

## Editorial

### **Klare Ansage, aber realistisch?**

Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung ist eine klare Ansage: minus 40 Prozent bis 2030 und bis 2050 vollständige Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Allerdings ist der Klimaschutzplan sehr optimistisch hinsichtlich Preis und Verfügbarkeit von neuen Technologien. Unbekannte Variable für die Branche sind zudem der Rechtsrahmen und die Förderkulisse. Die Unternehmen brauchen für ihre milliarden-schweren Flotteninvestitionen politische Zusagen zu den langfristigen Rahmenbedingungen. Gerade bei der Genehmigung von Lade- und Tankinfrastruktur hakt es noch gewaltig, die Verfahren sind sehr sperrig. EEG-Umlage und Stromsteuer liefern außerdem Fehlanreize für die Elektrifizierung.

Notwendig sind Investitionsförderung und Anreize zur Flottenmodernisierung, neue Antriebstechnologien nebst Versorgungsinfrastruktur und die konsequente Ertüchtigung von Binnenschifffahrt und Schienengüterverkehr. Dazu gehören aber auch die Digitalisierung, Automatisierung und optimale Vernetzung im gesamten Verkehrssystem. Und

die öffentliche Hand muss mit ihren Flotten Vorreiter sein. Bei allen Maßnahmen für den Klimaschutz gilt es, ökonomische Zwänge zu berücksichtigen, die wir alleine nicht lösen können, sondern nur im internationalen Kontext.



**Dr. Florian Eck**  
Mitglied der DVF-Geschäftsführung

BRANCHENKOLLOQUIUM »ZERO EMISSIONS LOGISTICS: KLIMANEUTRAL BIS 2050«

## Politik muss planbaren, realistischen und verlässlichen Rahmen setzen

*2015 haben sich im Übereinkommen von Paris 195 Staaten darauf geeinigt, die menschengemachte globale Erwärmung auf deutlich unter 2 °C zu begrenzen. Die EU-Kommission will die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 60 Prozent senken. Demgegenüber werden die deutschen Klimaschutzziele weiter verschärft und der Güterverkehr soll nach dem Willen der Politik künftig einen noch stärkeren CO<sub>2</sub>-Vermeidungsbeitrag leisten. Fraglich ist, ob die ambitionierten Klimaschutzziele für die Branche erreichbar sind, wenn gleichzeitig von einer weiter steigenden Nachfrage nach Transportdienstleistungen auszugehen ist.*



Foto: Benjamin Jehne

**V. I. Ramming, Roth, Dr. Eck, Prof. Dr. Kille, Dr. Froschmayer, Schmieid und Schroven diskutierten über die Möglichkeiten einen CO<sub>2</sub>-neutralen Güterverkehr zu schaffen**

»Eine Dekarbonisierung des Verkehrssektors, laut Klimaschutzplan der Bundesregierung bis 2050, muss mit verlässlichen, realistischen und langfristig planbaren politischen Zusagen für die Wirtschaft einhergehen«, forderte **Dr. Florian Eck**, DVF-Geschäftsführungsmitglied auf dem Branchenkolloquium der COMMERZBANK AG und dem Deutschen Verkehrsforum (DVF).

### **Realismus gefragt**

»Zero Emission bis zur Mitte des Jahrhunderts ist eine extreme Herausforderung für die Logistik. Um dieses Ziel zu erreichen, brauchen wir eine gezielte Investitions-

förderung und Anreize zur Flottenmodernisierung, neue Antriebstechnologien einschließlich der notwendigen Versorgungsinfrastruktur, Anreize für die Anschaffung,

## Top-Themen

- 4 Historischer Moment für europäischen Schienenverkehr**
- 5 Gegenfinanzierung EEG - nicht zu Lasten der Mobilität**
- 6 Vorreiter beim Kombinieren von Verkehrsmitteln**



Foto: Deutsche Post AG

Ausbau und Ertüchtigung von Binnenschifffahrt und Schienengüterverkehr und schließlich Investitionen in Digitalisierung, Automatisierung und optimale Vernetzung im gesamten Verkehrssystem«, erklärte Eck.

