist es wichtig, dass wir schnell und technologieoffen die besten Lösungen umsetzen.«

Dr. Günter Zitzler

die Infrastruktur auch an den Bahnhöfen müsse erneuert werden. Dies alles koste sehr viel Geld und würde so manche Nebenstrecke unrentabel machen. Henckel betonte, dass es für die Erreichung der Klimaziele notwendig sei, dass mehr Menschen den Zug statt das Auto nutzen. Dafür müsse die Bahn zuverlässiger und pünktlicher werden. »Wir brauchen mehr Fahrgäste!«

Zwischenlösung: Hybridzüge

»Wir wollen noch mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene bringen. Dazu müssen weitere Strecken, auch weniger

befahrene, elektrifiziert werden«, ergänzte **Michael Donth MdB**, stellv. Vorsitzender PG Schiene. »Ich halte das deutlich aufgestockte Bundes-GVFG für ein geeignetes Instrument, um dies zusammen mit den Ländern voranzubringen. Aber nicht überall wird es volkswirtschaftlich Sinn machen, die Strecken zu elektrifizieren. Da bieten sich -und zwar schon heute- hybride oder wasserstoffgetriebene Fahrzeuge als Alternative an.«

»Für eine erfolgreiche Verkehrswende müssen wir endlich nachhaltig die Schiene stärken und dabei alle mitnehmen, auch auf

Nebenstrecken im ländlichen Raum. Rolls-Royce bietet umweltfreundliche und zuverlässige Antriebslösungen, die sofort für alle Schienenfahrzeuge und ohne teure Anpassung der Infrastruktur einsetzbar sind. Unser Hybrid ist um 75 Prozent leiser, emittiert bis zu 30 Prozent weniger CO₂ und kann deutlich engere Takte bedienen. Mit synthetischen Kraftstoffen wird diese Technologie mittelfristig zudem völlig CO₂-neutral alle Ziele erreichen«, erklärte **Dr. Günter Zitzler**, Leiter Anwendungstechnik Bahnmotoren, Rolls-Royce Power Systems, die technische Machbarkeit einer Umrüstung der Dieselloks auf Hybridantrieb.

Dafür sei eine entsprechende Tank- oder Ladeinfrastruktur notwendig und es sei daher klug sich zu überlegen, ob man als Betreiber die Assets weiter nutzen kann, etwa durch Umrüstung, so **Torsten Schein**, Vorsitzender der Geschäftsführung, DB Energie GmbH.

Schein sagte zu den unterschiedlichen Antriebskonzepten: »Es gibt nicht das eine Antriebskonzept. Die Deutsche Bahn verfolgt daher einen technologieoffenen Ansatz. Die geeignete Wahl und Anzahl der Ladestellen ist von den Gegebenheiten der jeweiligen Strecken abhängig. Wir werden also ein Nebeneinander unterschiedlicher Konzepte sehen, wobei auf Strecken für Personenfern- und Güterverkehr die Elektrifizierung über Oberleitungen das Mittel der Wahl ist.«

Wirtschaftlichkeit darf nicht vernachlässigt werden

»Alternativ angetriebene Schienenfahrzeuge werden sich durchsetzen, wenn sie eine zuverlässige und wirtschaftliche Alternative darstellen, und zwar über die gesamte Lebensdauer hinweg. Die Fahrzeugindustrie muss diese Herausforderung annehmen. Zudem muss der Betreiber der Infrastruktur auf Bestellung sicherstellen, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme alle für den Betrieb notwendigen Lade- bzw. Tankeinrichtungen fertiggestellt und einsatzbereit sind«, sagte Henckel mit Blick auf die Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit. ■

Seite 2: Özdemir MdB,
Vorsitzender PG Schiene

V. I. Donth MdB; Dr. van Hoorn, DVF-Geschäftsführerin; Dr. Zitzler; Henckel; Schein; Landwehr (Moderatorin), DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung; PSts. Ferlemann MdB



Zur Sache

Schiene wird noch klimafreundlicher

Wer hätte noch vor nicht allzu langer Zeit gedacht, dass der Verkehrsträger Schiene in der öffentlichen Meinung und im politischen Diskurs so im Mittelpunkt steht wie jetzt. Das hat Gründe und die Bundesregierung investiert nun massiv in die Schiene. Rekordsummen fließen in den Erhalt, Ausbau und die Modernisierung – das ist dringend nötig. Zu lange wurde auf Verschleiß gefahren. Das muss aufgeholt werden. Zudem ist die Schiene unerlässlich zur Erreichung unserer Klimaschutzziele. Insgesamt müssen wir dafür rund 42 Prozent CO₂ im Verkehrssektor einsparen. Eine gewaltige Herausforderung. Im Bahnverkehr besteht eine 60-prozentige Netzelektrifizierung, heißt: 40 Prozent sind nicht elektrifiziert. Wir haben dazu im Bundesverkehrsministerium eine 4-Säulen-Strategie entwickelt. 10 Prozent sollen zunächst elektrifiziert werden, das sind etwa 3.300 km Strecke im Fern- und Güterverkehr. Dadurch wird unter anderem ein Traktionswechsel überflüssig. Für den Nahverkehr setzen wir auf erneuerbare Energien, etwa Wasserstoff. Allerdings müssen die Verkehrsverbände solche alternativen Antriebsformen auch in ihren Ausschreibungen vorsehen. Die dritte Säule sind Ausweichverkehre auf Nebenstrecken, die für Fern- und Güterverkehr bis 2030 entsprechend ausgestattet werden. Und die vierte



Säule stellen die Förderprogramme für first mover und für Grundlagenforschung. Damit

wollen wir auch gemeinsam mit den Bundesländern und Verkehrsverbänden den Schienenverkehr in Deutschland noch klimafreundlicher gestalten und einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase ermöglichen.

Enak Ferlemann MdB

Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur



MES Expo: DVF mit Podium vertreten

Erstmals hat dieses Jahr die Fachmesse Mobility Electronics Suppliers MES Expo in Berlin ihre Tore geöffnet. Das DVF war mit einem Podium gerne zu Gast bei dieser neuen Messe. Das Dialog-Forum »Connected Mobility und Klimaschutz« zeigte mit RIO, Würth Elektronik, VITRONIC, Mobileye und dem Zweirad-Industrie-Verband die ganze Dynamik und Breite der digitalen Anwendungen im Verkehrsbereich.

Die digitale Vernetzung hält auf breiter Front Einzug in den Verkehrssektor. Das kann auch beim Klimaschutz helfen. Deutschland muss seine CO₂-Emissionen bis 2030 drastisch senken. Der Auftrag lautet also: Vernetzung und Automatisierung müssen den Verkehr nachhaltiger, effizien-

und leistungsfähigen Mobilfunk. Dieser sei Grundlage für ein vernetztes, leistungsfähiges und nachhaltiges Mobilitätssystem: »Elektrifizierung und Digitalisierung bedingen sich gegenseitig – beides bringt die Chance, die Fahrzeuge und Verkehrsmittelnutzung auch unter Klimagesichtspunkten

»Wir müssen etwas gegen diese digitale Zweiklassengesellschaft in der Logistikbranche tun!«

Martin Anke

ter und noch sicherer machen. Welche neuen Technologien und Dienstleistungen stehen dafür zur Verfügung? Wie kann Mobilität mit digitalen Tools optimal organisiert werden? Wie profitieren die Nutzer davon? Welche Rahmenbedingungen werden dafür benötigt?

