



Schneller bauen für die Zukunft

Was muss ein Planungs- und
Baubeschleunigungsgesetz leisten? · Seite 2

Seite 4 Zur Sache: Staatssekretär Guido Beermann

Seite 6 Die Schiene muss moderner werden

Seite 8 DVF unterstützt Planungsbeschleunigungsgesetz

Seite 11 Investitionshochlauf für die Verkehrsinfrastruktur

Seite 13 Unternehmen müssen Digitalisierung leben

Seite 15 DVF-Präsidium bei Verkehrsminister Scheuer

Seite 16 Schienenverkehr ist Schwerpunktthema dieser Legislaturperiode

Seite 18 Kommerzieller Drohnenbetrieb hat große Potenziale

Seite 20 DVF in der Nationalen Plattform »Zukunft der Mobilität«

Editorial

Partnerschaftliche Instrumente nutzen

Bereits im Jahr 2009 hat das DVF in seinem Strategiepapier »Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur« auf die Notwendigkeit zur Planungsbeschleunigung gedrängt. Selbst hieran sieht man, wie lange die Dinge dauern, bis sie in die Umsetzung kommen. In Deutschland Verkehrswege vom Reißbrett in ein Bauwerk zu transformieren dauert extrem lange und kostet daher auch enorm viel Geld. Jedem ist klar, dass dies so nicht weitergehen kann und Planungs- und Bauprozesse neu gedacht und gestaltet werden müssen.

Deshalb hat das Innovationsforum Planungsbeschleunigung des Bundesverkehrsministeriums Maßnahmen für eine schnelle Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten erarbeitet. Es ist sehr erfreulich, dass sich diese teilweise im Koalitionsvertrag wiederfinden. Wir brauchen aber weitere Maßnahmen wie den Einsatz partnerschaftlicher Instrumente, z. B. Partnering oder Öffentlich-private Partnerschaften. Das ist wichtig, denn die richtigen wirtschaftlichen Anreize helfen bei der Verkürzung der Planungs- und Bauzeit. Zudem erhöhen sie die Qualität der Leistung. Darüber hinaus müssen auch die Abläufe modernisiert und die Digitalisierung genutzt werden – Stichwort Building Information Modeling.

Wir müssen Verkehrsinfrastrukturprojekte zügiger umsetzen, denn je länger die Projekte dauern, umso höher werden die Belastungen für die Volkswirtschaft, die Umwelt und jeden einzelnen von uns.



Nikolaus Graf von Matuschka
Mitglied des Präsidiums



Personalmangel erweist sich als Bremse für schnelles Bauen

Beim Parlamentarischen Abend zum Thema »Schneller bauen für die Zukunft: Was muss ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz leisten?« war sich das hochkarätig besetzte Podium in einem einig: Trotz gefüllter Kassen und einem baldigen Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz wird es in absehbarer Zeit nicht schneller voran gehen. Es fehlt vor allem an qualifizierten Mitarbeitern in den Behörden und Ingenieurbüros. Braucht es also noch weiterreichende Maßnahmen als ein neues Gesetz und mehr Personal?

DVF-Präsidiumsmitglied **Nikolaus Graf von Matuschka**, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands, HOCHTIEF Aktiengesellschaft, legte gleich zu Anfang der Veranstaltung den Finger in die Wunde und bezeichnete den Personalmangel in den Planungsbehörden als Bremse auf dem Weg zum schnelleren Planen und Bauen.

Mit dem Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz habe die Bundesregierung einen großen Schritt getan. Damit sei man kurz hinter der Startlinie, erläuterte Graf von Matuschka. »Wir wissen, dass weitere Maßnahmen nötig sind, um unsere Verkehrswege tatsächlich schneller und verlässlicher zu bauen. Trotz mittlerweile genü-

gend Geld ist Personalmangel für die Planung und Genehmigung eine weitere Bremse. Der Staat könnte mehr partnerschaftliche Instrumente nutzen und die Abläufe modernisieren, wie etwa mit dem Building Information Modelling. Umwelt- und Naturschutzvorgaben müssen für alle Beteiligten transparent mit eindeutigem Stichtagsbezug versehen sein. Auf der Grundlage von Lebenszykluskosten-Betrachtungen sollte die wirtschaftlich beste Beschaffungsvariante ausgewählt werden.«

Auch der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium **Guido Beermann** drückte aufs Tempo bei Planungs- und

Genehmigungsverfahren und sprach Lösungen an: »Die Mittel aus dem Investitionshochlauf sollen schneller verbaut werden. Mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz gestalten wir dazu die Verfahren effizienter, vermeiden Doppelprüfungen und fördern die Digitalisierung und Transparenz der Prozesse.«

Ländervorschläge wenig beachtet

Die Beschleunigung von Planungsprozessen sei grundsätzlich begrüßenswert und überfällig, so **Winfried Hermann MdL**, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg. Sein Verkehrsressort habe ein Interesse an rechtssicheren und ökologisch verantwortbaren, aber zugleich deutlich schnelleren Prozessen. Er kritisierte aber: »Die Länder haben im Innovationsforum Planungsbeschleunigung und auch in der Bodewig-Kommission weitreichende Vorschläge zur Vereinfachung und Verkürzung der bürokratischen Abläufe gemacht. Diese wurden im Entwurf so gut wie nicht aufgegriffen.« Gleichwohl sehe er neben den problematischen Punkten auch einige hilfreiche Vorschläge. Der Bundesrat berate den Regierungsentwurf in mehreren Ausschüssen, die Stellungnahme der Länder sei derzeit in Abstimmung.

EBA erleichtert Verfahren

Von Seiten der Wirtschaft wurde der Gesetzesentwurf begrüßt. **Ronald Pofalla**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstand Infrastruktur, Deutsche Bahn AG, erläuterte die konkreten Erleichterungen im Verfahren für die DB AG: »Dies ist ein wichtiger Schritt zur Beschleunigung der dringend notwendigen Infrastrukturbaumaßnahmen und dient dem Erhalt und der Kapazitätssteigerung des Verkehrsträgers Schiene. Indem das Eisenbahnbundesamt (EBA) laut Entwurf nun auch das vorgelagerte Anhörungsverfahren übernehmen wird, erfolgt die Planfeststellung künftig aus einer Hand und ist damit zeit- und kostensparender. Die mit der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) zum Aus- und Neubau

der Schiene bereits erzielten positiven Effekte werden mit dem Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz verstärkt: die für uns außerordentlich wichtige frühe Bürgerbeteiligung und die Vermeidung von Umplanungen.«

Regeln vereinfachen

Dass der Gesetzesentwurf von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer nur ein erster Schritt sein könne und man noch

»Je früher und umfassender die Bürgerbeteiligung erfolgt, desto eher kann ein zügiger Ausgleich zwischen verschiedenen Interessen erfolgen.«

Winfried Hermann MdL

mutiger werden müsse, forderte **Sören Bartol MdB**, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion: »Niemand versteht zum Beispiel, warum wir bei einem Ersatzbau einer bestehenden Brücke noch einmal ein komplettes Planfeststellungsverfahren durchlaufen müssen. Hier müssen wir diskutieren, ob wir nicht ein

vereinfachtes Verfahren einführen können.« Wolle man bei den Planungen von Verkehrsprojekten schneller werden, müssten dafür die Regeln vereinfacht und Aufgaben gebündelt werden, so Bartol.

Bürger frühzeitig beteiligen

Dietmar Horn, Abteilungsleiter im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit legte dann den Fokus auf die Umwelt- und Bürgerbeteiligung: »Planungsbeschleunigung darf nicht auf Kosten von Umwelt-Standards oder der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern gehen. Ein ganz wesentlicher Faktor für die Beschleunigung von Planungsverfahren ist die Ausstattung der Zulassungsbehörden mit ausreichendem und gut ausgebildetem Personal.«

Positivbeispiele aus der Praxis konnte Pofalla aufzeigen: »Durch die frühe Bürgerbeteiligung und den offenen Stakeholderdialog konnten wir bereits eine Akzeptanzsteigerung erzielen, da die Betroffenen zur Mitgestaltung eingeladen werden. Als nachhaltiges Unternehmen berücksichtigt die DB dabei auch die umweltrelevanten Gesichtspunkte und plant Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.«



I: V. I.: von Matuschka, Hermann MdL,
Moderatorin Dr. Prüfig, Bartol MdB und
Pofalla

Zur Sache

Das Nadelöhr beseitigen

Für das Jahr 2018 stehen für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur rund 14,1 Milliarden Euro bereit. Bis 2022 sollen diese Mittel auf 15,2 Milliarden Euro steigen. Aber mit Geld allein baut man keine Straßen, Schienenwege oder Brücken. Dazu bedarf es baureifer Planungen. Die umfangreichen Investitionsmittel können erst dann wirksam werden, wenn die Infrastrukturprojekte zügig geplant und effizient umgesetzt werden. Allerdings dauern unsere Planungs- und Genehmigungsverfahren auch im europäischen Vergleich zu lange. Dieses Nadelöhr gilt es zu beseitigen. Das Ziel lautet: schneller planen, um Infrastrukturprojekte zügiger bauen zu können – mit einem modernen und bürgerfreundlichen Planungsrecht. Hierzu haben wir eine Strategie Planungsbeschleunigung mit drei großen Themenfeldern vorgelegt: Verfahren vereinfachen, Digitalisierung vorantreiben und Umweltschutz praktikabel gestalten. Entsprechend dem Auftrag aus dem Koalitionsvertrag orientiert sich der Gesetzentwurf an dieser Strategie. Darüber hinaus gibt es weitere Regelungen wie die Bündelung der Anhörungsverfahren von Schienen-

projekten beim Eisenbahnbundesamt oder die Verkürzung von Gerichtsverfahren. Mit dem Entwurf des Planungsbeschleunigungsgesetzes

haben wir einen großen Schritt getan. Weitere Schritte sollen folgen.