Aus Sicht des Umweltbundesamtes sagte **Martin Schmied**, Leiter Abteilung Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung: »Um die 2015 in Paris beschlossenen Klimaschutzziele zu erreichen, müssen bis zum Jahr 2050 in Deutschland nahezu alle Wirtschaftsbereiche treibhausgasneutral werden – auch der Güterverkehr. Für Null-Emissionen im Güterverkehr brauchen wir eine Abkehr von fossilen Kraftstoffen – und zwar bei allen Verkehrsträgern. Kernelement dieser Verkehrswende ist die Elektromobilität – ergänzt durch aus regenerativem Strom hergestellte Kraftstoffe für Verkehrsträger, die nicht direkt elektrifiziert werden können.«

Kritisch sah **Arnold Schroven**, Executive Vice President GeoPost S.A. die Forderung nach zero emissions, denn man könne nicht alle Emissionen auf null setzen. Auch würden 80 Prozent der Emissionen im Nah- und Fernverkehr erzeugt, nicht in der City-Logistik. Zero Emission sei laut Schroven nicht zu machen. »Allerdings kann eine erhebliche Reduktion zu heute erzielt werden. Alternativen zu klassischen Verbrennungsmotoren gibt es schon. Alternative Zustellkonzepte werden schon vie-

lerorts getestet. Die Entwicklung geht absolut in die richtige Richtung – jedoch werden wohl die Kosten steigen.«

### Logistiker haben frische Ideen

»Wer die alleinige Lösung zur Reduzierung der Emissionen insbesondere bei der Versorgung von Ballungszentren in der E-Mobilität sieht, denkt zu eng und erkennt die Innovationspotenziale in der Logistik nicht. Frische Ideen und neue Ansätze neben den ausgetrampelten Pfaden unter Einbezug aller Akteure versprechen einen schnelleren Weg zum Ziel einer lebenswerten Stadt«, lenkte in der Diskussion **Prof. Dr. Christian Kille**, Institut für angewandte Logistik (IAL) Hochschule Würzburg, den Blick auf die Innovationspotenziale der Logistik. Es gebe aktuell sehr viele Möglichkeiten, Transporte zu verändern und zu verlagern. Schließlich seien die Logistiker ja gerade die Optimierer. Beispielsweise könnten auch private Pkw als Kuriere dienen und dadurch etwa Einfahrerlaubnisse erhalten.

### Warenströme bündeln

Die Flottenerneuerung biete ein großes Reduktionspotenzial, sagte aus Sicht eines

## »Die Annahmen des Klimaschutzplans sind äußerst optimistisch gesetzt.«

*Dr. Florian Eck*

Logistikkonzerns **Dr. Andreas Froschmayer**, Corporate Director für Corporate Development, Strategy & PR DACHSER Group SE & Co. KG. Und ein völlig unterschätzter Hebel zur Erreichung der Klimaziele sei die flächendeckende Bündelung von Warenströmen in Deutschland und Europa. »Die Logistikbranche kann auf Basis langfristiger Nachhaltigkeitskonzepte den Energieverbrauch pro 100 kg bewegter Tonnage optimieren, indem sie unnötige Fahrten vermeidet oder weitgehend verringert. Ergänzend dazu wird die Logistik durch Innovationen im Fahrzeugbau, in der Planung und Steuerung von Supply Chains und durch intelligente Stadtbelieferungskonzepte ihren Beitrag leisten, die Klimaziele zu erreichen«. Das betonte auch Schmied: »Die dringend benötigte Energiewende im Güterverkehr wird umso kosten-

günstiger, je weniger Energie dort gebraucht wird. Daher muss eine Energiewende und eine Güterverkehrswende mit Vermeidung, Verlagerung und Effizienzsteigerungen Hand-in-Hand gehen.« Eck betonte, dass der Güterverkehr ein hohes Eigeninteresse an geringen Energie- und Spritverbrauch sowie an effizienten Abläufen habe.