Flächendeckender Mobilfunk ist Grundlage

DVF-Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn** forderte mehr Bürokratieabbau und Tempo für einen flächendeckenden

zu optimieren. Was wir brauchen, ist ein Ausbau von Infrastruktur und Breitband. Dafür müssen die regulatorischen Hemmnisse beseitigt werden. So beschleunigt die Bundesregierung zwar den Breitbandausbau, aber für die Kommunen gibt es beispielsweise keine Verpflichtung die verlegten Kabel zu kartieren und damit gibt es kein Netz-Kataster.«

V. I. Schöffner und Lerche: Digitalisierung erhöht Sicherheit

Digitalisierung: Kleine Unternehmen müssen aufholen

Martin Anke, Vice President Sales & Marketing, RIO – The Logistics Flow, TRATON GROUP ging auf den notwendigen Mentalitätswandel im Logistiksektor ein: »Wer in der Transportlogistik bestehen will, wird an digitalen Lösungen nicht vorbeikommen. In einer Branche mit so großem Zeit- und Kostendruck ist kaum mehr Platz für Excel-Tabellen. Die Angebote auf der RIO Plattform heben Effizienzpotenziale – sowohl für Verlager als auch für Transportfirmen. Viele kleine Unternehmen tun sich aber immer noch schwer mit der Digitalisierung ihrer Logistik, während viele Große schon sehr professionell unterwegs sind. RIO unterstützt kleine Unternehmen auf dem Weg in die Digitalisierung mit einfach buchbaren und jederzeit kündbaren Produkten. Damit tragen wir zur Demokratisierung der digitalen Welt in der Logistik bei.«

Zur Vermeidung von Unfällen mit Fahrradfahrern und Fußgängern sollen vor allem in Lkws vermehrt Abbiegeassistenten eingebaut werden. Laut Mobileye Germany GmbH ist die Nachrüstung mit Abbiegeassistenten bei fast allen Fahrzeugen möglich. Die Mobileye-Systeme sind darauf ausgelegt, dass sie kostensparend und schnell integriert werden können – dies ist besonders für Flotten relevant. Eine der größten Herausforderungen auf dem Weg zum automatisierten Fahren sieht Mobileye in der Definition von einheitlichen Standards und Richtlinien. Erst wenn diese branchen- und länderübergreifend implementiert werden, wird autonomes Fahren Realität.

Weltweite Nachfrage nach deutschen Produkten

Deutsche Produkte und Dienstleistungen im Bereich Digitalisierung werden weltweit nachgefragt und haben sich zu einem wachsenden Wirtschaftszweig entwickelt. »VITRONIC ist weltweit aktiv. Die Region des Nahen Ostens spielt eine große Rolle für unsere Geschäftstätigkeit«, zeigte **Michael Leyendecker**, Direktor Hauptstadtbüro Berlin/Zweigstelle Potsdam, VITRONIC Dr.-Ing. Stein Bildverarbeitungssysteme GmbH,

die Aktivitäten seines Unternehmens. »VITRONIC hat mehr als 5000 Verkehrstechniksysteme an Kunden in dieser Region, insbesondere in den Vereinigten Arabischen Emiraten, Saudi Arabien und Oman, geliefert. Diese Länder sind sehr innovationsfreudig und offen für neue technische Lösungen zur Digitalisierung, Vernetzung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.«

Dass deutsche Unternehmen bei den Hardware-Komponenten weltweit führend sein können, verdeutlichte auch Sven Lerche, Business Development Manager New Mobility, Würth Elektronik eiSos GmbH & Co. KG: »Die Elektronik-Hardware ist einer der Hauptinnovationstreiber für die Mobilität der Zukunft. Diese Tatsache ist für uns als Würth Elektronik eiSos sehr erfreulich, da wir mit unserem breiten und stetig wachsenden Bauteile- und Service-Portfolio bestens für diesen Trend aufgestellt sind.«

Dr. van Hoorn hob hervor, dass die Digitalisierung nicht nur bei der Verbesserung des Pkw- und Lkw-Verkehrs helfe. Auch bei der Schiene, der Wasserstraße, dem ÖPNV und Radverkehr sei dies ein Thema hinsichtlich der Multimodalität, Kundenfreundlichkeit und Sicherheit. »Die Digitalisierung ist auch in der Fahrradbranche angekommen. Doch da das Fahrrad bzw. das E-Bike schon per se ein klimaschonendes Verkehrsmittel ist, geht es bei der digitalen Vernetzung des Fahrrades weniger um Klimaschutzaspekte. Digitalisierung rund ums Fahrrad zielt viel mehr auf die Bereiche Sicherheit, Leistungsmessung, Effizienzsteigerung, verbesserter Service oder auch Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern ab. Besonders das deutliche Wachstum im E-Bike-Segment hat die Digitalisierung im Fahrradbereich massiv vorangetrieben«, so **Anke Schöffner**, Leiterin Politik & Interessenvertretung Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV). ■

Impressionen von der Veranstaltung





© HHLA Thies Rätzke

Landstromversorgung an deutschen Seehäfen wird ausgebaut

Welche Strategie brauchen die deutschen Seehäfen, um im Wettbewerb mit den europäischen Standorten beim Klimaschutz und bei der Digitalisierung mitzuhalten. Beim Lenkungskreis Häfen/Schifffahrt präsentierte der hamburgische Staatsrat Dr. Sevecke die Beschlüsse der Hansestadt hierzu. Für die Terminals und Logistikdienstleister sind dies entscheidende Weichenstellungen für die Zukunft ihrer Geschäftsentwicklung.

Staatsrat **Dr. Torsten Sevecke** berichtete über die Maßnahmen des Senats zur Zukunftssicherung der Hafenwirtschaft. Neben der Verkehrsinfrastruktur und der Digitalisierung gehe es dabei auch um den Klimaschutz. Dr. Sevecke: »Der Senat hat beschlossen, an fast allen Terminals Einrichtungen zur Landstromversorgung von Schiffen zu installieren. Notwendig sind aber auch synthetische Kraftstoffe und Wasserstoff als saubere Energieträger für den Verkehr. Für die Unternehmen, die solche Technologien in Deutschland aufbauen können, müssen wir mehr Unterstützung organisieren.«

Auch der Lenkungskreisvorsitzende **Frank Dreeke**, Vorstandsvorsitzender BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, unterstrich die Bedeutung alternativer Kraftstoffe und technologieoffener Ansätze: »Angesichts der öffentlichen Konzentration auf die Elektromobilität müssen wir als Industrie deutlich machen, dass wir auch andere

Lösungen für die verschiedenen Verkehrsträger brauchen.«

Planungsbeschleunigung ist für die Häfen wichtig

Dr. Christoph Ploß MdB, Berichterstatter für Seeschifffahrt und Seehäfen der CDU/CSU-Fraktion, bekräftigte, dass saubere Energieträger günstiger werden müssten, um deren Einsatz im Verkehrssektor auszuweiten. »Dazu ist die Absenkung der EEG-Umlage und der Stromsteuer erforderlich. Außerdem muss die Bundesimmissionschutzverordnung so angepasst werden, dass E-Fuels an Tankstellen verkauft werden dürfen.«

