

Fortschritte beim Klimaschutz

Massive Investitionen erforderlich · Seite 2



© BP Europa SE

Seite 4 Zur Sache:

Prof. Dr. Henning Kagermann

Seite 5 Vom guten Fahrzeug über das bessere Netz zum besten Schienensystem

Seite 7 Neu im Verkehrsforum

Seite 8 Blockchain in der Logistik

Seite 9 Luftfahrtgipfel war wichtig für mehr Pünktlichkeit

Seite 11 Özdemir will gemeinsame Anstrengung in der Verkehrspolitik

Seite 12 Digitalisierung entscheidend für den Erfolg neuer Mobilitätsdienste

Seite 14 IGA kann eine echte Reform im Straßenbau ermöglichen

Seite 16 BM Schulze zu Gast beim DVF-Präsidium

Editorial

Modernisierungsoffensive für den Klimaschutz

Alle Verkehrsträger sind in der Vergangenheit immer leistungsfähiger und effizienter geworden. Trotzdem hat der Verkehrssektor keine absolute Emissionssenkung beim CO₂ erreicht. Jetzt sollen wir in weniger als 12 Jahren 40 Prozent einsparen. Wie können wir das schaffen? Brauchen wir eine Verkehrswende?

Die Antwort ist ja! Aber nicht im Sinne von Nullwachstum und oder Schrumpfung der Mobilität. Der Weg kann nur sein, die Modernisierung im Verkehrssektor deutlich zu beschleunigen. Mit Innovationen bei allen Verkehrsträgern, der Infrastruktur und einer umfassenden Digitalisierung. Die deutsche Wirtschaft ist hoch innovativ. Nun müssen wir zeigen, dass wir auch in der Lage sind, neue Technologien in die breite Anwendung zu bringen. Und wir müssen Blockaden auflösen, zum Beispiel bei den Investitionen in die Schiene, den ÖPNV oder die Wasserstraße.

Fakt ist: Zweistellige Emissionssenkungen im Verkehrssektor in zehn Jahren hinzubekommen, wird eine enorme Herausforderung. Wir müssen für klimafreundliche Mobilität in allen Bereichen massiv investieren. Bei den politischen

Maßnahmen, die jetzt ergriffen werden, muss aber auch auf die gesellschaftliche Akzeptanz geachtet werden. Technologieoffenheit,

Bezahlbarkeit, langfristige Planbarkeit – das sind wichtige Leitlinien.



Dr. Jürgen Mosolf
Präsidiumsvorsitzender



Massive Investitionen erforderlich, um das Klimaziel bis 2030 zu erreichen

Der Klimaschutzplan der Bundesregierung sieht für den Verkehrssektor eine 40 prozentige Absenkung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 vor. Wie eine solch hohe Absenkung in kaum mehr als zehn Jahren erreicht werden soll, darüber sprachen hochrangige Experten aus Wirtschaft und Politik beim Parlamentarischen Abend des DVF. Deutlich wurde: Bei allen geplanten Maßnahmen müssen die gesellschaftliche Akzeptanz und das technisch Machbare realistisch bewertet und gewürdigt werden.

Die Verkehrsbranche will beim Klimaschutz künftig schnellere Fortschritte erreichen. Das erfordere eine umfassende Modernisierungsoffensive zur CO₂-Senkung – mit massiven Investitionen in die Elektromobilität, Digitalisierung, den öffentlichen Personennahverkehr, den Schienenverkehr, die Wasserstraße sowie die notwendige Ladeinfrastruktur, Erdgas- und Wasserstofftankstellen, erklärte **Dr. Jörg Mosolf**, DVF-Präsidiumsvorsitzender und Vorsitzender des Vorstands der MOSOLF SE & Co. KG., eingangs: »Zweistellige Emissionssenkungen im Verkehrssektor in zehn Jahren hinzubekommen, wird eine enorme Herausforderung. Wir müssen für klimafreundliche Mobilität in allen Bereichen massiv investieren. Bei den politischen Maßnahmen muss auch auf die gesellschaftliche Akzeptanz

geachtet werden. Technologieoffenheit, Bezahlbarkeit, langfristige Planbarkeit – das sind wichtige Leitlinien.«

Die Entwicklung der Mobilität der Zukunft bezeichnete Prof. **Dr. Henning Kagermann**, Vorsitzender des acatech-Kuratoriums und Vorsitzender des Lenkungskreises der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM), als gesamtgesellschaftliche Aufgabe. »Wir brauchen deshalb eine gemeinsame Strategie, die mehr Klimaschutz im Verkehr ermöglicht, aber auch eine weiterhin bezahlbare und wettbewerbsfähige Mobilität in Deutschland sicherstellt. Die NPM soll die sektor- und branchenübergreifende Zusammenarbeit weiterführen.« Die Umgestaltung des Energiesektors und die Umgestaltung der

Mobilität müssten gemeinsam gedacht werden. »Die stärkere Kopplung der Sektoren Verkehr und Energie gilt als zentraler Bestandteil der Energiewende: Beispielsweise kann Elektromobilität – netzdienlich integriert – als Wegbereiter und Integrator der erneuerbaren Energien in das Energiesystem fungieren.«

CO₂-Reduktionsziel bei Lkw unrealistisch
Auch **Bernhard Mattes**, DVF-Präsidiumsmitglied, Präsident Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), rief die Politik auf, die Ziele Klimaschutz und Beschäftigungs-

ziele von sieben Prozent bis 2025 und 16 Prozent bis 2030 für sehr anspruchsvoll, aber machbar. Bei den schweren Lkw schießen die Vorstellungen von Kommission und Parlament weit über das Ziel hinaus.«

Für mehr Tempo bei der Verkehrswende sprach sich die Geschäftsführerin der Deutschen Energie-Agentur GmbH (dena) **Kristina Haverkamp** aus. Energieeffizienz und Elektromobilität allein würden jedoch nicht reichen. »Die dena setzt sich im Rahmen der Global Alliance Power Fuels nachdrücklich dafür ein, dass die Politik attrakti-

Bei der Elektromobilität plädierte er dafür, den städtischen Verteilverkehr stärker zu fördern: »Wenn die Bundesregierung ihre eigenen Klimaziele und das Pariser Klimaabkommen ernst nimmt, muss sie sich für deutlich ambitioniertere Grenzwerte einsetzen. Das schützt unser Klima, senkt Spritkosten und sorgt auch dafür, dass unsere Autoindustrie auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig bleibt. Wir können uns in Deutschland kein Biotop für fossile Verbrennungsmotoren erlauben, während sich der Rest der Welt einen Wettkampf um saubere Antriebe liefert.«

»Neben laufenden Förderprogrammen sollten wir den Aufbau der Ladeinfrastruktur im privaten Bereich noch viel stärker vorantreiben. Das scheitert derzeit oftmals an der komplizierten Rechtslage.«

Felix Schreiner MdB

sicherung gleichermaßen zu verfolgen. Mattes mahnte die EU, den Bogen bei der CO₂-Regulierung nicht zu überspannen: »Natürlich ist es richtig, dass Europa ambitionierte Klimaziele verfolgt. Zugleich dürfen wir uns nicht weiter von dem entfernen, was technologisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll ist. Der Versuch, die CO₂-Regulierung für Pkw und jene für Lkw in Gleichklang zu bringen, zeigt, dass in Brüssel nach wie vor zu wenig Verständnis für die Eigenheiten des europäischen Nutzfahrzeugmarktes herrscht. Die europäischen Nutzfahrzeughersteller halten Minderungs-

ve Rahmenbedingungen für grüne E-Fuels schafft. Deutschland sollte erste Großprojekte in Angriff nehmen, denn das Know-how ist hier und sollte auch hier bleiben. Konkurrenzfähig werden die Preise voraussichtlich erst, wenn grüne E-Fuels in großindustriellem Maßstab mit deutscher Technologie in Ländern produziert werden, die dafür die besten natürlichen Voraussetzungen bieten.«