### Klimaschutz als Unternehmensziel

Der Aspekt der sich ändernden Unternehmensziele, wonach die Wirtschaft die Vermeidung von CO<sub>2</sub> als immer wichtiger betrachte, erläuterte **Ingo Ramming**, Co-Head of Commodity Solutions, COMMERZBANK AG: »Deutschland hat ambitionierte Klimaziele, die im Verkehrs-, Transport- und Logistiksektor zu Herausforderungen und Chancen führen. Die Bedeutung des Klimawandels rutscht bei Unternehmen verstärkt auf die Agenda ebenso wie Klimaneutralitäts-Strategien und die Kompensation von nicht vermeidbaren Kohlenstoffdioxid-Emissionen.«

**Andreas Roth**, Sektorkapitän Transport & Logistik, Niederlassungsleiter Großkunden

Region Ost, COMMERZBANK AG, brachte auf den Punkt, dass der Klimaschutzplan aus Branchensicht die Kosten und Zeit neuer Technologieentwicklungen betreffend sehr optimistisch sei. »Es gibt eine Reihe von Maßnahmen. Aber diese Maßnahmen werden jedoch nur im Zuge einer langfristig angelegten Modernisierungsoffensive zum Erfolg führen.« ■

## 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

## Vernetzte Mobilität - mehr Möglichkeiten durch 5G

*Kommunikation ist zum wesentlichen Bestandteil von Mobilitätsdienstleistungen geworden. Auch mit Blick auf das autonome Fahren werden ganz neue Vernetzungsoptionen nötig. Gefordert sind jetzt Kommunikationsstandards und Frequenzen für die vernetzte Mobilität. Erstmals tagte der Lenkungskreis unter der neuen Führung von Wolfgang Wendt, Mitglied der Geschäftsführung, IBM Deutschland GmbH.*



Treiber für die Weiterentwicklung hin zu 5G seien laut **Dr. Johannes Springer**, T-Systems International GmbH, zusätzliche Anforderungen im Bereich des Breitband, der Sicherheit und der Maschinenkommunikation. Mittlerweile seien etwa 60 Prozent der ausgelieferten Autos mit einer Mobilfunkschnittstelle ausgestattet – davon profitiere der Markt für mobile Anwendungen. Ein Engpass sei allerdings das Frequenzspektrum und es müssten in vielen Anwendungsbereichen eine garantierte Quality of Service (QoS) angeboten werden.

### Roadmap digitale Vernetzung

Von 2016 bis 2018 stellt der Bund 16 Millionen Euro aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm für elektronisches Ticketing und die Digitalisierung zur Verfügung. **Niels Hartwig**, Leiter Referat G 23 Personen-

verkehr, Öffentliche Verkehrssysteme im Bundesministerium für Verkehr und digitale Vernetzung (BMVI), betreut das Projekt »Digitale Vernetzung im Öffentlichen Personennahverkehr« (ÖPNV). Die Vernetzung müsse laut Hartwig nicht nur über die verschiedenen Verkehrsträger, sondern auch über die Kommunen- und Ländergrenzen hinweg erfolgen. Dafür sehe die Roadmap drei Handlungsfelder vor:

- Fahrgast/Kundeninformationen
- Tarife/E-Ticket
- Multimodalität

Das Projekt umfasse 13 Verbundvorhaben mit 48 Zuwendungsempfängern. Aktuell werde die Roadmap durch eine Workshopreihe zur Umsetzung und als Dialogplattform unterstützt.

### Augmented Reality im Luftverkehr

Um die Verladung von Luftfrachteinheiten zu erleichtern oder Schlüsselinformationen von Ladepapieren schon im Vorfeld einzusehen, gebe es bereits Erprobungen mit Augmented Reality oder Virtual Reality. Eine Effizienzsteigerung bis zu 70 Prozent beim Personaleinsatz sei damit erreichbar. Das zeigte **Ralf Weiler**, General Manager, Head of Travel, Transport and Logistics NIIT Technologies GmbH, bei seinem Vortrag über die Automatisierung und den Ersatz von kundenseitigen Eingaben durch maschinelle Datenverarbeitung. In Innovationslaboren würden Ideen gesammelt, priorisiert, die Machbarkeit geprüft, Pilotprojekte eingeleitet und Produkte weiterentwickelt.