Ein weiteres wichtiges Thema war für Ploß die Planungsbeschleunigung. Er habe gemeinsam mit CDU-Politikern aus Bund und Ländern einen 12-Punkte-Plan mit konkreten Maßnahmen erarbeitet: »Wir werden diesen Plan dem CDU-Bundesparteitag im November zum Beschluss vorlegen und

streben dann eine zeitnahe Abstimmung im Bundestag an.«

Schiffsgrößen und Digitalisierung nehmen zu

Auf die Bedeutung der Digitalisierung für die Unternehmensstrategie der HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG wies **Lars Neumann** hin: »Wir wollen uns auf künftige Marktentwicklungen vorbereiten und strategisch optimal in der Logistikkette positionieren. Dafür bauen wir gemeinsam mit unseren Kunden auch unsere Fähigkeiten als digitaler Knotenpunkt aus.« Die Digitalisierung ermögliche es dem Hamburger Hafen, seine Leistung im Rahmen der gegebenen Infrastruktur weiter zu erhöhen: »Egal wie groß die Schiffe sind: Wir werden sie abfertigen können.«

Auf eine immer weiter ansteigende Schiffsgröße ging auch DVF-Präsidiumsmitglied **Dr. Arnt Vespermann** ein. Der Sprecher der Geschäftsführung von Hamburg Süd erläuterte, warum seine Reederei auf Containerschiffe bis 20.000 TEU setze: »Angesichts des volatilen weltweiten Geschäfts verschaffen uns diese Größen mehr Flexibilität als noch größere Schiffe. Wir

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

werden uns, wie auch andere große Containerlinien, künftig viel stärker als Logistiker aufstellen. Und wir wollen das Verhältnis zwischen Investitionen und Erträgen besser austarieren.«

Auch das Thema Umwelt spielt für Hamburg Süd eine große Rolle. Die IMO-Vorgaben zum Schwefelgehalt ab 2020 seien sehr teuer zu erfüllen. So kostet die Nachrüstung mit Scrubber Retrofit für ein Schiff zwischen 14.000 und 20.000 Euro einschließlich der Werftkosten, Einbau und weitere Nebenkosten 8–10 Millionen US Dollar. Auch im Klimaschutz habe man sich ehrgeizige Ziele gesetzt: »Hamburg Süd will bis 2050 CO₂-neutral sein.«

Auf den Brexit vorbereiten

Marcus Braue, Niederlassungsleiter bei DFDS Germany, erläuterte im Lenkungskreis, wie sich die Fährlinie auf den Brexit einstellt. Der Verkehr mit UK habe einen Anteil von 50 Prozent am Konzernumsatz. Braue: »DFDS hat massiv in die Themen Zoll und IT investiert, so dass wir auch auf einen harten Brexit gut vorbereitet sind. Das größte Problem für die Wirtschaft ist die Unsicherheit des weiteren politischen Ablaufs.« ■

Personalie

Heftberger rückt ins Präsidium auf

Künftig wird **Agnes Heftberger**, Geschäftsführerin, VP Sales, IBM Global Markets, IBM Deutschland GmbH, dem DVF-Präsidium als neues Mitglied angehören. Heftberger übernimmt den Präsidiumssitz von **Wolfgang Wendt**, der innerhalb von IBM eine neue Aufgabe verantwortet und somit



seinen Sitz zur Verfügung stellte. Wendt war von Oktober 2017 bis November 2019 Präsidiumsmitglied

und Vorsitzender des Lenkungskreises Digitale Vernetzung. Agnes Heftberger wird künftig diesen Lenkungskreis ebenfalls leiten. »Wir sind froh, dass wir mit Frau Heftberger die Kontinuität in unserem Themenbereich »Digitales« so kompetent fortsetzen können. Ausgesprochene Fachkenntnis, Empathie und der Blick für das Zukunftspotenzial der IT im Mobilitäts- und Logistik-

bereich zeichnen Frau Heftberger aus. Sie ist seit 2001 bei IBM und verfügt über einen wertvollen Erfahrungsschatz, von dem wir auch im Lenkungskreis Digitale Vernetzung profitieren werden«, sagt Präsidiumsvorsitzender **Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner**.

Doppelspitze beim DVF: Dr. Heike van Hoorn und Dr. Florian Eck werden gleichberechtigte Geschäftsführer

Das Präsidium hat dem DVF eine Doppelspitze gegeben. Der bisher stellvertretende Geschäftsführer **Dr. Florian Eck** rückt am 1. Januar 2020 zum gleichberechtigten Geschäftsführer neben der bisherigen Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn** auf. DVF-Präsident Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner erklärte: »Die Geschäftsführung des DVF leistet hervorragende Arbeit. Mit der Doppelspitze aus Heike van Hoorn und Florian Eck wird das DVF einmal mehr zum Vorreiter – nicht nur in der Mobilität. Die DVF-Geschäftsführung lebt das Prinzip der Doppelspitze bereits heute. Mit der Neustrukturierung vollziehen wir dieses formal nach und stärken gleichzeitig die Schlagkraft der Geschäftsführung.«

Volumenzuwächse werden mit immer größeren Schiffen realisiert

		TEU Tragfähigk. (tdw)	Länge Meter	Container Reihen
CMA CGM LNG 2020		22.500 TEU 230.000	400	24
MSC 2019		23.000 TEU 200.000	400-402	23
OOCL Hong Kong 2017		21.100 TEU 200.000	400	23
CMA CGM Marko Polo 2012		16.020 TEU 180.000	395	21
NYK Altair 1994		4.953 TEU 63.000	300	15

Quelle: Hamburger Hafen und Logistik AG



© Flughafen München GmbH

Klimaschutz und Luftverkehr sachlich diskutieren

Die regulatorische Belastung des Luftverkehrs wird in Deutschland weiter erhöht, ohne dass dies positive Effekte für den Klimaschutz hätte. Gleichzeitig stecken wichtige Verbesserungen des Luftverkehrssystems, welche die Effizienz erhöhen würden, in komplizierten Abstimmungsverfahren zwischen EU, Bund und Ländern fest. Angesichts der bevorstehenden massiven Anhebung der Luftverkehrsteuer hat der Lenkungskreis Luftverkehr des DVF erörtert, wie die Rahmenbedingungen in Zukunft konstruktiv gestaltet werden können.

Thorsten Dirks, DVF-Lenkungsvorsitzender Luftverkehr und Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG, sagte in der Sitzung: »Wir können die Klimabilanz des Fliegens durch neues Fluggerät, durch den Single European Sky, mit neuen Technologien und nachhaltiger Kraftstoffe verbessern. Dafür brauchen die Luftverkehrsunternehmen Investitionskraft und konkrete politische Maßnahmen und Initiativen.« Die Förderung von synthetischen Kraftstoffen, neue Impulse für den

kreis in den kommenden Monaten vorantreiben will. Die Bundesregierung will den Single European Sky als ein Schwerpunktthema auf die Agenda ihrer EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2020 setzen.