Neben der Antriebswende sei eine Verkehrsverlagerung nötig, so **Stephan Kühn MdB**, verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Felix Schreiner MdB, CDU/CSU-Bundestagsfraktion, setzte sich hingegen für den Diesel ein: »Wir brauchen den modernen Dieselmotor, um individuelle Mobilität sicherzustellen und das Emissionsminderungsziel für das Jahr 2030 zu erreichen. Der Diesel ist besser als sein aktuelles Image: Das Feinstaubproblem ist mit dem Filter behoben, der Diesel stößt weniger klimaschädliches CO₂ aus als ein vergleichbarer Benziner und auch das Stickoxidproblem ist endlich gelöst. Das zeigt sich bei Fahrzeugen der neuen Schadstoffnorm Euro 6d-temp.« Schreiner forderte gleichzeitig die Technologieoffenheit bei den Antrieben.

Emissionshandel versus Sektorziel

Der stellvertretende Vorsitzende der FDP-Bundestagsfraktion **Frank Sitta MdB** wollte sämtliche Sektoren in das EU-Emissions-

Seite 2: Prof. Dr. Kagermann plädiert für eine gemeinsame Strategie hin zu einer klimafreundlichen, bezahlbaren und wettbewerbsfähigen Mobilität der Zukunft in Deutschland.

V. I. Küster, Sitta MdB, Klare MdB, Dr. van Hoorn, DVF-Geschäftsführerin, Dr. Mosolf, Mattes, Prof. Dr. Kagermann, Schreiner MdB, Haverkamp, Kühn MdB



Zur Sache

Gesamtgesellschaftliche Aufgabe

Deutschland und die EU stehen vor der großen Herausforderung, die internationalen Klima- und Umweltschutzziele, die sich aus dem Pariser Klimaschutzabkommen ergeben, auch im Verkehrs- und Energiesektor zu erreichen. Der Klimaschutzplan der Bundesregierung zur Umsetzung des internationalen Klimaschutzabkommens sieht für den Verkehrssektor eine Absenkung der CO₂-Emissionen von 40-42 Prozent bis 2030 vor. Gleichzeitig wird sich die Mobilität in Zukunft durch technologische Entwicklungen und gesellschaftliche Veränderungen massiv verändern.

Für Deutschland bedeutet diese Mobilitätswende gleichzeitig die Chance und die Herausforderung, seine Spitzenposition als Industrie-, Wissenschafts- und Technologiestandort zu sichern und auszubauen.

Die Entwicklung der Mobilität der Zukunft ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die sich in verschiedenen Politikbereichen widerspiegelt. Mit der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität wird der Fokus auf die Integration der verschiedenen Mobilitäts-

formen und Verkehrsträger und auf das Zusammenspiel von Energie- und Mobilitätswende gelegt. Hier nehmen sich Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft gemeinsam

der großen Herausforderung an, verkehrsträgerübergreifend alle Dimensionen der Mobilität aktiv, strategisch und aus einer Hand zu gestalten.

Prof. Dr. Henning Kagermann

Haverkamp im Vorgespräch zur Diskussionsrunde
»Beschleunigter Wandel der Technologien und Energiebasis im Verkehrssektor«

handelssystem aufnehmen. Die Mineralölunternehmen müssten danach Zertifikate einkaufen und würden die Kosten auf den Kraftstoffpreis umlegen: »Im Gegenzug könnte die Energiesteuer darauf abgeschafft werden.« Laut Sitta sei das geplante Klimaschutzgesetz der falsche Weg. »Wir wollen einen Emissionshandel, der alle Sektoren umfasst. Dann wäre es unnötig, den Verstoß gegen gesetzlich festgelegte Sektorziele ahnden zu müssen. Das würden die Marktkräfte erledigen. Wie das Verfehlen eines Klimaschutzziels staatli-

»Gerade bei der Vernetzung gibt es noch großes Potenzial, wodurch der Energieverbrauch und der Schadstoffausstoß gesenkt würden.«

Holger Küster

cherseits zu sanktionieren wäre, müssten diejenigen beantworten, die das für den richtigen Weg halten.« **Arno Klare MdB**, Berichterstatter Verkehr und Umwelt der AG Verkehr und digitale Infrastruktur, SPD-Bundestagsfraktion, formulierte so: »Wer A sagt, muss V machen. Autonomes Fahren und Vernetzung gehören zusammen. Wer H sagt, kann C wieder wollen. Die Zukunft ist nicht dekarbonisiert, sondern defossil.« Klare brachte damit die Forderung nach Technologieoffenheit und alternativen Kraft-

stoffen zum Ausdruck. Ihm war außerdem wichtig, massiv in die Elektrifizierung des Schienenverkehrs zu investieren, einen zuverlässigen ÖPNV zu gewährleisten und die Stadt der kurzen Wege zu schaffen. »Der Schlüssel für die Lösung der Klimaprobleme in den Städten ist ein leistungsfähiger und klug vernetzter Nahverkehr«, wusste **Dr. Henrik Haenecke**, Vorstand Finanzen, Digitalisierung und Vertrieb, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). »Neben dem Hochleistungs-ÖPNV mit großen Bussen und Bahnen werden neue Mobilitätsformen und Verknüpfungen mit On-Demand-Angeboten, Car- und Bikesharing oder E-Scootern dafür sorgen, dass das eigene Auto in den Städten für die allermeisten Menschen verzichtbar wird. Umweltfreundliche und komfortable Mobilität für alle und aus einer Hand – das ist unsere Mission.«

Autofahrer nicht zum Neukauf zu überreden und fair zu bleiben, dafür plädierte **Hoger Küster**, Geschäftsführer Automobil-Club Verkehr e.V.: »Zunächst müssen Politik und Industrie liefern: Wir brauchen verbindliche Aussagen für die Zukunft und neue, günstigere Fahrzeug-Modelle.« Zudem müssten neue Technologien den Verkehr effizienter machen. »Gerade bei der Vernetzung gibt es noch großes Potenzial, wodurch der Energieverbrauch und der Schadstoffausstoß gesenkt würden. Wir müssen hin zu einer Mobilität, die passt – je nach Bedarf, Situation und Ort.« ■





Özdemir MdB bei seiner Einführungsrede, in der er sich über die breite Zustimmung für den Deutschlandtakt freute: »Stärkung der Schiene im Sinne der Gesamtbevölkerung«

Vom guten Fahrzeug über das bessere Netz zum besten Schienensystem

Der traditionell vom DVF ausgerichtete Parlamentarische Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr (PG Schiene) im Deutschen Bundestag stand ganz unter dem Motto »Digitale Schiene«. Die dringend benötigte Kapazität und Verlässlichkeit im Schienennetz kann nur durch Modernisierung und Digitalisierung erreicht werden. Dazu sind große Kraftanstrengungen von allen Beteiligten nötig: der Politik, der Verwaltung, den Betreibern und der Industrie. Nicht zuletzt braucht es einen gesellschaftlichen Rückhalt, den Eisenbahnsektor in das 21. Jahrhundert zu führen und konkurrenzfähig zu machen.