Im Luftverkehr unterstütze die Automatisierung beispielsweise das Umbuchen von Passagieren bei Verspätungen oder die Aktualisierung von Luftfrachtdaten auf

Basis von Ladepapieren. Auch die zuverlässige Spracherkennung sei ein wichtiges Werkzeug, um beispielsweise »handsfree« Daten zu erfassen.

### Datenplattform sicher und kundennah

Das Konzept der Industrial Data Space sei eine Antwort auf die bestehenden dezentralen Datenstrukturen in internationalen Handels-, Dienstleistungs- und Produktionsumgebungen, sagte **Dr. Mona Wappler**, Projektmanagerin Industrial Data Space, thyssenkrupp AG. Die Datenplattform müsse Sicherheit und Interoperabilität ermöglichen und gleichzeitig für Datensouveränität sorgen. Dabei würden Haltbarkeit und Gültigkeit der Daten eine Rolle spielen. Das Ziel solle ein internationaler Standard sein. Das Unternehmen ThyssenKrupp bringe sich über Pilotanwendungen in die Umgebung des Industrial Data Space ein. Dabei gehe es um eine Unterstützung der Lieferkette durch Bereitstellung von Echtzeitdaten an Lkw-Fahrer, um die Planungssicherheit zu erhöhen. ■

## Personalie

### Neu im Präsidium

**Michael Peter**, Co-CEO Mobility, Siemens AG, wird Nachfolger von Dr. Jochen Eickholt. Peter wird zugleich die Funktion als Vorsitzenden des Len-



kungskreises Bahntechnologie übernehmen.

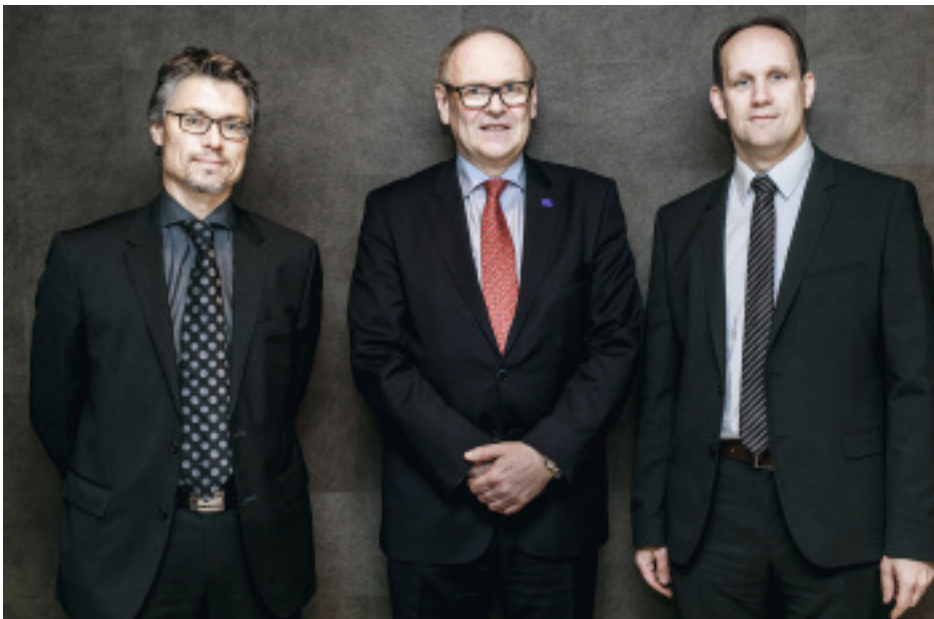
**Dr. Arnt Vespermann**, Mitglied der Geschäftsleitung Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG, wird Nachfolger von Dr. Ottmar Gast.