Guido Beermann

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

V. I. Sts. Beermann, Graf von Matuschka, Hermann, MdL, Dr. van Hoorn, DVF-Geschäftsführerin, Bartol MdB, Pofalla und Horn

V. I. Sts. Beermann und Minister Hermann MdL tauschen sich vor Beginn der Diskussion aus

Landesverkehrsminister Hermann weiß, dass der Erfolg eines Projekts auch wesentlich von einer sorgfältigen Planung und frühzeitigen Beteiligung abhängt: »Das zeigen unsere Erfahrungen in

»Grundsätzlich befürworten wir als DB den Dialog in allen Leistungsphasen und setzen durch unsere Umfeldanalyse alles daran, die Interessen und Belange aller Stakeholder zu erfassen und mit diesen in einen partnerschaftlichen Dialog zu treten.«

Ronald Pofalla

Baden-Württemberg. Wichtig ist es, dass schon im Vorfeld in informellen Beteiligungsverfahren Vorschläge eingebracht werden können.«

Rechte und Pflichten gelten für alle

Graf von Matuschka ließ nicht unerwähnt, dass Rechte und Pflichten für alle Beteiligten gelten: »Wir brauchen mehr Klarheit und Verbindlichkeit auf beiden Seiten: Die

Baumaßnahme muss gut begründet sein – die Bürgerbeteiligung entscheidet nicht über das Ob, sondern über das Wie. Dafür leben wir in einer parlamentarischen De-

mokratie. Und die verdient Umsetzwillen und –geschwindigkeit von allen Seiten.« ■





© DLR [Quelle: iStock/nadla.]

Hypermotion: Hier entsteht die Zukunft der Mobilität und Logistik

Wie verändern sich die Verkehrs- und Transportsysteme durch Digitalisierung und Dekarbonisierung? Wie können auf den Kunden individuell angepasste, personalisierte Logistik- und Mobilitätsketten gestaltet werden?

Antworten auf diese und weitere Fragen will die Hypermotion vom 20. bis 22. November 2018, der Hotspot für Innovationen für die Mobility- und Logistikszene liefern. Hier stehen disruptive Ideen und die intelligente Vernetzung der Verkehrs- und Logistiksysteme im Mittelpunkt. Mit einem Mix aus Konferenzen, Zukunftslabor und Ausstellung bietet die Hypermotion eine Plattform für große Player und Start-ups der Branche und einen Wissens- und Umsetzungsmarktplatz für Städte und Kommunen. Fokusthema: Green City statt Dieselfahrverbote? Die *s=mc² – Smart Mobility Conference + Communication* ist eine Konferenz zum Thema nachhaltige urbane Mobilität.

Ihr Ziel ist die Entwicklung und Umsetzung von Green City Masterplänen mit 60 deutschen Städten. Im Rahmen der Hypermotion werden sich Städte und Kommunen als Treiber der Verkehrswende präsentieren

sowie Entwicklung und Fortschritt ihrer Projekte dokumentieren.

Das DVF wird mit seinem Präsidiums vorsitzenden **Dr. Jörg Mosolf** an der ZEIT-Konferenz während der Hypermotion am 22. November vertreten sein. Das spannende Thema lautet: »Neue Seidenstraße – neue Warenströme! Wie entwickeln sich Logistikströme und Standorte; was bedeutet das für die deutsche Verkehrswirtschaft?« Hintergrund ist, dass bei der neuen Seidenstraße die chinesische Regierung auf dem alten eurasischen Landweg eine Freihandelszone mit einem Güterbahnhof einrichtet, der zur größten Umschlagstation für Container in ganz Asien wird. Mosolf plant hier neue Logistikkonzepte. ■

Quelle: hypermotion.com

Personalie

Präsidium schlägt Prof. Dr. Raimund Klinkner als neuen Vorsitzenden vor

Das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums (DVF) hat sich einstimmig auf einen Kandidaten als neuen Präsidiums vorsitzenden geeinigt und wird **Prof. Dr. Raimund Klinkner** zur Wahl durch die Mitgliederversammlung am 11. April 2019 empfehlen.

Der amtierende DVF-Präsidiums vorsitzende Dr. Jörg Mosolf, Vorsitzender des Vorstands (CEO) MOSOLF SE & Co. KG, wird sein Amt zur nächsten Mitgliederversammlung



niederlegen. Nachdem sein Vorgänger Dr. Ulrich Nußbaum das Amt im April 2018 kurzfristig beendete, hatte Mosolf den Vorsitz übergangsweise angenommen.

Klinkner bestimmte als Vorstandsvorsitzender lange Jahre die Geschicke der Bundesvereinigung Logistik (BVL), ist heute Ehrenvorsitzender der BVL und nimmt diverse Aufsichtsrats- und Beiratsmandate in internationalen Konzernen wahr. 2012 gründete er das INSTITUTE FOR MANUFACTURING EXCELLENCE und ist Honorarprofessor für Produktionslogistik an der TU BERLIN.



© Deutsche Bahn AG / Max Lautenschläger

Die Schiene muss moderner werden

Bei der gemeinsamen Sitzung der Lenkungskreise Bahntechnologie und Schienenverkehr haben sich die Vorsitzenden Michael Peter, CEO Siemens Mobility, und Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG, für eine Modernisierung der Schieneninfrastruktur und ein Forschungsprogramm für die Schiene eingesetzt. Sollen bis 2030, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, deutlich mehr Personen und Güter auf der Schiene transportiert werden, ist eine Modernisierung der Infrastruktur die grundlegende Voraussetzung.

»Dafür brauchen wir Investitionsmittel auf höherem Niveau. Dann können die europäische Leit- und Sicherungstechnik ETCS und digitale Stellwerke einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, mehr Kapazität auf dem bestehenden Netz stabil anzubieten«, sagte **Ronald Pofalla**, Vorsitzender des Lenkungskreises Schienenverkehr.

ETCS braucht digitale Stellwerke

Michael Peter, Vorsitzender des Lenkungskreises Bahntechnologie, erklärte: »Durchsatz, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit werden sich nicht allein durch ETCS verbessern, sondern nur in Kombination mit digitalen Stellwerken. Dass es funktioniert, zeigen wir in Annaberg-Buchholz in Sachsen mit dem ersten digitalen Stellwerk Europas.«

Der digitalisierte Bahnbetrieb bestehend aus ETCS und digitalen Stellwerken wird den Gesamtbetrieb verbessern und von hohem volkswirtschaftlichem Nutzen sein. Er ermöglicht neue Services, die die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene erhöhen, die

»In Deutschland nutzen wir mit 70 verschiedenen Stellwerkstypen das komplexeste Netzwerk im Schienenverkehr.«

Michael Peter

Angebote stabilisieren, die Sicherheit weiter steigern und die Instandhaltung durch einen Technologiesprung kostengünstiger machen. Für eine erfolgreiche Umstellung müssen in jedem Fall auch die Fahrzeuge gefördert werden.

Für die Stärkung des Schienengüter-

verkehrs ist es ebenso wichtig, dass die Forschung für den Schienensektor in Fahrt kommt. »Allein für den Güterverkehr hat der Sektor auf Basis laufender und projektieter Modernisierungsvorhaben für die vier Jahre von 2018 bis 2021 ein Projektvolumen von etwa einer Milliarde Euro ermittelt. Das entspricht einem Förderbedarf von etwa 600 Millionen Euro. Mit anwendungsorientierter Forschung, der Erprobung neuer Techniken mit Demonstratoren, Testfeldern und umfassenden Betriebsversuchen können dringend benötigte Innovationen schnell in den Markt eingeführt werden«, erläuterte Peter.

Die Ideen der Politik

Für einen erfolgreichen Schienensektor reiche es nicht aus, allein die Kosten zu senken, sagte **Kirsten Lüthmann MdB**, verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion. Ihrer Meinung nach müssten vielmehr alle Betreiber den Komfort erhöhen und beispielsweise auf einer App alle Angebote für den Nutzer buchbar machen. Derzeit seien einige Akteure dabei, Plattformen anzubieten. Mehrere parallele Plattformen seien aus Kundensicht allerdings nicht sinnvoll.

Der Obmann im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur **Torsten Herbst MdB** von der FDP-Fraktion rief dazu auf, ein positives Klima für Infrastruktur zu schaffen und Projekte schneller umzusetzen. Vor allem im Schienenverkehr sei der Lärmschutz die Voraussetzung für die Akzeptanz in der Bevölkerung. Den Verkehrszuwachs könne die Straße alleine nicht

bewältigen, aber die Schiene allein ebenfalls nicht. Herbst betonte, eine Lösung brauche mehrere Ansatzpunkte und forderte die Stärkung der Forschung im Schienensektor.

Aus Sicht von **Matthias Gastel MdB**, bahnpolitischer Sprecher der Fraktion

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Deutschen Bundestag, wäre für den Schienengüterverkehr die Einführung des Grenzkostenprinzips durch Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes besser gewesen, anstatt Ausnahmen vom Vollkostenprinzip einzuführen. Seiner Meinung nach würden damit alle – Schienengüterverkehr, Personenfern- und –nahverkehr – profitieren.

Intelligenter Güterzug ist erst der Anfang

Die Entwicklung des intelligenten Güterzugs soll das Güterverkehrssystem und seine Wettbewerbsfähigkeit als Ganzes steigern. Das hat sich der Technische Innovationskreis (TIS) zur Aufgabe gemacht.

Jürgen Hüllen, Beauftragter des Vorstands VTG Aktiengesellschaft, erläuterte, dass die zielgerichtete Digitalisierung die Voraussetzung für die Automatisierung der Betriebsabläufe sei. Diese wirke sich effizienzsteigernd auf die Wagen, den Zug und das Gesamtsystem aus. Die VTG habe beispielsweise eigene Innovationen wie Kesselwagen für LNG Transporte und die Ausrüstung der Flotte mit Basistelematik (Laufleistung, Schocksensor und mehr)

V. I. Peter und Pofalla im Vorgespräch zur gemeinsamen Sitzung der Lenkungsreise Bahntechnologie und Schienenverkehr

V. I. die Referenten Dr. van Hoorn, Schlichting, Bührsch, DB Netz AG, Hüllen, Euler, Lühmann MdB, Pofalla, Herbst MdB, Peter

eingeführt. Jedoch müssten laut Hüllen im nächsten Schritt grundlegende Innovationen, wie die automatische Kupplung, im gesamten Sektor umgesetzt werden.