Bei der Veranstaltung waren sich die Entscheidungsträger aus Politik, Industrie und Verkehrsdienstleistern darin einig, dass massive Investitionen in das Schienennetz und -fahrzeuge gerechtfertigt sind, um zukünftig sowohl das Verkehrsaufkommen bewältigen als auch die Klimaziele erreichen zu können.

Das DVF lud für die PG Schiene hochrangige Vertreter des Verkehrsausschusses, des Bundesverkehrsministeriums, der Deutschen Bahn und der Industrie ein, um über Chancen, Nutzen und Kosten der Digitalisierung der Eisenbahn in Deutschland zu sprechen. Dabei sagte der Vorsitzende des Verkehrsausschusses und Vorsitzende der

PG Schiene **Cem Özdemir MdB**, dass die Eisenbahn das Potenzial habe, zum modernsten Verkehrsträger zu werden. Es sei das gemeinsame Ziel aller Abgeordneten, die Schiene auszubauen: »Um die Eisenbahn als Herzstück vernetzter und moderner Mobilität zu etablieren, ist es erforderlich, auch die digitalen Innovationen auf der Schiene voranzutreiben. Voraussetzung dafür ist eine gleichberechtigte Behandlung der Verkehrsträger seitens der Politik auch in Sachen Digitalisierung: Genauso wie für das Fernstraßennetz muss die Versorgung mit schnellem Mobilfunk künftig auch für das Schienennetz gewährleistet werden.« Die Digitalisierung werde laut **Enak Ferlemann MdB**, Parlamentarischer Staats-

sekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, fundamentale Veränderungen im Verkehr hervorrufen. Das Bundesverkehrsministerium arbeite daher aktuell an einer Bewertung der Digitalen Schiene, welche voraussichtlich im ersten Quartal 2019 fertig werde. Für die Digitalisierung müsse der gesamte Sektor zusammenarbeiten. Ferlemann sprach sich unter anderem auch für ein Forschungsprogramm Schiene aus, das aus den Finanzmitteln des Verkehrsministeriums gespeist werden solle.

Top-Zukunftsprojekt: ETCS

DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender der Geschäftsführung Abellio GmbH **Stephan Krenz** sagte: »ETCS ist das Rückgrat für die ›Digitale Schiene Deutschland‹. Damit ist die schnelle Einführung von ETCS es wert, in die Reihe der Top-Zukunftsprojekte Deutschlands aufzusteigen und sollte rasch unter finanzieller Beteiligung des Bundes implementiert werden.«

Nach den Worten von **Wolfgang Wiehle MdB**, stellvertretender Vorsitzender der PG Schiene, ist eine Grundsatzentscheidung in einem möglichst breiten Konsens und mit möglichst vielen Beteiligten nötig, die den Beginn des Einstiegs in die ›Bahn 4.0‹ mit digitaler Signaltechnik und digitalen Stellwerken markiert. »Darauf aufbauend müssen notwendige zentrale Voraussetzungen für das Umstellungsprogramm erarbeitet bzw. vertieft werden, etwa die langfristige Sicherung der Bereitstellung der nötigen Haushaltsmittel, Verständigung über die einheitliche Auslegung des ETCS-Standards und die Umsetzung des Vorhabens auf Pilotstrecken.« Wiehle wies nachdrücklich auf die hohe Bedeutung eines breiten politischen Konsenses für dieses langfristige Projekt hin. Dazu müsse es so flexibel aufgestellt sein, einen Regierungswechsel und Kostenänderungen zu überstehen und neue Techniken zu integrieren.



O: Ferlemann MdB will sich für eine Förderung der Fahrzeugumrüstung für ETCS stark machen

V. I. Fockenbrock (Moderator), Euler, Ferlemann MdB, Krenz, Dr. Nikutta und Wiehle MdB sind von der Notwendigkeit einer umfassenden Modernisierung der Schiene überzeugt

Dass die Umstellung sich rechnet und dem Kunden nütze, bestätigte **Kay Euler**, Leiter Konzernprogramm Digitale Schiene Deutschland, Deutsche Bahn AG. Momentan habe die Bahn einen hohen Instandhaltungsaufwand, da es sehr viele verschiedene Stellwerke gebe. ETCS biete die Chance, eine einheitliche Technologie einzuführen, die im Betrieb kostengünstiger sei. Sie erlaube auch eine vorausschauende Instandhaltung, also Austausch von Komponenten, bevor sie kaputt gehen. Das erhöhe die Zuverlässigkeit und die Kapazität des Netzes. Wichtig sei, den Digitalisierungsprozess durchzuhalten, ihn als Branchenthema zu begreifen und ihn in Kooperation zu lösen. »Für die Digitalisierung der Schiene brauchen wir neue Formen der Partnerschaften mit der Industrie und dem gesamten Sektor«, so Euler.



»ETCS und Digitale Stellwerke sind ein strategisches Thema. Gemeinsam bilden sie eine neue einheitliche digitale Plattform als Basis für viele weitere Innovationen und Nutzeneffekte im Schienensektor«, stimmte Ferlemann zu. Dies erfordere hohe Investitionssummen: jährlich rund 1,5 Milliarden Euro zusätzlich zum aktuellen Investitionsetat im Verkehrshaushalt. Das und die sehr lange Laufzeit bis 2040 mache eine

Infrastruktur müssten auch die Fahrzeuge und Stellwerke mit entsprechender Technik ausgestattet werden.

Umrüstung und Effizienzgewinne durch ETCS

»Es braucht eine Synchronisierung in der Leit- und Sicherheitstechnik, um eine rechtzeitige Inbetriebnahme zu garantieren und Verspätungen für unsere Kunden und den

Auch Krenz unterstrich, dass mit ETCS ein großer Sprung bei der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erreicht werde. Nicht alle Verkehrsunternehmen könnten jedoch eine Umrüstung der Fahrzeuge kostenseitig stemmen. Beispielsweise könnten im Regionalverkehr diese Kosten nicht an den Kunden oder in laufende Verkehrsverträge weitergegeben werden. Staatssekretär Ferlemann zeigte hier Problembewusstsein: Er wolle sich für die Förderung der Fahrzeugumrüstung einsetzen.

»Das European Train Control System (ETCS) hat das Potenzial, die Betriebsstabilität im System zu erhöhen und zusätzlich mehr Kapazität auf die Schiene zu bringen.«

Stephan Krenz

Grundsatzentscheidung darüber so wichtig. Zudem sei man gegenüber der EU Verpflichtungen eingegangen und müsse bis 2022 sechs Hauptkorridore aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz mit ETCS ausrüsten. Neben der ETCS-Ausrüstung der

Fahrgast zu vermeiden«, sagte **Dr. Jörg Nikutta**, Geschäftsführer von Alstom Deutschland und Österreich. Dabei müssten in der Übergangszeit etwa 9.000 Fahrzeuge umgerüstet werden. Hier gebe es keine Standardlösungen.