## Historischer Moment für den europäischen Schienenverkehr

*Seit Jahrzehnten feilt die EU an einer Harmonisierung des europäischen Schienenverkehrs. Eine europäische statt diverser nationaler Zulassungen für multinational verkehrende Fahrzeuge ist ein zentraler Baustein. Mit der formalen Vereinbarung ist ein Durchbruch gelungen.*



V. I. Nils Jänig, Dr. Josef Doppelbauer und Jens-Erik Galdiks

»Wir gestalten einen historischen Moment: Mit der Entscheidung zur europäischen Sicherheitsbescheinigung im Juli 2017 und dem aktuellen Beschluss zum zukünftigen Zulassungsprozess für grenzüberschreitende Verkehre ersetzen wir die nationalen Vorschriften im Schienenverkehr durch europäische Regelungen«, freute sich **Dr. Josef Doppelbauer**, Executive Director, Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union (ERA) beim Lenkungskreis Bahntechnologie über den Fortschritt.

Damit brauchen die Zughersteller zukünftig nicht mehr bei vielen nationalen Zulassungsbehörden die Genehmigungen für den Einsatz ihrer Loks einholen, sondern nur noch bei der ERA. Züge kommen dadurch schneller zum Einsatz und den Herstellern bleiben enorme Kosten erspart. Für Züge, die nur national eingesetzt werden, reicht die Zulassung bei der nationalen Behörde. Die europäische Zugzulassung startete ab dem 16. Juni 2019, so Doppelbauer.

### ETCS benötigt Standards

Neben der Zugzulassung sei die Europäische Zugsicherungs- und Leittechnik ETCS ein dominantes Thema für die ERA. »Auch bei der Harmonisierung der europäischen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) müssen wir voranschreiten. Das E bei ETCS muss für Europa und darf nicht für »expensive« stehen«, führte Doppelbauer aus. Jetzt sei es prioritär, die bestehenden ETCS Infrastrukturen kompatibel zu machen, damit beispielsweise der Korridor Rotterdam-Genua mit einem einzigen Empfangsgerät im Zug befahren werden könne. Bisher seien mehrere Geräte im Lokstand dazu nötig.

### Automatisierung der S-Bahn

Eine Automatisierung der Kopenhagener S-Bahn rechnet sich. Das ergab eine umfangreiche Machbarkeitsstudie des dänischen Verkehrsministeriums. **Nils Jänig**, Director, Ramboll Transport Germany, erläuterte dem Lenkungskreis die Ergebnisse. Ausgangslage sei, dass Kopenhagen wachse

und die Einwohnerzahl zunehme, der Platz für neue Infrastruktur aber fehle. Kopenhagen stehe vor einer Anschaffung von über 400 S-Bahn-Zügen. Zudem werde die S-Bahn mit ETCS ausgestattet, womit die technischen Voraussetzungen für einen automatisierten Betrieb teils gegeben wären. In zwei Szenarien wurde die Umstellung des Systems untersucht. Szenario 1 ohne Änderungen und Szenario 2 mit Mehrverkehren von 25 Prozent. Bei beiden würde sich der automatisierte Betrieb auf lange Sicht lohnen. Eine positive Kosten-Nutzen-Betrachtung ergäbe sich bei einer langfristigen Lebenszyklusbetrachtung. Wirtschaftlich tragfähig würde das Projekt aus einer Kombination von höherer Produktivität und niedrigeren Personalkosten, wodurch Mehreinnahmen erzielt würden.