Auch die Markteinführung von E-Fuels unterstützen

Björn Simon MdB, Mitglied der Ausschüsse für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit des Deutschen Bundestages

»Wir sollten nicht nur die Forschung und Entwicklung von E-Fuels unterstützen, sondern auch die Markteinführung.«

Björn Simon MdB

einheitlichen europäischen Luftraum (SES) und die Neuordnung der Fluggastkontrollen sind die Kernthemen, die der Lenkungs-

sagte: »E-Fuels müssen für den Luftverkehr verfügbar werden. Eine Markteinführungsförderung ist unerlässlich. Dafür müssen

wir in signifikantem Umfang Mittel aus der Luftverkehrsteuer einsetzen«. Die Anhebung der Luftverkehrsteuer auf nahezu zwei Milliarden Euro p.a. bewertete Simon kritisch. Das Geld fehle am Ende den Airlines für saubere Flotten. Ebenso wie Dirks war auch Simon der Ansicht, dass die Diskussion über den Klimaschutz im Luftverkehr versachlicht werden müsse.

Negative Auswirkung auf Arbeitsplätze

Christine Behle, Stellvertretende Bundesvorsitzende der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, stellte ebenfalls fest, dass die Belange des Luftverkehrs in Politik, Medien und Öffentlichkeit immer schwerer zu vermitteln seien. Die negativen Auswirkungen einer weiteren Erhöhung der Luftverkehrsteuer auf die Arbeitsplätze seien absehbar. Behle empfahl der Branche, mit Lösungsvorschlägen und Konzepten offensiv beim Klimaschutz voranzugehen. Die Akteure im Luftverkehr müssten Geschlossenheit zeigen.

Dringender Handlungsbedarf bei Luftsicherheitskontrollen

Konzepte, Lösungsvorschläge und konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz präsentierte **Dr. Pierre Dominique Prümm**, Mitglied des Vorstands der Fraport AG. Der Standort Frankfurt sei in den letzten Jahren weiter dynamisch gewachsen, so dass das Terminal 3 dringend gebraucht werde. Beim Lärmschutz seien bisher immer tragfähige Kompromisse gelungen. Fraport wolle außerdem die CO₂-Emissionen des Flughafens bis 2030 halbieren und bis 2050 auf null reduzieren. Dies könne man durch Maßnahmen in den Bereichen Gebäude, Fuhrpark und Energieversorgung schaffen. Bereits seit vielen Jahren habe Fraport den Energieaufwand vom Verkehrswachstum entkoppelt. Die großen operativen Herausforderungen seien die qualitativ hochwertige Abwick-

V. I. Behle, Dirks, Dr. van Hoorn (DVF-Geschäftsführerin), Simon MdB und Dr. Prümm diskutieren die aktuellen Herausforderungen an den Luftverkehr in Deutschland



lung der stark gestiegenen Flugbewegungen im Luftraum Frankfurt und die eingeschränkte Effizienz der Fluggastkontrollen. Lange Wartezeiten für Passagiere seien für alle Beteiligten schmerzhaft. An anderen Standorten würden die Dienstleister mittlerweile von sich aus Verträge kündigen, dies zeige, dass das gesamte System der Organisation von Luftsicherheit in Deutschland nicht mehr funktioniert.

»Alle sind sich seit langem einig, dass etwas passieren muss. Passiert ist aber bisher nichts. Wir als Flughäfen wollen mehr

»Das System muss jetzt umgestellt werden, wir brauchen dringend Entscheidungen der Politik!«

Dr. Pierre Dominique Prümm

Verantwortung als heute übernehmen, aber man lässt uns nicht. Das System muss jetzt umgestellt werden, wir brauchen dringend Entscheidungen der Politik!«, forderte Dr. Prümm.

Hessen will Pilotanlage für E-Fuels

Europäische und internationale Maßnahmen für ein Klimaregime im Luftverkehr seien die richtige Strategie, erklärte **Bernhard Maßberg**, Abteilungsleiter für Mobilität, Luftverkehr und Eisenbahnwesen im

sich die Frage, welchen Beitrag der Luftverkehr dazu leisten könne. Für den Einsatz von E-Fuels sei eine stringente Roadmap nötig. Hessen wolle die Bereitstellung von E-Fuels im Luftverkehr mit einer Pilotanlage demonstrieren. Auch sei man bereit, eine Geschäftsstelle zur deutschlandweiten Umsetzung im House of Logistics and Mobility (HOLM) einzurichten. Das Land habe dafür 15 Millionen Euro bereitgestellt. Maßberg wies auf die zeitgleich stattfindende Debatte im Hessischen Landtag hin. Die Landesregierung und Luftverkehrswirtschaft am Frankfurter Flughafen hätten bei schwierigen Projekten wie der Lärmpause und der Lärmobergrenze trotz zunächst unterschiedlicher Auffassungen erfolgreiche Vereinbarungen erzielt. ■

Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Die Europäische Kommission steuere auf das Ziel zu, die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 55 Prozent zu reduzieren. Somit stelle

Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten in der Luftsicherheit in Deutschland

	§5 LuftSiG	§8 LuftSiG	§9 LuftSiG
	Passagier-und Gepäckkontrollen (Hand-und Reisegepäck)	Personen-und Warenkontrollen (Mitarbeiter, Crews, Lieferaten)	Kontrolle sog. überlassener Bereiche (z.B. Wartungshallen), Kontrolle Luftfracht
Fachaufsicht	BMI / BPOL	Länder	Luftfahrtbundesamt (LBA)
Steuerung	BMI / BPOL	Flughäfen	Fluggesellschaften
Durchführung	i.d.R. priv. Dienstleister	i.d.R. priv. Dienstleister	i.d.R. priv. Dienstleister

Dreimal unterschiedliche Verantwortlichkeiten, dreimal unterschiedliche Infrastrukturen und Prozesse - am Ende kommen alle kontrollierten Personen und Waren im Sicherheitsbereich des Flughafens zusammen.

Termine

Lenkungskreise

29. Januar | Berlin | Infrastruktur

mit seinem Vorsitzenden Nikolaus Graf von Matuschka, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands, HOCHTIEF Aktiengesellschaft

11. Februar | Berlin | Güterverkehr und Logistik

mit seinem Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, Vorsitzender des Vorstands (CEO)

MOSOLF SE & Co. KG

3. März | Berlin | Luftverkehr

mit seinem Vorsitzenden Thorsten Dirks, Mitglied des Vorstandes, Deutsche Lufthansa AG

10. März | Berlin | Digitale Vernetzung

mit seiner Vorsitzenden Agnes Heftberger, Geschäftsführerin, VP Sales, IBM Global Markets, IBM Deutschland GmbH

19. März | Berlin | Gemeinsame Sitzung Bahntechnologie und Schienenverkehr

mit seinen Vorsitzenden Michael Peter, Chief Executive Officer Mobility, Siemens Mobility GmbH und Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur, Deutsche Bahn AG

Veranstaltungen

13.01.2020 | Berlin | Abendveranstaltung »Klimaschutz braucht Verkehrsinfrastruktur: Nachhaltig priorisieren, solide finanzieren, zügig realisieren!« u. a. mit Prof.