»Aber bei aller notwendigen Vorausschau in die digitale Zukunft der Schiene dürfen wir das bestehende System nicht vernachlässigen. Es sind auch dringend kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Gesamtleistung des Systems Schiene notwendig. Wir müssen uns auf beides gleichzeitig konzentrieren, sowohl auf die »Schiene 4.0« in fünf bis zehn Jahren als auch auf das »hier und jetzt«, mahnte Krenz. ■

Neu im Verkehrsforum

CBH Rechtsanwälte

CBH Rechtsanwälte, Cornelius Bartenbach Haesemann & Partner, Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB mit Standorten in Berlin, Cottbus, Hamburg, Köln, München und Stuttgart gehört zu den führenden deutschen Wirtschaftskanzleien, besteht seit 1963 und beschäftigt über rund 100 Rechtsanwälte und 90 Mitarbeiter. CBH vertritt national und international engagierte Unternehmen, öffentlich-rechtliche Körperschaften, Wirtschaftsverbände, Stiftungen, große Infrastrukturprojekte und Einzelpersonen.



Ein Beratungsschwerpunkt der Sozietät ist die rechtliche Begleitung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastruktur- oder sonstige komplexe Bauvorhaben auf Vorhabenträger und/oder Behördenseite in jedem Stadium (Unterstützung bei Planfeststellungsbeschlüssen, die Steuerung von Bauleitplanverfahren, Organisation von Public-Private-Partnerships).

cbh.de

KCW GmbH

KCW GmbH ist das größte ÖPNV-Beratungsunternehmen in Deutschland mit über 50 Spezialisten aus den Bereichen Recht, Ökonomie und Planung sowie aus den Sozial- und Naturwissenschaften. Auch international ist das Unternehmen mittlerweile tätig. In Frankreich ist KCW mit der Tochterfirma Trans-Missions aktiv. Darüber hinaus berät KCW in weiteren europäischen Ländern, darunter vor allem Österreich und die Schweiz.

Hervorgegangen ist KCW aus der 1998 gegründeten Stabsstelle »Kompetenz Center Wettbewerb« des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV). Der HVV wollte sich gemeinsam mit weiteren Verkehrsverbün-

den organisatorisch, rechtlich und wirtschaftlich auf den Wettbewerb im ÖPNV



vorbereiten. Als Beratungsbreite und Team immer weiter wuchsen, wurde die KCW GmbH gegründet. Die Beratung von Aufgabenträgern im öffentlichen Verkehr wurde in der neuen Gesellschaft fortgeführt, jedoch vom Hauptsitz in Berlin aus.

Die Beratungsfelder umfassen Bus und Stadtbahn (Stadt- und Regionalverkehr), Eisenbahn (Nah- und Fernverkehr, Güterverkehr), ländlicher Verkehr (flexible Bedienformen), Rad und Fuß (umweltfreundlicher Individualverkehr) und Mobilität der Zukunft (Multimodalität & Digitalisierung). Zu den Kunden zählen Kommunen, Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs, Verkehrsverbände und Ministerien.

kcw-online.de

Trafineo GmbH & Co. KG

Trafineo wurde 2009 gegründet, hat seinen Sitz in Bochum und ist in vielen europäischen Ländern vertreten. Das Unternehmen erbringt Dienstleistungen für Emitten-



ten von gewerblichen Tankkarten und vergleichbaren Ausweissystemen, die über den Bezug von Kraftstoffen hinausgehen, sogenannte Value Added Services und On Road Services. Zudem umfasst das Geschäft das Vertragsverhältnis mit bestehenden Akzeptanzpartnern, beispielsweise Mauterheber, Fähranbieter oder Betreiber von Waschstraßen und Parkplätzen.

Das Unternehmen ist spezialisiert auf die Abwicklung von maut- und fahrzeugbezogenen Dienstleistungen in Europa. Die

Kunden profitieren von einer flächendeckenden Akzeptanz in ganz Europa, einem großen Netzwerk internationaler Mautdienste, intermodalen Dienstleistungen (RoLa) sowie vielfältigen Park- und Waschangeboten. Das Geschäft umfasst das Vertragsverhältnis mit bestehenden Akzeptanzpartnern (u.a. Mauterheber, Fähranbieter oder Betreiber von Waschstraßen und Parkplätzen), die Akquise neuer Akzeptanzpartner sowie die Verarbeitung zwischen den Akzeptanzpartnern und Kunden, den Kartenemittenten. Auch werden maßgeschneiderte Services, zum Beispiel individuelle Schnittstellen (APIs) oder mehrsprachiger End-Kundensupport, angeboten.

trafineo.com

VITRONIC GmbH

Die Kernbereiche von VITRONIC Bildverarbeitungssysteme GmbH sind Indus-



trieautomation, Logistikautomation und Verkehrstechnik, wie etwa das Überwachen von Fahrzeugen im fließenden Verkehr. Auch in den Bereichen Materialfluss, Paketlogistik und Versandhandel werden durch den Einsatz der VITRONIC-Systeme logistische Prozesse optimiert.

VITRONIC ist eine mittelständische, inhabergeführte Unternehmensgruppe, bestehend aus der 1984 gegründeten VITRONIC GmbH mit Sitz in Wiesbaden und mehreren Ländergesellschaften. Heute ist das Unternehmen auf vier Kontinenten vertreten und eines der weltweit führenden Unternehmen der industriellen Bildverarbeitung. VITRONIC forscht, entwickelt und fertigt überwiegend am Stammsitz Wiesbaden und beschäftigt dort rund 700 Mitarbeiter. Weltweit sind über 1.000 Mitarbeiter bei VITRONIC tätig.

vitronic.de



V. I. Jarzombek MdB, Seffert und Moderatorin Heistermann sehen gute Geschäftsmöglichkeiten für Blockchain in der Logistik

Blockchain in der Logistik: große Effizienzgewinne möglich

Der Blockchain-Technologie wird zugetraut, die Organisation und Planung von Logistikprozessen fundamental zu ändern. Grundlage ist eine dezentrale, sich ständig aktualisierende Datenbank, in der alle Transaktionen für ein Produkt oder eine Lieferung in einer Kette von Datenblöcken verschlüsselt aufgezeichnet werden. Jede eingetragene Transaktion kann von den Teilnehmern direkt verifiziert, freigegeben und in den Rechnern aller Supply-Chain-Partner gleichzeitig in einem Block gespeichert werden. Dadurch sorgt die Blockchain für Transparenz, Effizienz und Sicherheit.

Bei der gemeinsamen Veranstaltung von Commerzbank AG und DVF hat **Wolfgang Wendt**, DVF-Präsidiumsmitglied und Mitglied der Geschäftsführung IBM Deutschland GmbH, an den Mittelstand appelliert, sich dieser Technologie zu öffnen und die großen Vorteile für die Unternehmen zu nutzen. »Wenn man in der Logistik-Welt einen Blick hinter die Kulissen wirft, sind viele Teilbereiche noch ziemlich manuell und in Datensilos unterwegs. Es gibt in den Wertschöpfungsketten der Logistik eine ganze Reihe von ungenutzten Potenzialen, die Produktivität zu steigern sowie den Handel und die Zahlungsströme sicherer, konsistenter, transparenter und zuverlässiger zu machen. Deshalb ist die Zeit reif für Blockchain«, bekräftigte Wendt.

»Distributed Ledger Technologie (DLT) ist ein Geschenk für die deutsche Logistikbranche, da Prozesse effizienter werden,

»In komplexen Supply Chains werden Daten immer noch händisch aus unterschiedlichen Quellen in Excel-Tabellen zusammgeführt.«

Wolfgang Wendt

und das ohne einen Intermediär«, warb auch **Thomas Jarzombek MdB**, CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, für die Blockchain-Technologie.