### Güterwagen der Zukunft entwickeln

Der Güterwagen der Zukunft müsse mehr können, als die vorhandenen, wenn auch morgen noch Waren in deutlichem Umfang auf der Schiene transportiert werden sollen, so **Jens-Erik Galdiks**, Head of Fleet Technique, SBB Cargo AG, SBB SFF FFS Cargo. Trends wie die De-Industrialisierung, wodurch die traditionellen Güter der Schiene geringer nachgefragt würden, oder die Digitalisierung, schufen einerseits Effizienzpotenziale und verursachten andererseits disruptive Entwicklungen. So seien die Lebenszykluskosten klassischer Güterwagen heute nicht mehr amortisierbar. Die SBB Cargo habe begonnen intelligente Güterwagen auf Grundlage der Zukunftsinitiative 5L des Technischen Innovationskreis Schienengüterverkehr (TSI) umzusetzen. Dafür stelle die SBB einen Demonstrationszug zusammen, bei dem sich jeder beteiligen könne. Sechs Systeme würden darin erprobt: Drehgestell, Aufbau, Radatz, Scheibenbremse, Intelligenz und automatische Kupplung. Es bedürfe eines vollkommenen neuen Wagenansatzes für den Güterwagen der Zukunft, zum Beispiel mit der Halbierung des Mindestgewichts. Ende 2018 soll das technische Konzept für einen innovativen Güterwagen 2021 abgeschlossen sein. Für einen wirtschaftlichen Nutzen müssten die ERA, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter, Kunde und Logistiker zusammenarbeiten. ■

## Gegenfinanzierung EEG-Umlage - nicht zu Lasten von Mobilität

Seit Einführung der EEG-Umlage im Jahr 2001 ist diese Abgabe von 1,5 Milliarden auf 29,2 Milliarden Euro in 2016 angewachsen. Der große finanzielle Anreiz für die Erzeuger hat den schnellen Ausbau der erneuerbaren Energien ermöglicht. Durch die fortbestehenden Garantieabnahmepreise führt die EEG-Umlage aber mittlerweile zu ausufernden Strompreisen. Das DVF stellt sich gegen diesen Trend. Die wachsenden Altlasten des Energiesektors dürfen nicht den Verbrauchern, dem Mobilitätssektor und anderen Branchen aufgebürdet werden.



V. I. Haverkamp und Mankowsky im Vorgespräch beim Lenkungskreis

Mit **Kristina Haverkamp**, Geschäftsführerin der Deutschen Energie-Agentur GmbH (dena) erörterte der Lenkungskreis einen sinnvollen Aufbau der »Sektorkopplung« zwischen Energie- und Verkehrssektor. Die dena hat dazu zwei aktuelle Studien erstellt: die Leitstudie »Integrierte Energiewende« und die eFuels-Studie. Die Ergebnisse zeigten, dass auch in Zukunft die Energieeffizienz ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Klimaschutz sei. Die Experten seien außerdem zu der Einschätzung gelangt, dass volkswirtschaftlich betrachtet eine vollständige Elektrifizierung günstiger wäre als die P-t-X-Variante. Allerdings hänge viel von den Preisannahmen ab: Wie hoch sind die unterstellten Stromnetzausbaukosten oder Speicherkosten? Für schwere Nutzfahrzeuge wären eFuels in jedem Fall notwendig. Die dafür benötigten Mengen könnten im Wesentlichen nur aus Importen gedeckt werden.

### Keine E-Fahrzeugquote

Elektromobilität sei wichtig, aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht die alleinige Lösung, so **Jens Gieseke MdEP**, Mitglied des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit des Europäischen Parlaments. Er sei gegen eine E-Fahrzeugquote. Die Bereitschaft der Verbraucher spiele eine wichtige Rolle für die Elektromobilität, ebenso die Schaffung eines innovationsfreundlichen Rahmens mit guten Förderinstrumenten. Man müsse auch einen Markt für eFuels aufbauen. Den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe müssten die Mitgliedsstaaten mit mehr Nachdruck angehen.