Digitale Schiene Deutschland

Die Strategie »Digitale Schiene Deutschland« (DSD) stellen **Kay Euler**, Leiter Konzernprogramm Digitale Schiene Deutschland, Deutsche Bahn AG, und **Jörn Schlichting**, Leiter ETCS Programm, Planung und Umsetzung, DB Netz AG, vor. Die DSD-Strategie umfasst drei Bausteine: Zunächst setze die DB AG die Anforderungen des Europäischen Umsetzungsplans (EDP) zu ETCS um. Darauf aufbauend sollen weite

Teile des Netzes mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet werden, die zusammen mit digitalen Stellwerken enorme Mehrwerte für alle Schienennutzer erbringen. Mit digitalen Stellwerken könnten laut Schlichting die Pünktlichkeit und Kapazität bei hoher Sicherheit gesteigert werden. Dies erfordere Investitionen, die sich jedoch mittel- bis langfristig über einen kostengünstigeren Betrieb auszahlen. Schließlich sei die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, die neue Services ermögliche, besser als der Ersatz der vorhandenen Systeme.

Dies sei volkswirtschaftlich sinnvoll, das bestätigt auch die Machbarkeitsstudie des Bundesverkehrsministeriums. ■





V. I. Lodemann, Dettmer, Minister Pegel, Dr. van Hoorn (DVF-Geschäftsführerin), Dreeke, Kremp, Beyer, Dr. Dirks beim Lenkungskreis in Wismar

15 Jahre Planungszeit kann sich kein Standort im Wettbewerb leisten!

»Die deutschen Häfen arbeiten hoch effizient. Aber 15 Jahre Planungszeit bei seewärtigen Zufahrten und den Hinterlandanbindungen kann sich kein Standort im Wettbewerb leisten. Darum hat das Planungsbeschleunigungsgesetz, über das der Bundestag jetzt berät, unsere volle Unterstützung«, sagte Frank Dreeke, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender des Vorstands der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG beim Lenkungskreis Häfen/Schifffahrt des DVF. Dreeke appellierte an Bund und Länder, wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte für die Häfen schneller zu realisieren. Auch der anwesende Landesverkehrsminister Pegel unterstütze Dreekes Appell.

Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern, unterstrich ebenfalls die Notwendigkeit, geplante Projekte schneller umzusetzen: »Die Planungsverlässlichkeit von großen Infrastrukturprojekten in Deutschland muss sich deutlich verbessern. Wir brauchen eine zügige Aufstockung beim Planungspersonal, zum Beispiel in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Das ist eine sehr große Herausforderung.« Auch plädierte der Minister für eine stärkere Initiative bei der digitalen Vernetzung im Mobilitätssektor, etwa bei den Blockchain-Technologien. In diesem Bereich komme es auf Schnelligkeit an. Aus der Sicht des Betreibers sprach **Michael Kremp**, Geschäftsführer der Seehafen Wismar GmbH, über die Bedeutung des Infrastrukturausbaus und der Digitalisierung für seinen Standort: »Wir

treiben die Digitalisierung des Hafens voran. Wir brauchen aber auch den Ausbau der klassischen Infrastruktur – der Hafenterrassen und der Fahrrinne. Beides zusammen schafft Wachstum und Zukunftsperspektiven für die Region.«

Wie bedeutsam die Themen Infrastruktur und Digitalisierung für eine Hafenstadt sind, zeigte **Thomas Beyer**, Bürgermeister der Hansestadt Wismar. Denn die guten land- wie seeseitigen Verkehrsanbindungen, die Holzindustrie, die Wismarer Werft, der Hochschul- und Technologiestandort seien wichtige Faktoren, die sich gegenseitig bedingen. Die seewärtige Fahrrinne müsse zügig angepasst werden. Die Planfeststellung werde dazu jetzt in einem sehr komplexen Verfahren angegangen. Insgesamt sei die wirtschaftliche Entwicklung für die Stadt momentan sehr positiv.

Digitale Testfelder im Hafen sind komplex

Die Planungsbeschleunigung sei eine zentrale Herausforderung der Verkehrspolitik in Deutschland, darin stimmte **Dr. Jan Dirks**, stellvertretender Referatsleiter Nationale See- und Binnenschifffahrtspolitik, Hafenwirtschaft, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), mit Minister Pegel überein. Ebenso sei dem BMVI die Digitalisierung sehr wichtig.

Das Förderprogramm IHATEC zeige, dass digitale Testfelder in den Häfen viel komplexer als Testfelder auf der Straße seien. Die Erfahrungen aus dem Testfeld im Hafen Hamburg könnten daher als Grundstock dienen und später auf andere Standorte übertragen werden.

Seehafen Wismar treibt die Digitalisierung voran

Die Digitalisierung des Hafens Wismar wird an mehreren Stellen vorangetrieben.

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

So sind laut Kremp bereits eine pförtnerlose, automatisierte Lkw-Einfahrt, mobile Leistungserfassung mittels Smartphones und ein RFID-gestütztes Zutrittsmanagement umgesetzt. Die digitale Steuerung der Infrastruktur (z. B. der Transportbänder), die Nutzung des IHATEC-Programms zur Blockchain-Analyse sowie Drohneinsätze zur Geländeüberwachung sind in Planung. Die Hafenerweiterung werde mit dem Bundesland in einem eigenständigen Planfeststellungsverfahren vorangetrieben, erklärte Kremp. Getrennt davon arbeite der Bund an der Fahrrinnenanpassung, um den künftigen Tiefgang von 11,50 Meter im Jahr 2022 herzustellen.

Binnenschifffahrt: Das gehört in den Masterplan der Bundesregierung

Der Anteil des Binnenschiffs im Modal Split ist gesunken, die Schiffe sind im Bestand zu alt, die Flotten geschrumpft, die Margen zu gering. Erschwerend kommt hinzu, dass viele Kreditinstitute Investitionen in Schiffe nicht mehr finanzieren. **Heiner Dettmer**, CEO Dettmer Group KG, brachte die Lage der Binnenschifffahrt in Deutschland klar auf den Punkt. Es sei dringend nötig, die Rahmenbedingungen zu verbessern. Die Bundesregierung habe dies erkannt und bereite mit dem Gewerbe einen Masterplan Binnenschifffahrt vor. Nach den Worten von Dettmer muss dieser Masterplan folgende Maßnahmen enthalten:

- Infrastrukturausbau beschleunigen
- Gewinnung von Fachpersonal für die Ausbauplanung und Sanierung
- Privatunternehmen bei Planungstätigkeit einbeziehen
- Netzzustandsbericht aktualisieren
- durchgängige Befahrbarkeit herstellen

- 24h Schleusenbetrieb per Fernsteuerung
- Schwergut verstärkt auf Binnenschiff befördern
- Förderung des Baus kleinerer Schiffe und angepasster, sauberer Motoren
- Aufhebung der Befahrensabgaben

Von Seiten des BMVI wies Dirks darauf hin, dass die Mittel der Förderrichtlinie zur Motorenmodernisierung bei Binnenschiffen bereits erhöht worden seien. Künftig müssten neue Motoren aber die wesentlich anspruchsvolleren Vorgaben der europäischen NRMM-Verordnung erfüllen.

halten, dass die Zufahrten der Seehäfen Hauptverkehrswege sind. **Ben Lodemann**, Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe, zeigte eindrücklich, welche präzise und fehlerfreie Arbeit dafür tagtäglich den Lotsen abverlangt wird.

Die Lotsen müssten die Schiffe bereits weit draußen in der deutschen Bucht besetzen. Diese Versetzschiffe müssen rund um die Uhr im Einsatz sein und des dürften keine Ausfälle auftreten, denn anderenfalls wäre die Zufahrt nach Hamburg unterbrochen. In Teilen müssten die Versetzschiffe drin-



© HHM / Dietmar Hasenpusch

Lückenlose Mobilfunkabdeckung in deutscher Bucht nötig

Damit große Schiffe überhaupt in die Häfen der deutschen Bucht einlaufen können, sind Lotsenschiffe nötig. Ohne sie gibt es keinen sicheren Einlauf in den Hafen. Hierbei muss man sich vor Augen

gend erneuert werden. Lodemann betonte mit seinen Ausführungen, dass dies notwendige Modernisierungsmaßnahmen zur Zukunftssicherung beim Seehafenzulauf sind. Und vor allem sei eine Mobilfunkabdeckung auch weiter draußen in der deutschen Bucht unbedingt zu gewährleisten. ■

Güterverkehrsträger im Vergleich

	Bahn	Binnenschiff	LKW
Streckenlänge in km	33.426,0	7.476,0	230.100,0
Verkehrsaufkommen in Mio. t.	348,6	222,7	3.145,5
Verkehrsaufkommen in t. je km Strecke	10.875,0	29.615,0	5.971,0
Mittlere Transportweite in km auf deutschen Verkehrswegen	320,0	245,0	189,0
Gefahrguttransporte in Mio. t. /p.a.	59,0	48,4	0

Modal Split Landverkehrsträger

Verkehrsaufkommen in %	18,6	11,3	70,1
Verkehrsleistung in %	27,0	12,6	60,4

Quelle: Daten & Fakten 2016/2017 Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Termine

Lenkungskreise

13. 11. | Köln-Bonn | Luftverkehr mit seinem Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte sowie Dr. Frank Anton, Executive Vice President und Leiter eAircraft, Siemens AG; Johann Friedrich Colman, Leiter Abteilung Luftfahrt, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Thorsten Dirks, Mitglied des Vorstandes Deutsche Lufthansa AG, Eurowings & Aviation Services; Houston Mills, UPS Global Aviation Strategy and Public Policy Director; Bernd Reuther MdB, Vorsitzender der AG Verkehr und Berichterstatter Luft- und Raumfahrtspolitik der FDP-Bundestagsfraktion

22. 11. | Berlin | Gemeinsame Sitzung der Lenkungskreise Digitale Vernetzung und Straßenverkehr mit den beiden Vorsitzenden Wolfgang Wendt, Mitglied der Geschäftsführung IBM Deutschland GmbH; Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr ADAC Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.