Die Blockchain kann große Effizienzsprünge für die mittelständische Logistik ermöglichen, denn sie ist transparent und sicher. Es ist eine Technologie, die die Akteure entlang der gesamten globalen Supply-Chain einbinden kann, daher sollte sich die Logistik damit beschäftigen, so der allgemeine Tenor der Experten. Auch die Financierier sind daran beteiligt.

Michael Spitz, CEO main incubator & Co-Head DLT Lab Commerzbank, Commerzbank AG, erklärte: »Die Blockchain-Technologie kann das allgemeine Vertrauensproblem beheben und schafft so Potenzial für neue Geschäftsmodelle. Daher setzen wir uns intensiv mit der neuen Technologie auseinander. Ein Fall aus der Praxis zeigt, dass Blockchain zum Beispiel die Möglichkeit bietet, Effizienzen zu heben. So haben wir untersucht, dass ein Letter of Credit rund 5.000 Kommunikationspunkte erzeugt. Nur ein Prozent davon ist allerdings spezifisch für diese zugrunde liegende Transaktion notwendig. Somit könnten bis zu 99 Prozent über die Blockchain-Technologie abgebildet werden.« Wendt ergänzte, dass die Technologie verfügbar sei, ihre Implementierung keine besondere Herausforderung darstelle und sie die Chance eröffne, Logistik und Handel effizienter und sicherer zu machen: »Und sie ist gleichzeitig die Basis für komplett neue Geschäftsmodelle – auch für den Mittelstand.«

Blockchain entwickelt sich noch weiter Allerdings befinde sich diese Technologie noch in der Entwicklungsphase, so **Florian**

Seffert, Head of Global Innovation, Imperial Logistics: »Wir beobachten, dass momentan viele dezentrale Trade-Plattformen in allen Ländern und Kontinenten entstehen. Für eine vollständig transparente und automatisierte Lieferkette ist es deshalb wichtig, dass diese Plattformen offen und interoperabel sind. Unternehmen sollten beachten, dass Blockchain-Technologie sich noch stark weiterentwickelt.«

Aus der Sicht von **Dr. Philipp Sprenger**, Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML, sollten mehr Projekte schneller gefördert werden, die dem agilen Umfeld gerecht werden: »Zunächst sind physische Räume zu schaffen, in denen Wirtschaft und Wissenschaft gemeinsam an temporeichen Themen wie der Blockchain-Technologie arbeiten können. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit, z. B. in der Kombination mit cyberphysischen Systemen, können auf diese Weise gerade auch für kleine und mittlere Unternehmen begreif- und erlebbar gemacht werden. Darüber hinaus gilt es, den Spagat zu schaffen zwischen der Integration von z. B. Startups und der Bewahrung der gewohnten wissenschaftlichen Evidenz in Deutschland.«

»Die Blockchain hilft dabei, dass alle Akteure der Logistikkette ihre Daten zeitgleich mehreren Partnern zur Verfügung stellen können und auf diese Weise transparenter werden«, so **Dr. Florian Eck**, stellvertretender DVF-Geschäftsführer. Grundsätzlich funktioniert die Blockchain zwar ohne Hoheit und Hierarchien, aber er glaube, dass doch ein sichtbarer Trustee, also ein Systemhaus, der Logistikdienstleister selber oder eine Community, nötig sei. Insbesondere die Logistikwirtschaft müsse sich mit ihrem guten Namen hier aktiv einschalten und ihre Rolle neu definieren und stärken: »Je mehr Vertraute und Vertrauenspersonen zusammenarbeiten, desto geringer der technische Overhead und damit die Kosten der Blockchain.« ■



Luftfahrtgipfel war wichtiger Schritt zu mehr Pünktlichkeit und Stabilität

Ein großes Thema dieses Sommers beherrschte auch den Lenkungskreis Luftverkehr: Wie kann die operative Stabilität im Passagebetrieb trotz Umstrukturierung und Kapazitätsengpässen gewährleistet werden? Beim Spitzentreffen Anfang Oktober in Hamburg haben Luftverkehrswirtschaft, Bund und Länder konkrete Maßnahmen vereinbart, um Verspätungen und Flugausfälle zu verringern. Dazu zählen unter anderem der flexiblere Einsatz von Fluglotsen, die Einhaltung der angemeldeten Flugrouten und schnellere Fluggastkontrollen. Der Vorsitzende der FDP-Arbeitsgruppe Verkehr Bernd Reuther MdB kam zum Gespräch.

Der Bundestagsabgeordnete **Bernd Reuther** zeigte sich erfreut darüber, dass die Beteiligten mit dem Spitzentreffen zur Verspätungsthematik in Hamburg eine Suche nach konstruktiven Lösungen eingeleitet hätten. Die beabsichtigte Änderung der Zuständigkeitsverteilung bei den Fluggastkontrollen könne einen wichtigen Beitrag zu mehr Pünktlichkeit und Stabilität liefern, so Reuther. Dazu sollten die Flughäfen am Kontrollmanagement beteiligt werden. Die Bundesregierung müsse die Umsetzung der Reform mit mehr Nachdruck verfolgen.

Auch DVF-Präsidiumsmitglied **Thorsten Dirks**, Mitglied des Vorstandes Deutsche Lufthansa AG, Eurowings & Aviation Services, sagte, dass der Luftfahrtgipfel Anfang Oktober ein wichtiger Schritt gewesen sei. In vielen Bereichen seien konkrete politische Entscheidungen nötig,

beispielsweise bei der Verbesserung der Fluggastkontrollen und bei den akuten Personalengpässen der Flugsicherung. Man müsse sich vor Augen halten, dass in Folge der Air-Berlin-Insolvenz zeitweilig 60.000 Sitze pro Tag weggefallen seien. Diese zu kompensieren, sei für die gesamte Branche eine enorme Herausforderung gewesen.

Verdoppelung der Fluggastzahlen

Bis 2038 werde mit einer Verdoppelung der Fluggastzahlen im Weltluftverkehr gerechnet, berichtete **Johann Friedrich Colsmann**, Leiter Abteilung Luftfahrt, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Auch die Marktentwicklung in der EU sei fast durchgängig im Wachstum begriffen. Bei flugsicherungsbedingten Verspätungen lägen Ursachenschwerpunkte in den Bereichen der Kontrollcenter Karlsruhe (oberer Luftraum) und Marseille. Die Flug-

hafenkapazität im europäischen Umfeld werde weiter ausgebaut. Daher müssten auch deutsche Drehkreuze in der Lage sein, mit dem Wettbewerb zu wachsen. Beim Luftfahrtgipfel in Hamburg habe die Bundesregierung mit den Ländern und den Luftverkehrsunternehmen konkrete Maßnahmen besprochen. So wolle die Bundesregierung sich dafür einsetzen, den regulatorischen Rahmen für die Flugsicherung in Brüssel künftig schneller anzupassen. Der Einsatz von Fluglotsen solle möglichst flexibler gehandhabt werden. Die Länder müssten prüfen, ob die Anreize bei den Entgelten verbessert werden könnten. Die Effizienz bei den Fluggastkontrollen solle gesteigert werden. Dazu würden jetzt die notwendigen Prüfungen in der Bundesregierung, bei den Ländern und im Deutschen Bundestag durchgeführt.