### Auto als Lebensraum

Wie könnte die Zukunft zwischen Mensch und Automobil aussehen? Damit beschäftigte sich **Alexander Mankowsky**, Leiter Zukunftsstudien und Ideation, Daimler AG. Mankowsky ging auf die zukünftige Ent-

wicklung des Automobils und das künftige Nutzungsverhalten ein. Bei der Weiterentwicklung des Autos müsse die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine innovativ gestaltet werden. So könne ein Auto grundsätzlich alles sein, was sich bewege: eine mobile Lebenssphäre, Raum zum Arbeiten, für Freizeitbetätigungen und Kommunikation. Für die Nutzer sei es wichtig, diese Sphäre individuell gestalten zu können. Mit Blick auf das automatisierte Fahren müsse laut Mankowsky eine Interaktion und Kommunikation zwischen Fahrzeugen, aber auch zwischen Fahrzeugen und menschlichen Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr hergestellt werden. Da im alltäglichen Verkehrsgeschehen Intuition und vorbereitete Routinen eine große Rolle spielten, müssten automatisierte Fahrzeuge das berücksichtigen und entsprechend konzipiert werden. ■

## Termine

### Lenkungskreise

**30.11. | Hamburg | Luftverkehr** mit dem Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands Fraport AG sowie weiteren Vortragenden u. a. Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung, Flughafen Hamburg GmbH, Dr. Rainer Martens, Vorstand Technik (COO), MTU Aero Engines AG, Wolfgang Michael Pollmann, Staatsrat der Behörde für Umwelt und Energie, Freie und Hansestadt Hamburg, Dr. Florian Eck, Mitglied der Geschäftsführung und Rainer Schätzlein, Leiter Häfen/Schifffahrt, Luftverkehr, Straßenverkehr, DVF.

**20.02.2018 | Berlin | Güterverkehr und Logistik** mit dem Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, Vorstandsvorsitzender (CEO), MOSOLF SE & Co. KG sowie weiteren Gästen.

**21.02.2018 | Berlin | Gemeinsame Sitzung Bahntechnologie und Schienenverkehr** mit den jeweiligen Vorsitzenden Michael Peter, Co-CEO Mobility, Siemens AG und Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG sowie weiteren Gästen.

DVF-UMFRAGE ZUR INTERMODALITÄT

## Jung und flexibel: Vorreiter beim Kombinieren von Verkehrsmitteln

Verglichen mit den Zahlen der DVF-Umfrage von 2012 nimmt die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg (Intermodalität) bei den Bürgern zu. So kombinierten 2012 lediglich 4 % der jungen Generation unter 29 Jahren täglich den ÖPNV mit dem Auto. Heute sind es bereits 18 %. Auch im Vergleich mit dem Durchschnitt sind junge Menschen deutlich intermodaler.

»Die Zukunft der Mobilität ist vernetzt. Junge Menschen sind deutlich intermodaler unterwegs als ältere, auch wenn es um die Nutzung von neuen Mobilitätsangeboten geht, wie Carsharing oder Poolingdienste«, fasst **Dr. Florian Eck**, Mitglied der Geschäftsführung des DVF, eines der Ergebnisse der Umfrage zusammen. »Die Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln, wie Busse und Bahnen, Fahrrad, Auto und den neuen Mobilitätsdiensten, für einen Weg wird immer selbstverständlicher. Die junge Generation der 18 bis 29-Jährigen ist hier Vorreiter. Diese Generation nutzt doppelt so viel intermodale Angebote als der Durchschnitt.«

### Mehr in ÖPNV investieren

»Diese nachwachsende Akzeptanz von vernetzter Mobilität ist ein positives Signal an die Verkehrswirtschaft, dass ihre Angebote angenommen werden. Sie ist aber auch eine Verantwortung für Wirtschaft und Politik, intermodale Angebote zu unterstützen, auszubauen und qualitativ weiter zu verbessern.