Dr.-Ing. Klinkner, DVF-Präsidiums-vorsitzender sowie den Präsidien Hillebrand, Vizepräsident für Verkehr ADAC, und Dr. Lutz, Vorstandsvorsitzender DB AG; Vortragende: Bartol MdB, SPD-Bundestagsfraktion; Prof. Dr.-Ing. Haghsheno, Karlsruher Institut für Technologie KIT; Hofmann, HOCHTIEF PPP Transport Westeuropa GmbH; Kühn MdB, Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Kruse MdB, CDU/CSU-Bundestagsfraktion

Neu im Verkehrsforum

Adolf Würth GmbH & Co. KG

Die Adolf Würth GmbH & Co. KG ist marktführend in Deutschland und Spezialist für Montage- und Befestigungsmaterial. Sie erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2018 einen Umsatz von 1,98 Milliarden Euro und beschäftigt derzeit über 7.000 Mitarbeiter. Davon sind rund 3.200 festangestellte Mitarbeiter im Außendienst, die Kunden in ganz Deutschland persönlich vor Ort betreuen. Über 500 Verkaufsniederlassungen versorgen die Kunden bei Sofort-Bedarf. Würth setzt dabei auf den richtigen Mix aus Direktvertrieb, stationärem Handel und E-Business.



Die Adolf Würth GmbH & Co. KG wurde 1945 von Adolf Würth im süddeutschen Künzelsau gegründet. Nach dem frühen Tod des Vaters im Jahr 1954 übernahm Reinhold Würth, der heutige Stiftungsaufsichtsratsvorsitzende der Würth-Gruppe, als 19-Jähriger das Unternehmen. Ausgehend von den Aufbaujahren der Nachkriegszeit entwickelte er aus dem damaligen Zweimannbetrieb einen weltweit tätigen Handelskonzern.

Inzwischen ist die Würth-Gruppe Weltmarktführer im Vertrieb von Montage- und Befestigungsmaterial. Sie besteht aktuell aus über 400 Gesellschaften in mehr als 80 Ländern und beschäftigt über 77.000 Mitarbeiter. Davon sind über 33.000 fest angestellte Verkäufer im Außendienst. Im Geschäftsjahr 2018 erzielte die Würth-Gruppe einen Umsatz von 13,6 Milliarden Euro.

wuerth.de

Zweirad-Industrie-Verband

Der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) ist die nationale Interessenvertretung und Dienstleister der deutschen und internationalen Fahrrad-, E-Bike-, Komponenten- und Zubehörindustrie. Der ZIV vertritt deren

Interessen auf nationaler und internationaler Ebene und repräsentiert mit seinen rund 95 Mitgliedsunternehmen ca. 70 Prozent der deutschen Fahrradproduktion. Die Mitglieder setzen sich aus Fahrrad-/E-Bike-Herstellern, Importeuren sowie Komponenten- und Zubehörherstellern zusammen.



Der ZIV vertritt seine Mitglieder auch auf europäischer Ebene. Dies geschieht direkt oder über den europäischen Verband CONEBI (Confederation of the European Bicycle Industry), dessen Mitglied der ZIV ist. Darüber hinaus ist der ZIV Partner der EUROBIKE, der weltweiten Leitmesse der internationalen Fahrradindustrie. Neben der Hauptgeschäftsstelle in Bad Soden bei Frankfurt hat der ZIV auch ein Büro in Berlin, von dem aus die politische Arbeit des Verbandes gesteuert wird.

ziv-zweirad.de

DVF-Mitglied werden

Als Veranstalter von Symposien und Kongressen zu gesellschaftlichen und verkehrlichen Themen bieten wir eine hochkarätige Plattform für Ihre Präsentationen vor einem qualifizierten Fachpublikum aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft.

Auch Ihr Unternehmen kann von unserem äußerst umfangreichen Kontaktnetzwerk profitieren. Es erstreckt sich über alle Bereiche der Verkehrswirtschaft, die maßgeblichen politischen Entscheidungsträger und wissenschaftlichen Institute in Deutschland sowie über EU-Institutionen und europäischen Verbände.

Sie können Ihr Unternehmen durch aktive Mitarbeit in unseren Lenkungskreisen vertreten sowie Projekte präsentieren.

verkehrsforum.de



Mobilität verändert sich rasant, darüber sprachen v. I. Neuberger, Dr. van Hoorn (DVF-Geschäftsführerin), Hillebrand (Lenkungskreisvorsitzender), Ladda und Brüning

erklärte Neuberger. Die vom Bundesverkehrsministerium geplante Reform der Straßenverkehrsordnung enthalte viele positive Ansatzpunkte, etwa verschärfte Regeln beim Parken auf Schutzstreifen und der präzisierte Mindestüberholabstand. Die Verbreitung von Abbiegeassistenten bei Lkws wäre ein sehr wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Wollte man den Anteil des Radverkehrs steigern, brauche man dafür bessere Radwege. Insgesamt, so Neuberger, müssten die Verkehrsträger besser miteinander vernetzt werden.

Neue Mobilitätsformen auf dem Vormarsch und dem Prüfstand

Mikromobilität - das ist eines der Schlagworte, die man neuerdings öfter hört. Es verdeutlicht, dass sich unsere gewohnte Mobilitätswelt sehr schnell sehr radikal verändert hat. Neue Unternehmen sind am Markt und buchstäblich auf der Straße. Per Smartphone steht fast jedes Verkehrsmittel zur Verfügung, zumindest und vorerst in den Zentren der Ballungsräume. DVF-Mitglied LimeBike etwa ist so ein neues Unternehmen und präsentierte im Lenkungskreis Straßenverkehr seine ersten Erfahrungen seit der Markteinführung der E-Scooter.

Innerhalb von elf Wochen wurden in Berlin eine Millionen Fahrten mit LimeBike verzeichnet, berichtete **Fabian Ladda**, Director DACH Policy & Government Affairs von LimeBike und ging auf die Startphase in Deutschland und den Beitrag von E-Scootern zur Verkehrswende ein. Die Nutzungsdaten zeigen, dass E-Scooter in keiner Konkurrenz zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder dem Fahrrad stünden. In Berlin werde das Geschäftsgebiet über den S-Bahn-Ring hinaus ausgedehnt. Ladda gab zu bedenken, dass sich E-Scooter als Mobilitätsform noch in einer frühen Entwicklungsphase befänden.

Dynamisches Wachstum bei E-Scootern

Die Kritik, dass die Geräte nur eine geringe Haltbarkeit hätten, relativierte Ladda mit dem Argument, dass diese mit jeder Generation steige und die Batterien wiederverwertet würden. Für sein Unternehmen sei

die Kooperation mit den Kommunen sehr wichtig, ebenso mit der Automobilbranche und Telekommunikationsunternehmen. Ladda plädierte für einen fairen Umgang mit neuen Mobilitätsformen. LimeBike setze sich für eine Regelkonformität bei der Nutzung ein. So zeige der Scooter beispielsweise die Vorgaben zum Abstellen an.