Veranstaltungen

21.11. | Berlin | Parlamentarischer Abend »Digitale Schiene - vom guten Fahrzeug über das bessere Netz zum besten Schienensystem« der Parlamentsgruppe (PG) Schienenverkehr im Deutschen Bundestag, Deutsches Verkehrsforum (DVF), mit dem Vorsitzenden Cem Özdemir MdB, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, Vorsitzender der PG Schienenverkehr im Deutschen Bundestag; Vortragende: Kay Euler, Leiter Konzernprogramm Digitale Schiene Deutschland, Deutsche Bahn AG; Enak Ferlemann MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur; Stephan Krenz, Vorsitzender der Geschäftsführung Abellio GmbH, Dr. Jörg Nikutta, Sprecher der Geschäftsführung Alstom Transport GmbH; Wolfgang Wiehle MdB, Stellv. Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag

22.11. / Frankfurt / 6. ZEIT Konferenz Logistik & Mobilität im Rahmen der Fachmesse Hypermotion (20.-22.11.2018) Veranstalter: DIE ZEIT, Messe Frankfurt, in Kooperation mit DVF unter anderem mit Dr. Jörg Mosolf, DVF-Präsidiumsvorsitzender; Dr. Thomas Becker, Leiter Politik & Außenbeziehungen, BMW Group; Detlef Braun, Geschäftsführer Messe Frankfurt GmbH; Dr. Rainer Esser, Geschäftsführer ZEIT Verlagsgruppe; Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands Fraport AG, DVF-Präsidiumsmitglied; Angela Titzrath, Vorsitzende des Vorstands, Hamburger Hafen und Logistik AG; Gleb Tritus, Gründer und Investor; Director Venture Development & Mitglied der Geschäftsleitung, Lufthansa Innovation Hub

Neu im Verkehrsforum

Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG

Die Unternehmensgruppe um Hülskens zählt zu den ältesten großen Familienunternehmen innerhalb Deutschlands. Bereits im 19. Jahrhundert wurden erste große Projekte im Wasserbau von der Hülskens verwirklicht und eine Vielzahl von technischen Entwicklungen und Patenten gehen auf die Ingenieurkunst der Hülskens Wasserbau und ihrer Vorgänger zurück. Seit über 100 Jahren



plant und realisiert das Unternehmen für öffentliche und industrielle Kunden

komplexe Vorhaben im Wasserbau von der Spundwand bis hin zum Bau großer Hafenbecken, vom Dükerbau bis zur Rekultivierung stillgelegter Abbauflächen. Im Firmenverbund Hülskens mit Stammsitz in Wesel sind rund 800 Mitarbeiter in den Bereichen Wasserbau, Spezialschiffahrt, Kanalspedition, Sand- und Kiesgewinnung, Rekultivierung und Betonfertigteilherstellung beschäftigt. Die Leistungsfelder umfassen Dükerbau, Ramm-/Spundwandarbeiten, Nassbaggerung, Ufersanierung/Flussbau, Hydrographie, Geschiebemanagement, Deckwerk und Verguss, Spezialtechniken. Quelle:

huelskens-wasserbau.de

Mitteldeutsche Flughafen AG

Zur Mitteldeutschen Flughafen AG gehören die Tochtergesellschaften Flughafen Leipzig/Halle, Flughafen Dresden und PortGround. Die Mitteldeutsche Airport Holding ist die Dachmarke der Mitteldeutschen Flughafen AG. Insgesamt sind über 12.300 Beschäftigte an beiden Standorten, davon ca. 1.170 in der Unternehmensgruppe, tätig.

Der Leipzig/Halle Airport ist Deutschlands zweitgrößter Frachtflughafen und Nummer fünf in Europa. Der Airport besitzt eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung für Frachtverkehre und ist direkt an das transeuropäische Autobahn- und Schienennetz angebunden.

Der Flughafen Dresden International verfügt über einen Anschluss an die Autobahn A4 und einen S-Bahnhof. Von den beiden mitteldeutschen Flughäfen können Fluggäste derzeit nonstop zu rund



fünfzig Städte- und Urlaubszielen in Europa, Nordafrika und Vorder-

asien fliegen. Zudem binden die Fluggesellschaften die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden mit zahlreichen Frequenzen an ihre internationalen Drehkreuze an, so dass nahezu jedes Ziel weltweit mit nur einem Zwischenstopp erreichbar ist.

Die Tochtergesellschaft PortGround bietet Logistik-, Bodenabfertigungs-, Fracht- und weitere umfassende Dienstleistungen rund um die Uhr sowie die Passagierabfertigung (Fluggastdienste) an beiden Flughäfen an. Quelle:

mdf-ag.com



V. I. Wiczorek und Dr. Mosolf in der Diskussion über Logistik

kombinierten Verkehrs und Trassenpreissenkungen zu unterstützen oder alternative Antriebe bei den Unternehmen oder durch den Ausbau der Infrastruktur zu fördern. Jedoch würden an anderer Stelle auch seitens der Politik Fehlanreize gesetzt, die schädlich für den Standort seien – so bei der zwischen Bundesländern unterschiedlichen Zulassung von Traileraufbauten, bei der Einfuhrumsatzsteuer oder bei den grenzüberschreitenden Mindestlohnvorschriften.

Lkw-Abbiegeassistent: Sensor hilft Unfälle vermeiden

Die Unfallstatistik besagt, dass der Faktor Mensch für 93 Prozent der Unfälle im Straßenverkehr verantwortlich ist. Fast alle Unfälle ließen sich jedoch mit einem Entscheidungsspielraum von zwei Sekunden aufgrund von Warnsignalen vermeiden. Alleine in Deutschland ist es 2016 zu 6.474 Unfällen zwischen Güterkraftfahrzeugen und ungeschützten Verkehrsteilnehmern gekommen. Nicht umsonst wird im Koalitionsvertrag ein Abstands- und Abbiegeassistent gefordert und das Thema Nachrüstung adressiert. Diese ist bereits heute möglich.

Anatoliy Reinhardt, Director DACH, Mobileye, zeigte im Lenkungskreis, dass sich viele Unfälle mit solchen Assistenzsystemen vermeiden lassen. So sei der Chip von Mobileye seit 2007 in Betrieb. Auch ein Zusatznutzen der Assistenzsysteme ergebe sich durch die Analyse des Fahrverhaltens, das Risikomanagement von Versicherungen oder die Identifizierung von Hotspots im Straßenverkehr. Für Busse und Nutzfahrzeuge habe man den Abbiegeassistenten entwickelt, insbesondere auch mit Blick auf die Situation in Ballungsräumen. Durch fünf strategisch angebrachte Kamerasensoren würden gezielt die sogenannten schwachen Verkehrsteilnehmer identifiziert und es werde mit einem zweistufigen Warnsystem auf Ereignisse im Umfeld reagiert.

Jährlich 1,4 Milliarden Lkw-Kilometer und 2 Millionen Tonnen CO₂ gespart

Der Investitionshochlauf für die Verkehrsinfrastruktur ist langfristig finanziell abgesichert. In den Jahren 2018 und 2019 stehen 1,9 Milliarden Euro zusätzliche Mittel zur Verfügung, welche auch der Logistik zugute kommen. Eine wichtige Maßnahme sei die Stärkung des kombinierten Verkehrs (KV), erklärte Johannes Wiczorek, Leiter Grundsatzangelegenheiten und Strategien für Güter und Personenverkehr im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), beim Lenkungskreis Güterverkehr und Logistik.

Durch diese Maßnahme können jährlich 1,4 Milliarden Lkw-Kilometer sowie zwei Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden, so Wiczorek. Leider würden jedes Jahr nicht alle Fördermittel abgerufen, daher appellierte Wiczorek an die Mitglieder des Lenkungskreises, die vorhandenen Förderpötte für Gleisanschlüsse und den kombinierten Verkehr auszuschöpfen.

Zum Thema Logistik erklärte **Johannes Wiczorek**, man wolle diesen Herbst gemeinsam mit der Branche ein Innovationsprogramm Logistik 2030 erarbeiten. Das Maßnahmenbündel solle im Frühjahr 2019 fertiggestellt werden. Das Innovationsprogramm solle die Digitalisierung des Logistiksektors vorantreiben, eine intelligente Infrastruktur gewährleisten, Verkehrsträger noch effizienter vernetzen, Multimodalität unterstützen und eine

deutliche Emissionseinsparung im Gütertransport erreichen.

Logistik ist ein wichtiges Werkzeug für Klimapolitik

Mit Blick auf die Klimapolitik der Bundesregierung betonte der Lenkungskreisvorsitzende **Dr. Jörg Mosolf**, Vorstandsvorsitzender (CEO) MOSOLF SE & Co. KG, dass seitens des Lenkungskreises die Logistik als wichtiges Werkzeug angesehen werde, um die Klimaziele zu erreichen. Schließlich habe der Logistiksektor ein hohes Interesse daran, dass die Logistikkette reibungsfrei, hocheffizient und mit dem größtmöglichen Bündelungseffekt betrieben werde. Damit sei auch eine geringstmögliche Klimawirkung indirekt ein betriebswirtschaftliches Ziel. Mosolf begrüßte die Bestrebungen der Politik, beispielsweise Bündelungseffekte durch die Förderung des

Fachkräftemangel: jetzt schon 1 Million Fahrer älter als 45 Jahre

Dafür braucht es keine hohe Mathematik: Der Fahrermangel ist für die Branche absehbar – schon heute sind 1 Million Fahrer älter als 45 Jahre, das bedeutet 40 Prozent des Fahrpersonals werden in 10 -15 Jahren in den Ruhestand gehen. **Egon Christ**, Geschäftsführer Mosolf Transport Solutions GmbH, spricht aus Erfahrung und Sorge, denn die Fahrerlöhne steigen bereits und der Arbeitsmarkt ist mehr oder weniger leergefegt. Was tun? Christ sprach aus Sicht der Branche, und die müsse eine Imagekampagne starten und sowohl das Berufsbild als auch das Arbeitsgerät attraktiver machen. Er regte an, dies unter Leitung der Bundesvereinigung Logistik BVL durchzuführen. Aber auch die öffentliche Hand solle hier unterstützend tätig werden.