Stündlich 190.000 Pakete

Für UPS als größten Frachtkunden am Köln Bonn Airport haben Nachtflüge eine zentrale Bedeutung. **Jan Heitmann**, Manager Public Affairs bei UPS, erläuterte, dass UPS mit dem Flughafen, der Fluglärmkommission sowie der Deutschen Flugsicherung DFS und anderen Beteiligten konstant zusammenarbeite, um Transparenz zu schaffen und die Notwendigkeit des Nachtflugs zu verdeutlichen. Unter anderem würden seit neuestem satellitengestützte Abflugverfahren praktiziert, die Lärmbeeinträchtigungen reduzieren. Beim aktuell laufenden Planfeststellungsverfahren für den Köln Bonn Airport gehe es um die Nutzung bereits bestehender Infrastruktur und Parkpositionen, nicht um einen Kapazitätsausbau. Heitmann teilte die Sorge, dass es im Falle eines harten Brexit zu Beeinträchtigungen für den Flugverkehr kommen könnte und befürwortete statuswahrende Lösungen zum Schutz des global vernetzten Luftverkehrs. Er begrüßte Überlegungen des Bundesverkehrsministeriums für eine Rückfalllösung. Ohne eine Einigung der EU und Großbritanniens oder eine sonstige regulatorische Lösung müsse zudem mit einem Vielfachen der täglich abzuwickelnden Zollvorgänge gerechnet werden. Das UPS Air Hub am Köln Bonn Airport habe eine stündliche Kapazität von 190.000 Paketen.

Pro Nacht würden 42 Frachtflugzeuge landen und starten. Nur durch die Nutzung der Nachtzeit könnten die europäischen und weltweiten Frachtcenter so synchronisiert werden, dass eine Zustellung in Europa am nächsten Tag und in weiten Teilen der U.S.A. gewährleistet sei. Beim Umschlag zähle jede Minute, so Heitmann.

Elektrische Flugzeugantriebe

Seit der Einführung des Strahltriebwerks und des Mantelstromtriebwerks habe es in der Antriebstechnologie für Verkehrsflugzeuge keine disruptive Entwicklung mehr gegeben, erläuterte **Dr. Frank Anton**, Executive Vice President und Leiter eAircraft der Siemens AG. Laut Anton ist es möglich, dass elektrische Antriebe in Zukunft eine solche fundamentale Veränderung herbeiführen könnten. Die Elektrifizierung könne Antworten auf drei große Herausforderungen liefern: Senkung von Kraftstoffverbrauch und Kosten, Senkung der CO₂-Emissionen und Lärmreduzierung.

Die Entwicklungstätigkeit von Siemens ziele in erster Linie auf Hybridantriebe, nicht auf reine Batterieantriebe. Dennoch könnten reine Batterieantriebe durch den Einsatz in eVTOL's (electric vertical take-off and landing) bald eine große Bedeutung bekommen. Konstruktive Vorzüge des E-Antriebs seien unter anderem die Trennung von Energieerzeugung und Schubzeugung sowie die Freiheit bei der Ausrichtung des Triebwerksschubs. Insgesamt vergrößere der E-Antrieb den »Design Space« beim Flugzeugbau erheblich. Bei den eVTOL's müsse die sichere Integration in den Luftraum von Anfang an mitgedacht werden. Deutsche Hersteller hätten laut Anton einen technologischen Vorsprung. Regulatorisch müsse Deutschland aber schneller werden und die Rahmenbedingungen verbessern. Andernfalls bestehe die Gefahr, den Wettlauf um die wirtschaftliche Verwertung der Technologie gegen andere Wettbewerber zu verlieren. ■

Der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur **Cem Özdemir MdB** sagte eingangs, dass man die Schiene als zentralen Verkehrsträger für bezahlbare und klimafreundliche Mobilität und als starken Player im Gütertransport benötige: »Mit einfachem Fahrplan und kurzen Wartezeiten hat der angestrebte Deutschland-Takt das Potenzial, die Bahn für Fahrgäste noch attraktiver zu machen. Nun brauchen wir eine gemeinsame Anstrengung in der Verkehrspolitik und kräftige Investitionen in Ausbau, Modernisierung und Digitalisierung des Schienennetzes, um den Deutschland-Takt bis 2030 tatsächlich zu erreichen.« Die zweite Voraussetzung ist laut Özdemir fairer Wettbewerb, sowohl auf der Schiene als auch zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern – und nicht zuletzt auch in der politischen Gewichtung der Verkehrsträger in der Verkehrspolitik des Bundes. »In den aktuellen Haushaltsverhandlungen haben wir die Chance, die Weichen eindeutig Richtung Verkehrswende zu stellen«, so Özdemir.

Ziehe man in Betracht, dass auf der Schiene schon heute 90 Prozent der Verkehrsleistung elektrisch sei, und der Anteil an Ökostrom am Strommix bei der Bahn bei über 40 Prozent liege, müsse man nicht lange nachdenken, um darauf zu kommen, dass der Schienenverkehr in den Klimaschutz-

»Die Schiene hat hinsichtlich der Klimafreundlichkeit im intermodalen Vergleich einen signifikanten Vorteil.«

Ronald Pofalla

bemühungen eine zentrale Rolle spielen müsse, untermauerte **Michael Donth MdB**, CDU/CSU-Bundestagsfraktion: »Wir brauchen möglichst effiziente und wirksame Maßnahmen, um die Schiene zu stärken und mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Zentral ist für mich dabei das Zukunftsbündnis Schiene aus Politik, Wirtschaft und Verbänden, das



Özdemir will gemeinsame Anstrengung in der Verkehrspolitik

Beim Lenkungskreis Schienenverkehr stand das Thema Klimaschutzplan 2050 und die damit verbundene Herausforderung für den Schienenverkehr auf dem Programm. So kann der Schienenverkehr bis zu 10 Millionen Tonnen CO₂-Einsparungen einbringen. Das entspricht einem Siebtel der erforderlichen Menge. Um das zu erreichen, müssen schon heute verschiedene Maßnahmen in Angriff genommen werden. Der Verkehrsausschussvorsitzende Özdemir und Verkehrspolitiker Donth stellten ihre politischen Forderungen im Gespräch mit den Lenkungskreisteilnehmern vor.

kürzlich vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ins Leben gerufen worden ist. Die Umsetzung des Deutschland Takts, die Kapazitätserhöhung durch Innovationen, Digitalisierung und Automatisierung im Schienenverkehr, genauso wie die Neu- und Ausbauprojekte, sind die wichtigsten Handlungsfelder.«

Der Lenkungskreisvorsitzende und Vorstand Infrastruktur DB AG **Ronald Pofalla** betonte, dass die Eisenbahn einen großen Beitrag zum Klimaschutz leisten könne. Dafür wären jedoch Investitionen in Kapazität, Modernisierung und Digitalisierung der Schiene nötig: »Die CO₂-Emissionen der Schiene konnten in den letzten Jahren sogar weiter verringert werden, allein bei der DB um fast 30 Prozent seit 2006. Verlagerung von Verkehr auf die Schiene ist ein unerlässlicher Baustein zur Erreichung der

Klimaschutzziele des Bundes bis 2030. Mit dem im Koalitionsvertrag verankerten Investitionshochlauf müssen wir dafür die Grundlagen schaffen.«

Mehr Forschung im Schienensektor

Um den Schienensektor weiterzuentwickeln sind Forschungsaktivitäten nötig. Dafür habe die Regierungskoalition die Initiative für die Etablierung eines deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung als praxisorientierte und technisch-wissenschaftliche Forschungseinrichtung ergriffen, erklärte **Hugo Gratza**, Leiter der Abteilung Eisenbahnen im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: »Damit sollen die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Eisenbahnbereich besser koordiniert und ein zielgerichteter Einsatz der Bundesmittel erreicht werden. Das Bundesverkehrsministerium hat ver-

schiedene organisatorische Lösungen geprüft und sich für die Einrichtung des Forschungszentrums beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entschieden. Die Vorbereitungen zur schrittweisen Herstellung der Arbeitsfähigkeit der Einrichtung laufen.« Im Lenkungskreis wurde das Forschungsprogramm »Zukunft Schienenverkehr« begrüßt und darauf aufmerksam gemacht, dass es wichtig wäre, es in das Bundesforschungsprogramm einzubinden sowie die finanzielle Grundlage zu sichern.