Radverkehr ist ein wachsender Wirtschaftszweig

In Deutschland gibt es aktuell über 75 Millionen Fahrräder. Ein wichtiges Wachstumssegment seien die E-Bikes, berichtete **Siegfried Neuberger**, Geschäftsführer Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV). Der Branchenumsatz in Deutschland betrage rund sechs Milliarden Euro jährlich, einschließlich Komponenten, Zubehör usw. Um noch mehr Menschen aufs Rad zu bringen, müssten besonders die Sicherheit und Infrastruktur weiter verbessert werden,

50 Maßnahmen der Bundesregierung

Johannes Wieczorek, Unterabteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), erläuterte wesentliche Stellschrauben zur Emissionssenkung aus Sicht des BMVI: Neue Antriebe und Kraftstoffe, Effizienzverbesserungen, die Optimierung des Verkehrssystems und schließlich die Verlagerung von Transporten auf den jeweils effizientesten Verkehrsträger, soweit dies wirtschaftlich möglich ist. Für das Klimaschutzprogramm 2030 habe das Bundesverkehrsministerium mehr als 50 Maßnahmen vorgeschlagen. Wieczorek nannte folgende Maßnahmen und Termine, die kurzfristig anstünden:

- Ein Planungsbeschleunigungsgesetz, das zunächst auf Beschleunigungseffekte für die Schiene und Wasserstraße abziele. In einem späteren Schritt sollten diese Maßnahmen auch auf wichtige Ersatzneubauten im Straßennetz ausgeweitet werden.
- Das Spitzentreffen im Kanzleramt mit der Automobilindustrie zum Masterplan Ladeinfrastruktur, der im November durch das Bundeskabinett beschlossen werden soll.
- Die Stakeholder-Konferenz von vier Bundesministerien zur Vorbereitung einer nationalen Wasserstoffstrategie, von der Produktion bis zur Nutzung in der Industrie und im Verkehrsbereich, insbesondere für schwere Nutzfahrzeuge.

- Die erste Jahreskonferenz des »nationalen Kompetenznetzwerks für nachhaltige urbane Mobilität« (NaKoMo) sowie die Gründung des »Bündnis für Moderne Mobilität« mit der Verkehrsministerkonferenz und den kommunalen Spitzenverbänden im BMVI als Dachmarke für die weitere Zusammenarbeit im Bereich der nachhaltigen urbanen Mobilität.

Elektronik und Digitalisierung sind wichtige Kompetenzfelder

Dr. Klaus Mittelbach (Vorsitzender der Geschäftsführung des ZVEI - Zentralverband der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie) erläuterte, welchen Beitrag die Batterietechnologie, Elektronik und Digitalisierung zum Klimaschutz im Verkehr leisten kann. Er sprach sich dafür aus, die Verbindung zwischen Mobilitäts- und Energiesektor zu stärken. Für den schnelleren Ausbau der Ladeinfrastruktur müsse das Wohnungseigentumsgesetz angepasst werden. Die Stromverteilung könne durch »Smart Meter« intelligent geregelt werden, um Überlastungen der Netze zu vermeiden. Dr. Mittelbach begrüßte die Strategie der Europäischen Kommission, die Fertigung von Antriebsbatterien für E-Autos im Rahmen von IPCEI (Important Projects of Common European Interest) zu fördern. Die Batterie dürfe aber nicht als alleinige Kernkompetenz angesehen werden. Der Standort Deutschland könne seine Wertschöpfung besonders aus der

Elektronik, der Digitalisierung und aus neuen Geschäftsmodellen beziehen.

E-Auto: Der Kunde will Reichweite und genügend Ladesäulen

Nicola Brüning, Leiterin der Konzernrepräsentanz der BMW Group, verdeutlichte, dass sich die Antriebsumstellung nicht nur auf die OEMs, sondern sehr stark auch auf die Zulieferindustrie auswirkt und die Transformation hohe Investitionen erfordert. Im Bereich der EU-Regulierung seien die verschärften CO₂-Grenzwerte und ein neuer anspruchsvoller Testzyklus zu berücksichtigen. Um tatsächlich mehr E-Autos auf die Straße zu bringen, müsse eine ausreichende Ladeinfrastruktur und eine langfristig stabile, hohe Förderung der E-Autos gewährleistet werden. Die Fragen der Kunden betreffen unverändert Reichweite, Lademöglichkeiten und Ladedauer.

Problematisch sei die völlig unterschiedliche Ausstattung der EU-Mitgliedstaaten mit Ladepunkten. 76 Prozent aller Ladepunkte befänden sich in Deutschland, Großbritannien, Frankreich und den Niederlanden. Somit stünden faktisch nur diese Länder als Absatzmarkt für E-Autos zur Verfügung. Die Hersteller müssten demnach in diesen vier Ländern einen nochmals höheren E-Anteil in der Neuwagenflotte erreichen, um die CO₂-Obergrenzen der EU einzuhalten. ■

»Die digitale Schiene macht nur Sinn, wenn wir nicht nur die Infrastruktur sondern auch die Lokomotiven ausrüsten. Ich plädiere für eine europäische ETCS-Nachrüstungsstrategie für Fahrzeuge, die auch eine Bereitstellung öffentlicher, europäischer, nationaler und regionaler, Mittel vorsieht«, erklärte **Dr. Matthias Ruete**, Europäischer Koordinator für Transeuropäische Verkehrsnetze (ERTMS), Europäische Kommission. Nur so schaffe man die Voraussetzungen für einen funktionierenden digitalen europäischen Eisenbahnraum.

»Wir haben in Europa mit dem europäischen Zugleit- und Sicherungssystem ETCS ein global erfolgreiches Industrieprodukt. Jetzt geht es darum, dass alle Beteiligten besser und enger miteinander zusammenarbeiten. Sind wir mit unserem eigenen Produkt nicht erfolgreich, werden andere Wettbewerber in den europäischen Eisenbahnmarkt massiv eindringen und unsere Industrie wird das Nachsehen haben«, so Ruete weiter.

Digitalisierung vorantreiben

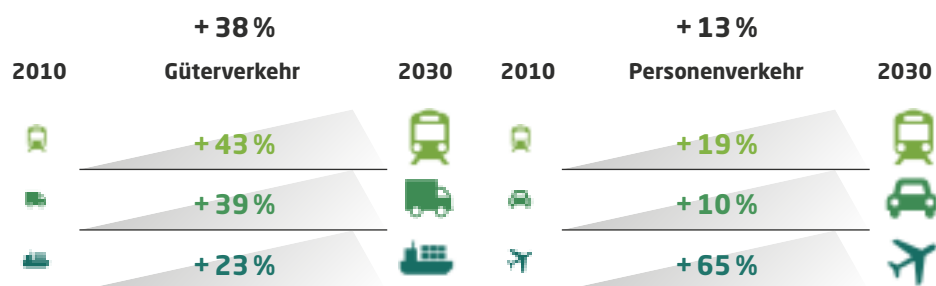
Der Lenkungskeisvorsitzende **Ronald Pofalla**, Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG, äußerte sich positiv im Hinblick auf die bessere Finanzausstattung des Schienensektors: »Nur mit einer leistungsfähigen und zuverlässigen Schiene können wir mehr Kunden für die umweltfreundliche Bahn gewinnen. Der Bundeshaushalt 2020 stellt dafür die richtigen Weichen. Zukünftig können wir noch stärker in die Infrastruktur investieren und die Digitalisierung der Schiene vorantreiben.«

Die Schiene könne durch die massive Erhöhung der Finanzmittel das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen perspektivisch erreichen und ein wesentlicher Beitrag dafür sei die Digitalisierung, erklärte **Enak Ferlemann**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, vor dem Lenkungskeis.

»Zur Digitalisierung der Schiene gehört

Verkehrsprognosen für Güterverkehr und Personenverkehr

Die Zahlen für den Personenverkehr stellen das prognostizierte Wachstum des motorisierten Verkehrs dar. Die Zunahme der Verkehrsleistung inkl. nicht-motorisierten Verkehrs wird mit 12,2 % prognostiziert.