DVF-Umfrage zu Fachkräftemangel

Der Fachkräftemangel in der Mobilitätsbranche zeige sich an vielen Stellen und drohe eine Mobilitätsbremse zu werden, warnte DVF-Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn**. Das DVF habe seine Mitglieder befragt und ein umfassendes Lagebild erhalten. Besonders betroffen seien Branchen wie der Straßengüterverkehr oder die Hafenwirtschaft. Aber auch die Automobilindustrie ächze unter Mangel an hochqualifizierten Ingenieuren oder Mechatronikern. Der Arbeitskräftemangel existiere auf zwei Ebenen: Den weniger qualifizierten Arbeitskräften wie Lagerarbeiter oder

Berufskraftfahrer und den hochqualifizierten und spezialisierten Fachleuten.

Laut Umfrage konzentrieren sich die Maßnahmen der Branche vor allem auf die

- Verbesserung des Ausbildungsangebots in den Unternehmen, aber auch an den Hochschulen (z. B. Logistik-Lehrstühle),
- Imagepflege der einzelnen Branchen,
- übertarifliche Bezahlung von qualifizierten Arbeitskräften (z. B. in der Logistikbranche) bzw. Erhöhung der Attraktivität des Arbeitsumfeldes (familienfreundliche Arbeitszeiten, Dienstwagen, sichere Parkplätze etc.).

Allerdings, und das war ein wichtiges Ergebnis der Umfrage, leiden die Unternehmen auch der Verkehrsbranche unter dem Personalmangel in Behörden, Bildungseinrichtungen und Verwaltungen. Dies führt zu Verzögerungen bei der Planung von Infrastrukturvorhaben, zu Mängeln bei der Ausbildung, verzögerten Prüfungen und Zulassungen, verzögerten Entscheidungen bei Fördermitteln. »Die Bundesregierung ist dem Personalmangel mit einem Aufwuchs an Planstellen in wichtigen Behörden wie der Wasserstraßenverwaltung, dem Eisenbahnbundesamt oder der Bundesautobahngesellschaft entgegen getreten. Doch der Mangel an verfügbaren Fachkräften und die nicht konkurrenzfähige Tarifstruktur des öffentlichen Dienstes haben einen Durchbruch bisher verhindert«, resümiert van Hoorn. »Das DVF plant deshalb die Organisation von Fachgesprächen zum Thema

»Arbeitskräftemangel« mit dem Ziel, Kompetenz in diesem Themenbereich aufzubauen und Best Practices zu identifizieren.«

CO₂-freie Logistik: Best Practice für den kombinierten Verkehr

Ist eine CO₂-freie Logistikkette möglich? **Björn Tiemann**, Prokurist, Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG, hat im Auftrag von BMW eine CO₂-neutrale Logistikkette entwickelt. Dazu verknüpfte er Containertransporte auf der Schiene mit einem Vor- und Nachlauf mit Lkw, die mit CNG (Autogas) betankt werden. Wie wurde die CO₂-Neutralität erreicht? Indem man in Deutschland aus Strohabfällen produziertes Bio-Methan einkaufte. Das Gas wurde im sogenannten virtuellen Tauschverfahren – ähnlich wie beim Ökostrom – in das Leitungsnetz eingespeist. Auf diese Weise konnte man die vorhandene Tankinfrastruktur nutzen. Mit einer Tankladung konnten fünf Umläufe der Lkw zwischen Schkopau und dem Werk Leipzig dargestellt werden. Die Emissionswerte sprechen für den Erfolg des Projektes: CO₂ wird beim Einsatz von Biomethan (CBM) um bis zu 94 Prozent gemindert, Feinstaub um 85 – 95 Prozent, Stickoxide um 50 – 80 Prozent und Lärm um 50 – 90 Prozent.

Das Projekt RailRunner

Das Projekt RailRunner präsentierte **Gerhard Oswald**, Geschäftsführer GOMULTIMODAL GmbH: Im Januar 2015 wurde der europäische Unternehmenszweig RailRunner Europe GmbH gegründet. Oswald sah ein großes Verlagerungspotenzial im Bereich der Lkw-Trailer, die insbesondere bei Konsumgütern zur Anwendung kämen. Zwischen den Trailern würden in Zukunft die speziellen RailRunner-»Bogies« als Drehgestelle zum Einsatz kommen – das Herzstück des RailRunner-Konzepts. Diese seien gleichzeitig auch die Kupplung zwischen den Ladungseinheiten. Ein Bogie sei stapelbar, könne abseits des Gleises abgestellt und auch per Straße verladen werden, um die Umläufe zu optimieren. Insgesamt ergebe sich pro Zugeinheit ein zusätzlicher Spielraum von 400 t für die Nutzlast verbunden mit acht Prozent weniger Energieaufwand für den Transport. ■

Shield+™ Abbiegeassistent für Busse und Nutzfahrzeuge



- bis zu 5 strategisch angebrachte Kamerasensoren
- Nachträglicher Einbau in alle Busmodelle möglich

- warnt den Fahrer beim Abbiegen vor möglichen Kollisionen
- entwickelt für urbane Einsatzgebiete

Quelle: Mobileye



Blick auf das Diskussions-Podium im Palais am Funkturm, Messegelände Berlin

Chancen für den öffentlichen Verkehr. Wenn wir die Daten aus modernen Fahrzeugen in Echtzeit verarbeiten und nutzen können, wird uns die Mobilitätswende 4.0 gelingen.«

Jarzombek mahnte aber auch, dass »die Digitalisierung im öffentlichen Verkehr ein innovationsfreundliches Klima braucht. In unterschiedlichsten Bereichen der Industrie sehen wir, dass eine florierende Startup-Kultur hierzulande ein idealer Nährboden für Innovationen ist.« Ihm sei es zudem wichtig, dass neue Mobilitätsdienste mit innovativen Geschäftsideen auch aus Deutschland kommen.

DVF auf der Innotrans: Unternehmen müssen Digitalisierung leben

Auch dieses Mal war das DVF mit einem Dialog-Forum auf der international führenden Fachmesse für Verkehrstechnik vertreten. Mehr als 200 Besucher wollten hören, was die Branchenexperten zum Thema »Neue Mobilitätsdienste plus Bus und Bahn – Wie verändert Digitalisierung den öffentlichen Verkehr?« zu sagen hatten. Heraus kam eine spannende Diskussion mit Kontroversen, aber auch Gemeinsamkeiten bei dem sehr unterschiedlich besetzten Podium. DVF-Präside Stephan Krenz sprach sich dabei für offene Datenplattformen aus, und das hatte einen guten Grund:

»Für unsere Kunden sind kosten- und zeitoptimierte Tür-zu-Tür Wegekettensysteme der zentrale Erfolgsfaktor, den wir nur gemeinschaftlich in der Mobilitätsbranche realisieren können. Deshalb ist es unerlässlich, dass wir unsere Fahrplandaten, Daten zu Sharing-Diensten und sonstigen Mobilitätsanbietern in einer offenen Datenplattform zur Verfügung stellen«, plädierte **Stephan Krenz**, Mitglied des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum (DVF), Vorsitzender der Geschäftsführung Abellio GmbH, beim DVF Dialog-Forum auf der Innotrans zum Thema für mehr Offenheit.

»Dazu gehört auch, dass jeder Kunde sein Ticket von jedem Start zu jedem Ziel in Deutschland möglichst digital erhalten

kann«, erklärte Krenz weiter. Er begrüßte die erweiterten Angebote der Sharer und forderte seine Branche auf, deutlich agiler zu werden sowie schnell passgenaue und innovative Angebote für die Fahrgäste auf den Markt zu bringen. Eine offene, möglichst verkehrsträgerübergreifende Datenplattform, aus der sich die Mobilitätsanbieter bedienen können, sei ein Instrument, um passgenaue Angebote für die Kunden zu entwickeln.

Daten sind Rohstoff der Zukunft

Dem konnte sich **Thomas Jarzombek MdB**, Sprecher der CDU/CSU Bundestagsfraktion im Ausschuss für die Digitale Agenda, anschließen: »Die Nutzung von Daten als Rohstoff der Zukunft schafft

»Neue intelligente Mobilitätsdienste können wesentliche Beiträge zur Verkehrswende leisten«, sagte **Berthold Huber**, DB-Konzernvorstand Personenverkehr, aus Sicht eines großen Verkehrsdienstleisters. »Mehr Mobilität bedeutet jedoch nicht automatisch weniger Verkehr. Das schaffen vor allem Tür-zu-Tür-Angebote, die in den ÖPNV integriert sind. Alles andere wirkt dem Verkehrskollaps in unseren Innenstädten nicht entgegen.«

ÖPNV geht neue Wege

Aus der Praxis berichtete **Eva Kreienkamp**, Geschäftsführerin Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) über das Beispiel »Öffentliche Mobilität – vernetzt und digital« in Kooperation und Ko-Kreation mit privaten Mobilitätsanbietern. »Dieses Projekt leistet einen Beitrag zur Verkehrs- und Klimawende. Voraussetzungen sind klare Spielregeln, Experimentierfreude und faire Finanzierungsmodelle solcher gemeinsamen Projekte in Private-Public-Partnerships. Das zeigt der Modellversuch EMMA zwischen der R+V Versicherung und der Mainzer Mobilität«, erläuterte Kreienkamp.