Einflussfaktor für

Investitionsentscheidung: Verlässlichkeit

Laut **Wolfgang Birlin**, Mitglied des Vorstandes Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) RheinCargo, seien es verlässliche politische Rahmenbedingungen etwa in Bezug auf Finanz-, Umwelt- oder Sozialgesetze sowie eisenbahnrechtliche Bestimmungen in Deutschland und der EU die maßgeblichen Einflussfaktoren für Investitionsentscheidungen. »Um die verkehr- und klimapolitischen Ziele in Deutschland zu erreichen, darf die Schiene im Vergleich zu anderen Güterverkehrsträgern bei den politischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht benachteiligt werden. Der Masterplan Schienengüterverkehr und das Bundesprogramm »Zukunft Schienengüterverkehr« weisen in die richtige Richtung.« ■

V. I. Özdemir MdB, Gratza, Birlin, Pofalla, Donth MdB



© Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben

Digitalisierung und Rechtsrahmen entscheidend für den Erfolg neuer Mobilitätsdienste

Bei der gemeinsamen Sitzung der Lenkungskreise Digitale Vernetzung und Straßenverkehr standen die Digitalisierungsagenda der Bundesregierung für den Straßenverkehr und die Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsdienste auf dem Programm - und wie die Anbieter solcher Dienste damit umgehen. Auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) schickt sich an, seine bisherigen Konzepte durch neue Angebote zu erweitern. Mobilität 4.0 - eine spannende Zeit für die Kunden, Anbieter und den Gesetzgeber.

Die Berliner Verkehrsbetriebe entwickeln solche Strategien für Mobilität 4.0 mittels autonomem Fahren und dem »Berlkönig«. Hier werden neue Mobilitätsangebote als Teil des ÖPNV erprobt. **Dr. Henrik Haenecke**, Vorstand Finanzen, Digitalisierung und Vertrieb, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR, stellte zunächst klar, dass man als ÖPNV-Unternehmen in hohem Maße in die Qualität des Kerngeschäftes der Bus-, U-Bahn- und Tram-Verkehre investiere. Um den Bedürfnissen der Fahrgäste entgegenzukommen, gelte es auch neue Mobilitätsangebote zu entwickeln. So habe man auf dem Gelände der Charité einen automatisierten Kleinbus im Pendelverkehr getestet mit 1.800 km Laufleistung. Auf dem EUREF-Campus teste man unter anderem den on demand-Betrieb, induktives Laden und die Machbarkeit des Betriebs im öffentlichen

Straßenraum. On demand-Dienste und Pooling im Stadtgebiet würden außerdem jetzt bereits mit dem Produkt »Berlkönig« angeboten. Der Weg bis zur Genehmigung des Pilotprojekts sei allerdings langwierig gewesen. Zwischen Antrag und Genehmigung seien 293 Tage vergangen. Die Genehmigung beinhalte viele Auflagen, zum Beispiel die Möglichkeit, mit Bargeld zu bezahlen und Nicht-Kannibalisierung anderer ÖPNV-Produkte. Ziel der Bedarfsverkehre sei die Mitversorgung bisher unterversorgter Gebiete im Kerngebiet. Dazu würden rund 5.000 Bushaltestellen und virtuelle Haltepunkte einbezogen. Aktuell hätten sich 30.000 Kunden registriert und das Konzept sei auf 300 Fahrzeuge ausbaufähig. Elektrisch und on demand ist das Projekt von MOIA in Hannover unterwegs. **Michael Fischer**, MOIA GmbH, stellte es

vor: Man sei nach der Entwicklung eines Sharing- und Routing-Algorithmus zunächst mit dem Test eines Pooling-Angebotes in Hannover gestartet. Für Hamburg baue MOIA aktuell eine Lösung auf. In einem zweiten Schritt wolle man E-Fahrzeuge mit 300 km Reichweite einsetzen.

Den Testbetrieb in Hannover habe man eng mit der Genehmigungsbehörde abgestimmt. Die Testfahrten hätten ohne Genehmigung stattfinden können, da man mit weniger als sechs Cent pro Passagier und Kilometer unter der genehmigungspflichtigen Schwelle geblieben sei. Dies habe den Servicetest über 300 Tage mit 3.500 Testkunden erleichtert. In einer Co-creation-Phase habe man sich mit den Testkunden ausgetauscht und das Produkt weiter entwickelt. Mit dem nun im Regelbetrieb befindlichen Angebot rufe man Fahrpreise von 5 bis 8 Euro auf. Aktuell habe man in Hannover rund 40.000 registrierte Kunden und ein Bediengebiet von 115 km².

Digitalisierungsagenda im Straßenverkehr

Dr. Tobias Miethaner, Abteilungsleiter Digitale Gesellschaft im Bundesverkehrsministerium, sagte, dass es beim digitalen Testfeld Autobahn zwei wichtige Zielsetzungen gebe: »Erstens muss geklärt werden, welche Infrastruktur die öffentliche Hand für digitale Anwendungen im Mobilitätssektor künftig bereitstellen soll. Und Zweitens soll die Industrie die Möglichkeit erhalten, neue Anwendungen im »Real-labor« zu testen.« Die Bundesregierung unterstütze auch städtische Testfelder und grenzüberschreitende Testfelder mit Frankreich und Luxemburg. Der Koalitionsvertrag sehe zudem die Förderung der Digitalisierung in den Häfen, an den Wasserstraßen, im Schienenverkehr und im Luftverkehr (Drohnen) vor.

Von besonderer Wichtigkeit wären die Auflagen, welche mit der bevorstehenden Frequenzauktion verbunden sind, so Dr. Miethaner weiter. Entsprechend der Vorgaben der Bundesnetzagentur haben die Netzbetreiber zu gewährleisten, dass die Latenzzeit bei der Datenübertragung an Autobahnen und Bundesstraßen kleiner als 10 Millisekunden sei. Dies ist für das hochautomatisierte Fahren erforderlich. Im Personenbeförderungsgesetz gebe es hinsichtlich der neuen Mobilitätsdienste noch Handlungsbedarf. Nicht nur für die Mobilität in Städten, auch für ländliche Räume sei diese Thematik wichtig. Dabei werde die Bundesregierung das Gesamtgefüge im Blick behalten, also die Anforderungen beispielsweise an Taxiverkehr oder ÖPNV.