Quelle: Verkehrsverflechtungsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur



V. I. Haugk, Ministerin Rehlinger, Pofalla und Dr. Ruete bei der Diskussion über die Umsetzungsschritte bei der Digitalisierung der Schiene

Dr. Ruete fordert Europäische ETCS-Nachrüstungsstrategie für Züge

In Europa soll der Eisenbahnverkehr ohne Systembrüche funktionieren, also ein reibungsloser grenzüberschreitender Schienenverkehr sein. Mit dem einheitlichen europäischen Zugkontroll-System (ETCS) wird ein international gültiger Standard etabliert, der nach dem Willen der Europäischen Kommission vornehmlich in den internationalen Korridoren bis 2025 eingeführt sein soll. Außerdem sollen neue Loks generell mit diesem System ausgerüstet werden. Alte Loks müssten eine Doppelausrüstung, also eine zusätzliche Onboard-Unit erhalten, damit sie die herkömmlichen Signale wie auch das neue ETCS nutzen können. Dr. Matthias Ruete von der EU-Kommission sprach sich beim DVF-Lenkungskreis Schienenverkehr für eine europäische Nachrüstungsstrategie für diese Onboard-Units aus.

eine Doppelausrüstung der Fahrzeuge mit der entsprechenden Technik für das European Rail Traffic Management System (ERTMS). Die Digitale Schiene Deutschland schafft einen einmaligen echnologiesprung im Bahnverkehr. Die damit verbundenen zusätzlichen Kapazitäten und die steigende Zuverlässigkeit stellen die Eisenbahn mit all ihren Qualitäten optimal für die Zukunft auf. Zur Finanzierung der Ausrüstung der Züge für ERTMS müssen sowohl die Betreiber als auch die Bundesländer selbst über die gestiegenen Regionalisierungsmittel ihren Beitrag leisten. Im Güterverkehrssegment hilft die dauerhafte Senkung der Trassenpreise durch den Bund, den Spielraum für die Finanzierung der technologischen Modernisierung zu schaffen«, so Ferlemann weiter.

Pro-Kopf-Investitionen verdoppeln

»Wer Klimaschutz will, muss auch Bahn wollen«, begann **Anke Rehlinger**, Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes und Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, die Diskussion mit dem hochkarätig besetzten Fachgremium des Deutschen Verkehrsforums. »Die Attraktivität der Bahn als Alternative zum Individualverkehr muss deutlich erhöht werden. Das geht allerdings nur, wenn wir die Pro-Kopf-Investitionen auf 150 Euro verdoppeln und weitere Regionen einbeziehen. Wir brauchen die avisierte Erhöhung der Regionalisierungsmittel dringend, um die angestrebten Qualitätsverbesserungen sowie die Verdoppelung der Fahrgastzahlen zielgerichtet realisieren zu können.«

Qualität im ÖV - Schweizer Modell

»Es kommt auf die Zusammenarbeit zwischen den Betreibern, Herstellern, Verkehrsverbänden und Ländern an, wenn die Qualität im öffentlichen Personenverkehr verbessert werden soll«, sagte der Geschäftsführer der ETC-Gauff Solutions GmbH **Helge Haugk**. Am Beispiel der Schweiz zeigte Haugk, dass die Qualitätssicherung zunächst über konsequente Investitionen in die Infrastruktur, die Vernetzung aller Angebote im öffentlichen Verkehr (ÖV) und einem durchgehenden Monitoring erfolgt. Voraussetzungen, um ein Gesamtergebnis zu erhalten seien unter anderem:

- Überwindung heterogener wettbewerblicher Strukturen
- Bedarf und Notwendigkeit an neuen Formen der Zusammenarbeit
- Anbindung und Migration bestehender Systeme als Voraussetzung zu Hebung des vollen Potenzials digitaler Mobilität
- Bereitschaft für Veränderung

Das Qualitätsmesssystem in der Schweiz ist ein konsequentes Monitoring der ÖV-Qualität aus der Sicht des Reisenden, aber auch um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und damit den Handlungsbedarf. Zudem dient es als Steuerungsinstrument für Investitionen und als Benchmarking. ■



Prof. Dr. Rammler hört aufmerksam die Argumente von BP Europa-Chef Langhoff.

Neues DVF-Format Quergedacht

Mit einem neuen Veranstaltungsformat hat das DVF auf sich aufmerksam gemacht. Mit »Quergedacht« sieht der Mobilitätsverband über den Teller- rand von Gesetzen, Vorschriften und technischen Innovationen hinaus und beleuchtet konfrontativ und kritisch das Megathema Mobilität im gesamtgesellschaftlichen Zusammenhang. Zwei Gesprächspartner diskutieren intensiv und kommen so in einen spannenden Dialog.

Das Klimakabinett hat in der Nacht zum 20. September den Einstieg in die CO₂-Bepreisung mit einem vorsichtigen Schritt eingeleitet. Der nationale Emissionshandel hebt den Preis für Benzin und Diesel in den nächsten Jahren langsam an. Die Bundesregierung will das Geld an Verbraucher, Unternehmen und für Klimaschutzmaß-

fliktstoff. Diese Thematik geht über den nüchternen Charakter vieler verkehrspolitischen Themen deutlich hinaus. Wenn die Kosten und Zumutungen steigen, andererseits aber auch die klimapolitische Zielverfehlung – wie wird es dann in zehn Jahren um den gesellschaftlichen Konsens bestellt sein?

»Wir erleben den Anfang vom Ende der uns bekannten Mobilität.«

Prof. Dr. Stephan Rammler

nahmen zurückfließen lassen. Aber trotz des 170 Seiten starken Klimaschutzprogramms bleiben offene Fragen. Die Herausforderung, 40 Prozent der Treibhausgase bis 2030 zu senken, ist extrem ambitioniert. Eine derartige Umstellung unter Zeitdruck hat es im Verkehrssektor noch nie gegeben. Der Vollzug dieses Plans wird sehr teuer – nicht nur für die Autofahrer, sondern auch für die Wirtschaft und die öffentliche Hand. »Klimaschutz und Verkehr« ist ein gesellschaftspolitischer Kon-

Die Auftaktveranstaltung »DVF-Quergedacht« titelte: »Klimaschutz und Mobilität – wie finden wir den gesellschaftlichen Konsens?«. Es diskutierten **Wolfgang Langhoff**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstandsvorsitzender BP Europa SE, und **Prof. Dr. Stephan Rammler**, Wissenschaftlicher Direktor, IZT - Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung, über die Folgen der Klimaschutzanforderungen für die Mobilität und die gesellschaftlichen Auswirkungen.

CO₂-Preis: Denkanstoß oder fehlender Gestaltungsmut?

BP Europa SE-Chef Langhoff bezeichnete den CO₂-Preis als Denkanstoß: »Die Bundesregierung ist vorsichtig in die CO₂-Bepreisung eingestiegen. Das ist ein Anfang. Ob eine wesentliche Verhaltensänderung mit diesem Preis erreicht wird, bleibt abzuwarten. Aber die Bundesregierung achtet richtiger Weise darauf, dass die Menschen nicht abgehängt und überfordert werden. Grundsätzlich ist ein CO₂-Preis als Anreiz allerdings notwendig, um Energieeffizienz weiter zu verbessern und die Nutzung emissionsärmerer Energieträger wie Erdgas, erneuerbare Energien oder CO₂-ärmere Kraftstoffe schneller attraktiv zu machen.«

Prof. Dr. Rammler hingegen forderte mehr politischen Gestaltungsmut und die Wiederentdeckung des Primats der Politik. »Unsere automobilen Mobilität hat sich innerhalb von 100 Jahren entwickelt. Wir haben aber angesichts des Klimawandels nicht noch einmal so viel Zeit unsere Mobilitätswelt zu verändern. Deshalb brauchen wir eine spürbare und mutige Regulierung der fossilen Mobilität wie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, digitale Sharing-Mobility, Stellplatzverordnung oder CO₂-Standards.«

Langhoff verteidigte dagegen den Grundsatz »So viel Bindung wie nötig, soviel Freiheit wie möglich« und warnte vor

Überregulierung, die Akzeptanz und Innovationskraft koste.