Als neuer Player und Start-up bietet die MOIA GmbH zunächst in Hamburg und Hannover die gesamte Wertschöpfungs-

kette des Ridesharings an, vom Fahrzeug über die Software-Umgebung bis hin zum operativen Flottenmanagement. MOIA CEO **Ole Harms** erklärt: »Wir möchten gemeinsam mit den anderen Mobilitätsanbietern einer Stadt die Verkehrswende erreichen. Unser Ziel ist, dass die Menschen ihr privates Fahrzeug stehen lassen und auf einen hochwertigen Mix verschiedener Angebote umsteigen. Der ÖPNV und das Taxi hinterlassen im Modalmix einer Stadt eine große Lücke, die durch Sharing-Angebote wie MOIA geschlossen werden kann. Eine Zusammenarbeit aller Mobilitätsanbieter ist daher notwendig, um die Bürger von der Verkehrswende zu überzeugen.«

Rennen im Smart Mobility Markt offen

Joris D'Incà, Partner bei der Strategieberatung Oliver Wyman, sagt: »Noch ist das Rennen im Smart Mobility Markt völlig offen. Traditionelle Transportunternehmen, Online-Giganten aber auch innovative Start-ups bieten sich bislang ein Kopf-an

Kopf-Rennen. Gewinnen werden letztendlich diejenigen, die neue Allianzen eingehen und auch den Mut haben, die Konkurrenz zu empfehlen, wenn diese günstiger oder schneller ist.«

»Datenschutz ist zweifelsohne eines der wichtigsten Themen, wenn es um neue Geschäftsmodelle und Sharing Economy geht.«

Roland Werner

»Digitalisierung und Vernetzung sind der Schlüssel zum Erfolg für den ÖPNV – wer das nicht erkennt und Kundenwünsche ignoriert, wird schnell abgehängt«, führt **Tolga Erdogan**, Digital Innovator, Ramboll GmbH, weiter aus.

Rechtsrahmen anpassen

Um neue Mobilitätsformen zu ermöglichen, muss das Personenbeförderungsgesetz angepasst werden. Diese Ansicht vertrat **Torsten Herbst MdB**, Obmann der FDP Bundestagsfraktion im Ausschuss für

Verkehr und digitale Infrastruktur: »Innovative Mobilitätslösungen brauchen beispielsweise eine intelligente Verkehrssteuerung, flexible Formen der Personenbeförderung und umweltfreundliche

Antriebstechnologien. Um die individuelle Mobilität zu verbessern und digitale Mobilitätskonzepte zu ermöglichen, ist eine Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes daher unabdingbar.«

So sah es auch **Roland Werner**, Uber Germany GmbH. Allerdings gehe die Anpassung des Rechtsrahmens an das digitale Zeitalter zum Teil nur langsam voran und werfe die Innovationskraft Deutschlands zurück. Werner konkretisiert: »Ein Beispiel aus unserem Alltag ist das Pooling-Verbot: Warum sollten zwei Mietwagen mit jeweils einem Passagier in die gleiche Richtung fahren, wenn sich die Fahrgäste Auto und Fahrpreis teilen könnten? Dies wäre durch einen Klick in der App möglich. Das Gesetz, das dies verbietet, stammt aber aus einer Zeit, in der es noch keine Apps gab. Regulierungen wie diese verhindern, dass die Technologie ihr Potenzial hin zu mehr Effizienz und weniger Verschwendung von Ressourcen voll entfaltet und dass sich Innovationen in Deutschland durchsetzen können.«

Wichtig war Werner zudem das Thema Datenschutz mit Blick auf neue Geschäftsmodelle und Sharing Economy. Man solle dieses Thema sehr konkret diskutieren: »Wenn beispielsweise anonymisierte Daten im Mobilitätssektor verwendet werden, um schnellere Verbindungen zu schaffen, Nachfragespitzen abzufedern oder ein möglichst nahtloses Umsteigen in öffentliche Verkehrsmittel zu ermöglichen, dann wird das Angebot für den Nutzer stetig verbessert. Und das, ohne dass der Schutz der persönlichen Daten gefährdet wäre.« ■



V. I. Dr. Wieduwilt (Moderator), Harms, Herbst MdB, Huber, Jarzombek MdB, Kreienkamp und Werner

Krenz bei seiner Einführungsrede





Verkehrsminister Scheuer im Meinungsaustausch mit DVF-Präsidium

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat sich mit dem Präsidium des Deutschen Verkehrsforums (DVF) zu einem Meinungs- und Informationsaustausch getroffen. Im Vordergrund stand dabei, wie die Modernisierung, Nachhaltigkeit und Digitalisierung des Mobilitätssektors vorangebracht werden können.

Anlässlich des Termins in Berlin äußerte sich der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur **Andreas Scheuer MdB**: »Wir brauchen eine neue deutsche Dynamik für die Zukunft der Mobilität. Jetzt sind Ideen, Mut und entschlossenes Umsetzen gefragt. Die deutsche Industrie muss auch mehr über ihre Entwicklungs- und Zukunftsprojekte reden und dafür werben. Denn mit innovativen Mobilitätslösungen machen wir die Menschen mobiler und unsere Städte sauberer.«

Branche wünscht Realismus bei Klimazielen

DVF-Präsidiumsvorsitzender **Dr. Jörg Mosolf** betonte das Bekenntnis des Mobilitätssektors zu einem modernen und klimafreundlichen Verkehrssystem, sagte aber auch: »Wir alle sind unserer Umwelt, unserer Gesellschaft und auch unseren Mitarbeitern gegenüber verpflichtet. Allerdings mahne ich alle Akteure an, realistische und ehrliche Einschätzungen bei den

Klimazielen anzusetzen. Innovationen und ihre Etablierung am Markt benötigen Zeit. 40 Prozent weniger CO₂ bis 2030 allein im Verkehrssektor sind mehr als ambitioniert.« Um künftig mehr beim Klimaschutz zu erreichen, sei ein Bündel an Maßnahmen erforderlich, so Mosolf. »Unter anderem

»In dem Bereich Mobilität liegt eine Megachance für unser Land.«

Andreas Scheuer MdB

brauchen wir mehr Tempo bei der Digitalisierung im Verkehr. Sie ist eine wichtige Voraussetzung für Klimaschutz, Wettbewerbsfähigkeit des Sektors und höhere Nutzer- und Kundenorientierung. Zudem gilt es, den ÖPNV und die Verkehrswege zu modernisieren sowie neue Mobilitätsdienste zuzulassen. Wir müssen die Straße vom Lkw-Verkehr entlasten und auf Binnenschiff und Schiene umlenken.

Außerdem wünschen wir uns von Bund und Ländern mehr Forschung und Anreize bei alternativen Kraftstoffen und Antrieben für Schienen-, Straßen-, Luft- und Wasserfahrzeuge, Harmonisierung der (Lade-) Infrastruktur und bessere Voraussetzungen für den kombinierten Verkehr. Ich sage aber auch, dass wir als Branche noch mehr tun müssen.«

Mosolf begrüßte ausdrücklich die bereits erfolgten Initiativen des Bundesverkehrsministeriums wie den Investitionshochlauf für die Verkehrsinfrastruktur, ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz oder die Bundesautobahngesellschaft. Bei Digitalisierung und Automatisierung müsse Deutschland Vorreiter sein – dies sei für den Wirtschaftsstandort von großer Bedeutung.

Aus dem Präsidium des DVF diskutierten mit Bundesminister Scheuer:

- Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr ADAC
- Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung Bombardier Transportation GmbH, sowie Präsident Region Zentral- und Osteuropa, GUS, Russland, Israel, China, Bombardier Transportation GmbH
- Renata Jungo Brüngger, Vorstandsmitglied Integrität und Recht, Daimler AG
- Stephan Krenz, Vorsitzender der Geschäftsführung, Abellio GmbH
- Wolfgang Langhoff, Vorsitzender des Vorstands, BP Europa SE
- Dr. Richard Lutz, Vorsitzender des Vorstands, Deutsche Bahn AG
- Bernhard Mattes, Präsident Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
- Nikolaus Graf von Matuschka, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft
- Dr. Jörg Mosolf, Vorsitzender des Vorstands (CEO), MOSOLF SE & Co. KG
- Dr. Sigrid Nikutta, Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), AöR
- Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands, Fraport AG
- Norbert Schübler, Geschäftsführender Gesellschafter, Schübler-Plan GmbH ■



Schienenverkehr ist Schwerpunktthema in dieser Legislaturperiode

Der Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Enak Ferlemann MdB, erklärte im Austausch mit dem Teilnehmern des Lenkungskeises, das die Eisenbahn zum Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts werde. Warum? Die Bewältigung des Verkehrswachstums mache dies erforderlich.

»Es gibt keine Alternative zur Verdopplung des Schienenverkehrsanteils, wenn wir zukünftig den Verkehr, insbesondere den Pendelverkehr in die Ballungsräume, bewältigen wollen«, so **Enak Ferlemann** wörtlich. Der Staatssekretär betonte dies auch mit Blick auf den Deutschland-Takt. Das Bundesverkehrsministerium habe nach vierjähriger Arbeit einen optimalen Fahrplan für 2030 vorgestellt. Ziel sei es, möglichst viele Züge fahren zu können, die ihre Anschlüsse halten. Er soll Grundlage für den Infrastrukturausbau werden und den Schienengüterverkehr einbeziehen.

Schiene ist das Schwerpunktthema

»Wir haben in dieser Legislaturperiode den Schienenverkehr als Schwerpunktthema. Das zeigt sich im Koalitionsvertrag, bei der der Halbierung der Trassenpreise für den Güterverkehr und auch in der Struktur unseres Ministeriums«, erläuterte Ferlemann und betonte: »Mit dem Zukunfts-

bündnis Schiene wollen wir die Bahn zu dem Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts machen.« Fünf Arbeitsgruppen und ein übergeordneter Lenkungskeis sollen die geeigneten Maßnahmen zusammentragen. Im Frühjahr 2019 sei ein erster Zwischenbericht vorgesehen und Ende 2020 der Abschlussbericht.