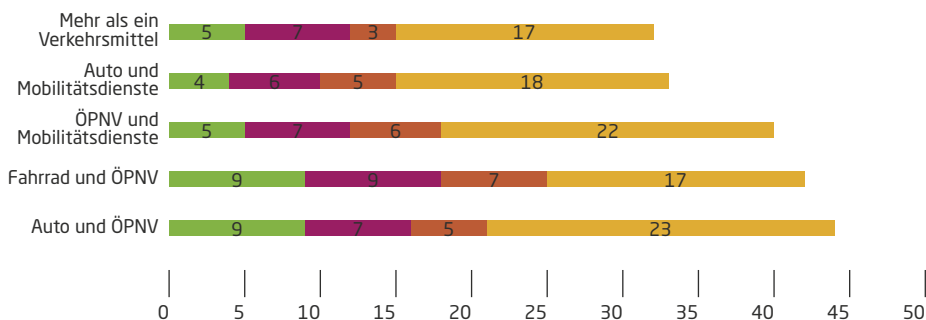
Das gilt für Investitionen in den ÖPNV genauso wie für die Zulassung experimenteller Mobilitätsangebote und die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr oder intermodale Informationsangebote. Die Digitalisierung wird diesen Prozess noch weiter unterstützen,« sagt Eck.

Den ÖPNV und Mobilitätsdienste kombinieren 13 % der 18 bis 29-Jährigen täglich, 12 % wöchentlich (Durchschnitt: 5 % täglich, 7 % wöchentlich). Insgesamt fahren 11 % der jungen Leute täglich und 8 % wöchentlich sogar mit mehr als zwei Verkehrsmitteln auf einer Wegstrecke.

Die häufigste Kombination ist das Rad mit dem ÖPNV – das kombiniert diese Altersgruppe mit 17 % täglich, 15 % wöchentlich. Zum Vergleich: Der Durchschnitt der Nutzung Rad - ÖPNV liegt bei 9 % täglich und 9 % wöchentlich. Aber auch Auto und ÖPNV werden mit 18 % täglich und 12 % wöchentlich kombiniert. Hier ist die Nutzung der jungen Generation doppelt so hoch als beim Durchschnitt.■

### Intermodalität: Kombination von mehreren Verkehrsmitteln auf einem Weg im Alltag

(alle Bürger im Alter über 18 Jahre, Anteil in %, ■ täglich ■ wöchentlich ■ monatlich ■ seltener)



[Quelle: DVF2017, Repräsentativbefragung durch infas im Auftrag des DVF in Deutschland, Fallzahl=1.000 über 18 Jahre, Altersgruppe zwischen 18 und 29 Jahren [U30]=173

## Politikspiegel

### Nationales Dieselforum

Die Arbeitsgruppe 2 des Dieseltgipfels hat am 8. November unter Mitwirkung des DVF getagt. 79 Kommunen hatten bis zum 30. September 2017 ihre Skizzen für Maßnahmenpakete eingereicht. Die Kostenschätzungen, um die jeweiligen Pläne (nicht die Maßnahmen) aufzulegen, liegen zwischen 75.000 Euro bis hin zu 1 Million Euro.



Foto: BMW AG

Dabei enthalten die Skizzen zu 80 Prozent Infrastrukturmaßnahmen und zu 20 Prozent Elektromobilität und Digitalisierung. Das DVF wies auf die hohe Relevanz der Stadt-Umland-Beziehungen und der fehlenden Förderung zur Umrüstung von dieselbetriebenen Schienenfahrzeugen hin. Alle Maßnahmen kosten rund 2 Milliarden Euro; eine deutliche Überzeichnung des veranschlagten Budgets von 1 Milliarde Euro. Im aktuellen Jahr werden die Gelder ausschließlich in die Erstellung der Masterpläne fließen können, da zunächst neue Förderrichtlinien erstellt werden müssen. Sofortmaßnahmen sollen jedoch im Kommunalgipfel am 28. November 2017 mit Bundeskanzlerin Angela Merkel beschlossen werden. Das DVF warnte auch hier davor, dass vorhandene Fördertöpfe nicht kannibalisiert werden dürfen.

Das geplante Kompetenznetzwerk mit Mitgliedern aus dem Deutschen Institut für Urbanistik DIFU und anderen Institutionen der Länder wie dem House of Logistics and Mobility HOLM soll die Masterpläne bündeln, den Prozess begleiten und Input liefern. Eine Lotsenstelle soll bis Ende November gegründet werden.