Wasch mich, aber mach mich nicht nass

Einig waren sich die Diskutanten darin, dass ein gesamtgesellschaftlicher Konsens

»Die gesellschaftlichen und politischen Konflikte im Zusammenhang mit dem Thema ›Klimaschutz im Verkehr‹ könnten in Zukunft schärfer und grundlegender werden.«

Dr. Heike van Hoorn

nötig sei. Dabei kam das Problem der »kognitiven Dissonanz« (Rammler) zur Sprache: Wenn es um persönliche Interessen und finanziellen Mehraufwand gehe, sei die Bereitschaft zur Verhaltensänderung aber oft gering. Dies gelte sowohl für die Entscheidung beim Autokauf als auch für die Akzeptanz von Schienenausbauprojekten. Es gebe zudem ein tatsächliches Ungleichgewicht bei Mobilitätsangeboten zwischen Stadt und Land. Rammler: »Der Staat muss eine sehr schnelle Nachhaltigkeitstransformation der Mobilität forcieren und dabei eine hohe soziale Ausgewogenheit erzeugen.« Dies erfordere massive Investitionen in alternative Infrastrukturen.

Batterieelektrisch ist nicht alleinige Lösung

Langhoff stimmte zu, dass eine Weiterentwicklung von Mobilität notwendig sei: »Weniger Individualverkehr zugunsten alternativer Modelle vor allem im urbanen Raum – ja! Abschied von individueller Mobilität – nein! Jedoch müssen die Kunden-

bedürfnisse berücksichtigt werden.« Langhoff warnte davor, die batterieelektrische Mobilität als alleinige Lösung anzusehen, vielmehr brauche es eine Diversifizierung der Antriebe. Außerdem müssten die Hürden für E-Fuels abgebaut werden.

klimapolitischen Ziele stehen fest, die Veränderung beginnt, aber das Tempo wird sicher noch erhöht. Die gesellschaftliche Empfindlichkeit beruht auch auf der Ahnung, dass der Klimaschutz uns mehr an Umstellung unserer Lebensgewohnheiten abverlangen könnte, als wir uns das vorstellen möchten.«

Übereinstimmung fanden die Gesprächspartner darin, dass der gesellschaftliche Konsens nur mit mehr Kooperation und weniger Konfrontation hergestellt werden könnte. Das Auspielen von Stadt und Land, Pendlern und Klimaschützern, »bösen« und »guten« Industrien sei nicht hilfreich. ■

DVF-Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn** sah – wie die beiden Diskutanten – auch einen gesellschaftlichen Konfliktstoff zwischen Klimaschutz und Verkehr. »Die



O.: Dr. van Hoorn bei der Eröffnungsrede fragt »Wieviel Mobilität, welche Mobilität und zu welchem Preis beanspruchen wir als Bürgerinnen und Bürger für uns?«

Langhoff sieht einen gesellschaftlichen Konsens zum Thema Mobilität durch mehr Kooperation aller Beteiligten.



© BMW AG

Wir brauchen einen Klimafonds für den Verkehrssektor

Die Bundesländer haben das Klimapaket der Bundesregierung abgelehnt und wollen Änderungen beispielsweise bei der Lastenverteilung und der Höhe des CO₂-Preises. Die Bundesregierung muss nun sicherstellen, dass sie ihre Klimaziele erreicht und das wird teuer. DVF-Präsidiumsvorsitzender Klinkner fordert einen Klimafonds, der eine langfristige Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sichert.

Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner, DVF-Präsidiumsvorsitzender, erklärt die Idee: »Die Mobilitätswirtschaft und deren Unternehmen müssen mit den klimapolitischen Beschlüssen und Weichenstellungen der Bundesregierung umgehen und weitreichende unternehmerische Entscheidungen verantwortungsvoll treffen. Auch die Bundesregierung muss sicherstellen, dass sie ihre eigenen klimapolitischen Ziele erreicht. Um die erforderlichen öffentlichen Mittel zu bündeln und langfristig verbindlich in den Klimaschutz zu leiten, schlagen wir

einen Fonds vor mit folgenden Förderschwerpunkten und Maßnahmen vor:

- Anschaffungsförderung emissionsarmer Fahrzeuge für alle Verkehrsträger,
- Unterstützung der Entwicklung innovativer Antriebe und der erforderlichen Grundlagenforschung,
- Bereitstellung von Infrastrukturen für emissionsarme und emissionsneutrale Mobilität und Beseitigung bürokratischer Hürden (Ladesäulen und Netzausbau; Tankstellen für Wasserstoff, LNG und

- CNG; entsprechende Infrastrukturen für Bahn, Luft- und Schifffahrt),
- Aufbau einer Versorgung mit E-Fuels und Wasserstoff sowie anderen emissionsneutralen Kraftstoffen auf der Basis von Strom aus erneuerbaren Quellen, in den erforderlichen Mengen und zu wettbewerbsfähigen Preisen,
- Modernisierung und verstärkter Ausbau des Schienennetzes, des ÖPNV einschließlich der Straßen- und Stadtbahnen, der Wasserstraße,
- systematische Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs,
- Effizienzsteigerung und bessere Vernetzung aller Verkehrsträger,
- Unterstützung neuer Mobilitätsdienste und Mobilitätsplattformen und
- konsequente Umsetzung internationaler marktbasierter Systeme zur CO₂-Reduktion im Luft- und Seeverkehr.«

Die notwendigen Anreize zum Umstieg auf neue Antriebe und für eine umweltschonende Verkehrsmittelwahl habe das Klimapaket der Bundesregierung zum Teil richtig adressiert, so Klinkner. Gleichzeitig müsse die Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden, ferner müssten ÖPNV, Schiene und Wasserstraße ihre Leistung steigern können. Der Masterplan Ladeinfrastruktur habe dazu bereits eine gute Grundlage geschaffen. Innovationen bei der Digitalisierung, dem automatisierten Fahren und den E-Fuels müssten sehr schnell verfügbar gemacht werden. »Wir appellieren an Bund, Länder und Kommunen, die erforderlichen zusätzlichen Investitionen jetzt zu tätigen und bürokratische Hürden, die einer Modernisierung des Verkehrssystems im Wege stehen, zügig zu beseitigen«, mahnte der DVF-Präsident.

»Wichtig ist auch, die Bepreisung von CO₂ europäisch und international zu harmonisieren. Wenn das nicht gelingt, kommt es zu einseitigen Belastungen deutscher Transportunternehmen, zum Verlust von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen. Insofern ist ein Zertifikatehandel oder ein äquivalentes System die richtige Lösung.« ■

Das Präsidium, die Geschäftsführung und die Mitarbeiter des DVF wünschen den Mitgliedern, Freunden und Unterstützern alles Gute und viel Erfolg für das Jahr 2020.