Um den Schienenverkehr in die Zukunft zu führen, stehe zudem die Forschung im Bereich Eisenbahn im Fokus, hob Ferlemann hervor: »Den Forschungsbedarf im Schienengüterverkehr wollen wir hälftig finanzieren und 500 Millionen Euro investieren. Basis einer Spitzenbahn ist aber die kontinuierliche Finanzierung der Infrastruktur auf hohem Niveau statt kurzfristiger Konjunkturprogramme.«

Vertrauen der Schienenbranche gestärkt

Der Lenkungskeisvorsitzende **Michael Peter**, CEO Siemens Mobility, lobte, dass

mit diesen Maßnahmen das Vertrauen der Schienenbranche in die Verkehrspolitik gestärkt werde. Als wichtig bewertete Peter den kontinuierlichen Mittelhochlauf für die nächsten Jahre im Bereich des Bahnsektors und die Anwendung von Innovationen in Pilotprojekten: »Zusammen mit der Modernisierung des Netzes ermöglichen sie dringend notwendige Kapazitätssteigerungen. Ein nationales Schienenforschungsprogramm sollte anwendungsorientiert und komplementär zum mit europäischen Forschungsprogramm Shift2Rail konzipiert werden. Dabei ist der Verwaltungsaufwand möglichst gering zu halten.«

Forschung schneller in Praxis umsetzen

Die Forschung müsse schneller umgesetzt werden, dafür plädierte **Prof. Dr. Karsten Lemmer**, Vorstand Energie und Verkehr, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR). Daher dürften beispielsweise Zulassungsprozesse Innovationen

nicht ausbremsen. Zudem müsse in der Forschung über Legislaturperioden hinaus gedacht werden.

Ein großes Potenzial könne auch dadurch gehoben werden, wenn Funktionstests nicht mehr im realen Betrieb, sondern im Labor durchgeführt würden. Damit Forschung überhaupt Anwendung finden könne, sei der Austausch mit Industrie, Bevölkerung und Politik erforderlich, resümierte der DLR-Vorstand. Als Beispiel einer gesamthaften Betrachtung verwies Lemmer auf die Nutzung von Wasserstoff als Treibstoff im Schienenverkehr. Dabei ginge es nicht ausschließlich um die technische

Zunächst sollte der Auftraggeber die Rahmenbedingungen und die Ziele definieren. Dementsprechend entwickle und liefere die Industrie die interoperablen und zukunftsfähigen Produkte. So gelänge es, das Wissen über vorhandene Lösungen der Industrie zu nutzen, ohne vorhandenes nachzuentwickeln. Die Rolle der Universitäten sah Deiterding in der Grundlagenforschung und in der Auftragsforschung für die Industrie, um gemeinsam Innovationslücken zu schließen.

Deiterding sprach sich für ein nationales Zentrum für Schienenforschung aus, als Koordinationsstelle, um heutige Überlap-

Jahr 2030 und 2050 durchsetzen werden. **Wolf-Dietrich Geitz**, Railistics GmbH, stellte die vorläufigen Ergebnisse des Projekts vor.

Demnach wird zukünftig im Güterverkehr alles intermodal transportiert. Folge: die Transportbehälter müssen kompatibel, d. h. Waggonchassis stärker genutzt und damit preiswerter werden. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Transporte werde laut Geitz von der Abwicklung der letzten Meile abhängen, die weitgehend automatisiert erfolge.

Hinsichtlich des Personenverkehrs sei festzustellen, dass der Verstärkungstrend sich fortsetze und Engstellen im Netz verdeutliche. Es sei deshalb wichtig, die automatisierten Individualverkehre ins System einzubeziehen, damit sie sich nicht unabhängig entwickelten. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr könne das dominierende Verkehrsmittel für Reisezeiten zwischen drei und vier Stunden werden. Unterschiedliche Entwicklungen sind in Stadt und Land festzustellen. In den Städten gebe es keine Alternative zur Schiene, wenn der Verkehrszuwachs verkräftet werden solle. Laut Geitz gehen die Trendforscher davon aus, dass vorwiegend automatisiert bis autonom gefahren werde. Die bestehenden Rahmenbedingungen und Regulierungen des 4. Eisenbahnpakets ließen allen Entwicklungen genügend Spielraum. ■

»Schon allein um die Klimaziele zu erreichen, muss Deutschland Innovationen schneller einsetzen.«

Michael Peter

Machbarkeit seiner Nutzung im Fahrzeug, sondern um Synergien mit anderen Bereichen. Oder das prädikative Instandhaltungsmanagement. Damit könne über Störungen informiert werden und darüber hinaus gelinge die Optimierung der Instandhaltung. Lemmer begrüße daher die Aufstellung eines nationalen Schienenforschungsprogramms.

Parallelforschung vermeiden

Die Aufgaben und Funktionen der einzelnen Akteure seien klar voneinander abzugrenzen, um ineffiziente Parallelforschung zu vermeiden, forderte eingangs **Lars Deiterding**, Leiter Bereich Transport und Logistik HaCon Ingenieurgesellschaft mbH. Welche möglichen Probleme gibt es überhaupt? Hier zeigte Deiterding anhand des Beispiels eines europäischen Forschungsprojekts die Schwierigkeiten auf und gab entsprechende Handlungsempfehlungen.

pungen von Forschungsprogrammen zu vermeiden. Die Leitung solle Nutzer, Universitäten und die Industrie einbeziehen. Deutschland sollte aufgrund seiner Bedeutung und Größe in Europa Vorreiter im Schienenverkehr sein, das Gesamtbild bei der Forschung berücksichtigen und bei der Pilotimplementierung vorangehen.

EU-Forschungsprojekt NEAR 2050

Im europäischen Forschungsprojekts NEAR 2050 erarbeiten Experten des Schienenverkehrs und Trendforscher gemeinsam, welche Trends sich im Schienenverkehr im

S. 16: Blick auf die Teilnehmer des Lenkungskreises Bahntechnologie in der Empfangshalle der Siemenszentrale in Berlin

r: V. I. Prof. Dr. Lemmer, Ferlemann MdB, Peter, Dr. van Hoorn, DVF-Geschäftsführer und Geitz





V. l. Prof. Scheurle, Reuther MdB, Klare MdB, Parl. Sts. Bilger MdB und Moderator Fockenbrock

Kommerzieller Drohnenbetrieb: praktikabler und einheitlicher Rechtsrahmen fehlt

In Deutschland müssen sich Anbieter von Drohnenservices mit vielen Behörden, Genehmigungen und unterschiedlichen Rechtsvorschriften auseinandersetzen. Hemmend kommt hinzu, dass die Drohnenverordnung so viele Verbotszonen und einschränkende Bedingungen enthält, dass so gut wie nicht ohne Einzelgenehmigungen geflogen werden kann. Das große Potenzial von kommerziellen Drohneneinsätzen liegt brach. Damit gehen Innovationen, Geschäftsmodelle und Arbeitsplätze an Deutschland vorbei. Die Politik will die Situation jedoch verbessern, das hat der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Steffen Bilger auf der DVF-Veranstaltung signalisiert.

In der hochkarätig besetzten Diskussionsrunde wurde über die wirtschaftliche Bedeutung von kommerziellen Drohnenflügen diskutiert. »Das Thema Drohnen ist kein Modethema. Drohnenbasierte Dienste sind für unseren Standort eine große Chance und haben schon heute eine wirtschaftliche Bedeutung. Daher müssen wir jetzt und nicht erst morgen die mit Drohnenbetrieb verbundenen Herausforderungen wie Sicherheit und Regulierung anpacken und Spielräume für Innovationen schaffen«, forderte **Dr. Heike van Hoorn**, DVF-Geschäftsführerin vor rund 150 Experten aus Wirtschaft und Politik.

Drohnenverordnung verbessern

»Deutschland will eine führende Rolle bei zukunftsweisenden Verkehrstechnologien spielen – nicht nur auf der Straße, sondern

auch beim unbemannten, automatisierten oder vernetzten Fliegen. Neben die technischen Herausforderungen tritt dabei die Aufgabe, einen entsprechenden Rechtsrahmen zu schaffen«, unterstrich auch **Steffen Bilger MdB**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe Verkehr der FDP-Bundestagsfraktion **Bernd Reuther MdB** mahnte an dieser Stelle, den kommenden EU-Rahmen nicht überzuerfüllen, wie es leider oft in Deutschland gemacht werde. Man brauche eine einheitliche Zulassung von Drohnenendiensten, die nicht von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich, sondern praktikabel sei.

Aus der Erfahrung eines Anbieters von Drohnenflügen, dem Chief Innovation

sert werden: »FairFleet wickelt tagtäglich zahlreiche Drohnen-Flüge in Deutschland und vielen anderen Ländern ab. Natürlich stoßen wir bei der Flugplanung immer wieder auf rechtliche Hindernisse, die in Deutschland mitunter innovative unbemannte Luftfahrzeug (UAV)-Anwendungen einschränken und die dynamische Marktentwicklung ausbremsen.« Alle Podiumsteilnehmer waren sich im Ergebnis darin einig, dass der Genehmigungsaufwand für kommerzielle Drohnendienste in Deutschland reduziert und die Verfahren einheitlich gestaltet werden müssen.

Drohnen sicher im Luftraum integrieren

Nach Schätzungen der Deutschen Flugsicherung DFS waren im Jahr 2017 bereits 600.000 private und kommerzielle Drohnen im deutschen Luftraum unterwegs. **Prof. Klaus-Dieter Scheurle**, Vorsitzender der

Officer & Co-Founder von FAIRFLEET GmbH, **Dario Manns**, würde eine bundesweit einheitliche und effiziente Genehmigungspraxis helfen, das große Potenzial von Drohnenendiensten in Deutschland besser zu erschließen. Der Rechtsrahmen müsse dafür noch verbes-

Geschäftsführung, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, betonte aber, dass Drohnen keinesfalls die »Gegner« der klassischen Luftfahrt seien. »Vielmehr stehen sie für die moderne, innovative sozusagen die digitale Luftfahrt. Dieser modernen Welt kann man nicht mit analogen Lösungen begegnen.« Scheurle erklärte weiter: »Wir bieten der deutschen Politik eine Plattform zur Luftraumüberwachung an, die auf einfachem Wege die fliegenden Computer sichtbar macht. Sie basiert auf bestehender Mobilfunktechnologie und eigenen technischen Entwicklungen der DFS, außerdem fördert sie mit geringstmöglicher Beeinflussung den Wettbewerb. So werden wir bei gleichbleibender Sicherheit – das ist schließlich der Kern unserer Aufgabe – dem Entwicklungsbedürfnis moderner Luftfahrt gerecht. Drohnen sind ein Teil davon, wir stehen für deren sichere und faire Integration.«

Wertschöpfung findet in der Dienstleistung statt

Airbus ist bereits im zivilen Drohnen-geschäft engagiert und hat dabei das weltweite Geschäft im Blick. **Alfred Lief**, Senior System Engineer, Senior Manager Future UAS Solutions, Airbus Defence and Space, erklärte, dass nicht in der Drohnenherstellung, sondern in den Drohnenservices das Geschäft liege: »Airbus hat sich entschieden, dieses Geschäftsfeld in den USA zu beginnen, da dort, dank Unternehmen wie Google und Amazon, Weltklasse-Ent-

»Ziel auch des EU-Rechts muss es sein, die wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Möglichkeiten der neuen Technologie unter Beibehaltung des hohen Sicherheitsniveaus in der Luftfahrt nutzen zu können.«

Parl. Sts. Steffen Bilger MdB

wickler für digitale Serviceplattformen zu finden sind und es möglich ist Drohnenflüge mit geringem administrativen Aufwand zu genehmigen. Um diese Geschäftsmodelle auch in Europa zu ermöglichen, muss der Rechtsrahmen für kommerzielle Flüge und Anwendungen leichter zugänglich gemacht werden.« Airbus betreibe

inzwischen auch in Deutschland ein Drohnen-testfeld in Manching bei Ingolstadt. Damit sollten auch Erfahrungen zum Aufbau einer sicheren und effizienten Regulierung gewonnen werden.

In welchem Umfang und wofür die UAV für Unternehmen wie die Deutsche Bahn AG eingesetzt werden können, erläuterte **Dr. Tilman Reisbeck**, Leiter Ingenieurbau, DB Netz AG: »Die UAV können für die Deutsche Bahn nach vorne gesehen zu Multifunktions-Tools werden: Im Bau und in der Instandhaltung, als Träger für automatisierte, bildgebende Verfahren und Messtechnik, im Vegetationsmanagement zur effizienteren, bedarfsgerechten Analyse von Handlungsbedarfen und im Rahmen der Sicherheit, bei der Prävention, der Überwachung sowie der Lageerkundung bei Störungsfällen.« Der immens positive Nutzen bestehe durch die Beschleunigung und Automatisierung der bisherigen Methoden und Prozesse, so Dr. Reisbeck.

Dass noch Regulierungsbedarf vorhanden ist, zeigte auch der Appell von **Ralph Schepp**, Projektleiter connected drones, Deutsche Telekom AG: »Das Mobilfunknetz schafft die Voraussetzung, Verkehr im unkontrollierten Luftraum in niedrigen Höhen, sicher zu führen. Das volle wirtschaftliche Potenzial von Drohnen lässt sich aber nur realisieren, wenn Flüge über größere Entfernungen – auch außerhalb der Sichtweise des Steuerers – möglich werden. Um dabei nicht ins Hintertreffen

zu geraten, bauen wir auf die Unterstützung von Politik und Regulierung.« Staatssekretär Bilger betonte, man habe sich in Deutschland durch eine Rechtsänderung im Bereich der unbemannten Luftfahrt im April 2017 gut aufgestellt. Auch bei der Erarbeitung zukünftigen EU-Rechts engagierten sich die Experten aus



dem Bundesverkehrsministerium. »Das Bundesverkehrsministerium hat einen entsprechenden Beirat Unbemannte Luftfahrt gegründet, der sicherstellt, dass bei den anstehenden politischen, rechtlichen und technischen Entscheidungen der in Deutschland vorhandene Sachverstand gehört wird.«

Angst vor Drohnen nehmen

Die mannigfaltigen Business Cases der Drohnen seien der breiten Öffentlichkeit bislang zu wenig bewusst, bedauerte **Arno Klare MdB**, Berichterstatter Luftverkehr der SPD-Fraktion: »Über 50 Prozent der Bevölkerung assoziieren mit Drohnen Negatives – Spionage, Überwachung, Kampf. 64 Prozent sind der Auffassung, dass UAVs als Spielzeug nicht taugen. Über 80 Prozent befürchten, dass die Multicopter ihre Privatsphäre bedrohen. Drohnen haben offenbar kein gutes Image.« Daher sei es wichtig, den konkreten Nutzen von Drohnen-diensten aufzuzeigen und die Aktivität von Drohnen sicher und europäisch einheitlich zu regulieren.

Die vielfältigen Anwendungen und Vorteile von kommerziellen Drohnen zeigte **Adam Wiśniewski**, Leiter Centre for Drone Powered Solutions von PwC: »Drohnen können vielfältige Überwachungsaufgaben beim Bau und in der Instandhaltung übernehmen – im Verkehrssektor, in der Logistik, in der Energiewirtschaft und anderen Branchen. Ihr Einsatz ist kostengünstig und sicher, durch hochpräzise Sensorik und intelligente Datenanalytik erfassen sie den Zustand von Infrastruktureinrichtungen in Echtzeit. Die Anwendungsfälle sind vielfältig, der Rechtsrahmen muss aber weiter verbessert werden, Genehmigungen für Drohnenflüge müssen einfacher und schneller erteilt werden.« ■



© Daimler

DVF arbeitet mit in der Nationalen Plattform »Zukunft der Mobilität«

Die Nationale Plattform »Zukunft der Mobilität« (NPM) hat ihre Arbeit aufgenommen. Unter der Federführung des Bundesverkehrsministeriums werden in sechs Arbeitsgruppen verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze für eine nachhaltige, bezahlbare und klimafreundliche Mobilität entwickelt. Das DVF wirkt im Lenkungskreis, dem übergreifenden Steuerungsgremium, sowie in der wichtigen Arbeitsgruppe 1 »Klimaschutz im Verkehr« mit.

Die NPM soll dabei helfen, die Mobilität in Deutschland nachhaltig und wirtschaftlich erfolgreich weiterzuentwickeln – insbesondere mit Blick auf die Herausforderungen Klimaschutz, Antriebe und Kraftstoffe, Elektromobilität, Sektorkopplung, Digitalisierung und den Erhalt von Arbeitsplätzen. Im übergreifenden Steuerungsgremium, dem Lenkungskreis, ist das DVF durch seinen Präsidiumsvorsitzenden **Dr. Jörg Mo-solf** vertreten, in der Arbeitsgruppe 1 durch seine Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn**.

Mitglieder im Lenkungskreis:

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (federführend)
- Bundesministerium für Wirtschaft (BMWi), Bundesministerium für Umwelt (BMU), Bundesministerium für Bildung und Forschung, Bundesministerium der Finanzen

(BMF), Bundesministerium für Arbeit und Soziales

- E-mobil BW (bad-württ. Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automobile)
- Deutsche Akademie der Technikwissenschaften (Acatech), Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC), Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien (Bitkom), BMW AG, Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik (DKE), Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Deutsche Bahn AG, Deutsches Verkehrsforum (DVF), IG Metall, Naturschutzbund Deutschland (NABU), Verband der Automobilindustrie (VDA)

- Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz (VMK), Deutscher Städtetag

AG 1: Klimaschutz im Verkehr

Die AG 1 »Klimaschutz im Verkehr« steht unter der gemeinsamen Federführung von BMVI und BMU und hat einen übergreifenden Auftrag: sie soll Maßnahmen identifizieren, mit denen das Zwischenziel der Bundesregierung beim Klimaschutz im Verkehrssektor – nämlich minus 40 Prozent CO₂ bis 2030 – erreicht werden kann. Das Langfristziel ist der Nullausstoß von CO₂ im Verkehr im Jahr 2050. Die Maßnahmen sollen die Einhaltung der Nachhaltigkeitsziele gewährleisten, aber auch sozial verträglich und bezahlbar sein. Die Leitung obliegt Franz Loogen, Geschäftsführer von E-mobil BW. Die Bundesregierung erwartet die Ergebnisse der AG 1 bis Jahresende 2018.

Mitglieder in AG 1:

- BMVI, BMU, (federführend), BMWi, BMF
- E-mobil BW
- Acatech, ADAC, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Agora Verkehrswende, Allianz pro Schiene (ApS), BDEW, BDI, Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), DB AG, DVF, IG Metall, Mineralölwirtschaftsverband (MWWV), M-Five GmbH, NABU, VDA, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (vdv), Volkswagen AG, ZF Friedrichshafen AG
- Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz (VMK), Deutscher Städtetag,

Das DVF hat bereits deutlich gemacht, dass die Verkehrswirtschaft ihren Klimaschutzbeitrag ausbauen will, aber dieses Reduktionsziel nur langfristig und mit einem umfassenden Modernisierungsprogramm erreichbar ist. »Es muss darauf geachtet werden, dass die soziale Akzeptanz der Maßnahmen und die Wirtschaftlichkeit von Mobilität in Deutschland erhalten bleiben«, so van Hoorn. ■

verkehrsforum.de -> [service](#) -> [positionen](#)