Mobilitätsplattform »Mobility Inside«

Schon vor sechs Jahren ist die digitale Initiative »Mobility Inside« entstanden. Man hat am Beispiel des Handels gesehen, dass Margen an Plattformbetreiber abgegeben werden, ohne dass dabei ein Mehrwert zurückfließt. Der Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) **Oliver Wolff** will daher für alle Linienverkehre eine einheitliche Architektur für den Informationsaustausch, die Buchung und das Bezahlen aufbauen. Ziel ist laut

Wolff, die Kundendaten bei den Verkehrsunternehmen selber zu monetarisieren und als ÖPNV-Branche zur eigenständigen Plattform zu werden. Dafür liefere Mobility Inside eine »white label« – Lösung für die Unternehmen. Die Vertriebskanäle würden zukünftig noch digitaler. Schon 2020 würden die Hälfte aller Tickets auf diesem Wege abgewickelt. Hier müssten sich die Verkehrsunternehmen mit ihren starken eingeführten Marken einbringen. Mobility Inside sei Vernetzungsinitiative, Kundenbindungsprogramm und Mobilitätsintegrator zugleich.

Haftungsfragen sind sinnvoll geregelt

Die Automatisierung des Straßenverkehrs stellt auch veränderte Anforderungen an die Versicherungsbranche. Die technischen Kosten durch anspruchsvolle Fahrerassistenzsysteme steigen. Im Gegenzug wird die Schadenshäufigkeit sinken. **Axel Salzmann**, Leiter des Kompetenzzentrums für das Straßenverkehrsgewerbe und Logistik, KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG, resümierte, dass im Ergebnis die Versicherungen in der Lage wären, ihren Teil der Lösung zum automatisierten Fahren zu liefern.

Der Betrieb eines Kfz mit hochautomatisierter Funktion ist nach einer Gesetzesänderung zulässig, jedoch wichtigen Einschränkungen unterworfen. Deutschland habe mit der fortschrittlichen Gesetzgebung eine Vorreiterrolle übernommen. Bei der genauen Auslegung seien letztendlich auch die Gerichte gefragt, so Salzmann. Insgesamt sei der Grundsatz der Halterhaftung beibehalten worden, wobei die Produkthaftung des Herstellers an Bedeutung gewinne. Herausforderungen würden sich auch aus der Bedienung von automatisierten Fahrzeugen und bei der Cyber-Sicherheit ergeben. Diese Punkte seien aus Sicht der Versicherungswirtschaft aber keine grundsätzlichen Hindernisse für die Verbreitung automatisierter Fahrzeuge im Straßenverkehr. ■

Termine

Lenkungskreise

29. Januar | Berlin | Güterverkehr und Logistik mit seinem Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, Vorsitzender des Vorstands (CEO), MOSOLF SE & Co. KG

20. Februar | Berlin | Bahntechnologie mit seinem Vorsitzenden Michael Peter, Chief Executive Officer Mobility, Siemens Mobility GmbH

14. März | Berlin | Häfen und Schifffahrt mit seinem Vorsitzenden Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands, BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

19. März | Berlin | Straßenverkehr mit seinem Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr, ADAC

21. März | Berlin | Schienenverkehr mit seinem Vorsitzenden Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur DB AG

Veranstaltungen

14. Januar | Berlin | Abendveranstaltung #Smart #Mobil #Digital: Intelligente Mobilität braucht ein gutes Datennetz! Mit Dr. Heike van Hoorn, DVF-Geschäftsführerin; Steffen Bilger MdB, Parl. Sts Bundesverkehrsministerium; Thomas Fehling, Bürgermeister Bad Hersfeld; Gustav Herzog MdB, SPD-Bundestagsfraktion; Jan-Peter Meyer-Kahlen, Leiter Forschungs- und Entwicklungszentrum Eurolab Ericsson; Jens Meier, Vorsitzender Geschäftsführung HPA; Dr. Johannes Springer, Digital Division, T-Systems International; Udo Wehner, Bereichsleiter Vehicle Integrated Functions, IAV GmbH.

11. April | Berlin | 35. Mitgliederversammlung des DVF und dem Thema im öffentlichen Teil »Zukunft der Mobilität« unter der Leitung des Präsidiumsvorsitzenden Dr. Jörg Mosolf



V. I. Riedel, von Matuschka, Dr. van Hoorn (DVF-Geschäftsführerin), Remmers MdB, Meyer MdB diskutierten über eine effizientere Infrastrukturpolitik.

IGA kann eine echte Reform im Straßenbau ermöglichen

Der Lenkungskreis Infrastruktur hat sich intensiv mit dem Aufbau der Infrastrukturgesellschaft Autobahnen IGA und den damit verbundenen Chancen und Risiken auseinandergesetzt. Die beiden IGA-Geschäftsführer berichteten exklusiv. Zudem diskutierten zwei Bundestagsabgeordnete aus dem Haushalts- und Verkehrsausschuss über die Finanzierung und Ausgestaltung der Gesellschaft sowie über das Thema Planungsbeschleunigung.

Für den Bund sei die Infrastrukturbewirtschaftung kein neues Thema, sagten eingangs **Prof. Torsten R. Böger** und **Martin Friewald**, die beiden Geschäftsführer der IGA. Man habe schon mit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft VIFG gezeigt, dass man die Prozesse beherrsche. Das Ziel, die Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung für die Bundesautobahnen von den Auftragsverwaltungen der Länder umfassend auf die IGA zu überführen, sei zwar ehrgeizig, aber machbar.

IGA ist eine Chance

»Deutschland steht vor der Entscheidung, ob nur eine weitere nachgeordnete Behörde geschaffen wird oder hoffentlich echte Reformen möglich werden«, brachte der Lenkungskreisvorsitzende **Nikolaus Graf von Matuschka**, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands

HOCHTIEF Aktiengesellschaft, die Erwartungen der Branche auf den Punkt. Matuschka erklärte außerdem, dass auch weiterhin die Finanzierung der IGA vom Bundeshaushalt abhängig sei. »Wir sehen

»Der Aufbau der Infrastrukturgesellschaft IGA ist eine Chance, die Strukturen und Verfahren neu zu denken und umzusetzen.«

Nikolaus Graf von Matuschka

an dieser Stelle noch Entwicklungsbedarf mit mehr Zweckbindung und verbindlicher Mehrjährigkeit der Mittel wie bei einem Fonds, durchfinanzierten Projekten, Risikobudgets und mehr partnerschaftlichen Elementen.«

Aus dem Bundestag diskutierten **Christoph Meyer MdB**, FDP-Bundestagsfraktion, und **Ingrid Remmers MdB**, Bundestagsfraktion DIE LINKE, über die Weiterentwicklung der IGA. Meyer als Haushaltspolitiker sah die Forderung nach einer überjährigen Bereitstellung von Haushaltsmitteln für Infrastrukturprojekte eher kritisch, da dies nur schwer mit dem Haushaltsrecht des Bundestages in Einklang zu bringen sei. Zudem müsse zunächst sichergestellt werden, dass die nun zusätzlich bereitgestellten Mittel tatsächlich auch verbaut werden können.

Die verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE Remmers sprach sich dafür aus, gezielt Verwaltungsmängel zu identifizieren und zu beseitigen, um Mittel effizienter zu verbauen und Projekte schneller fertig zu stellen. Generell solle das Budgetrecht des Bundestages aber nicht angetastet werden.

Kommunales Investitionsmanagement für Verkehrsinfrastruktur

Der von den Kommunen wahrgenommene Investitionsrückstand ist nach dem KfW-Kommunalpanel 2017 auf knapp 159 Milliarden Euro gestiegen. Davon entfielen rund 39 Milliarden Euro auf Straßen- und Verkehrsinfrastruktur und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Wie kann

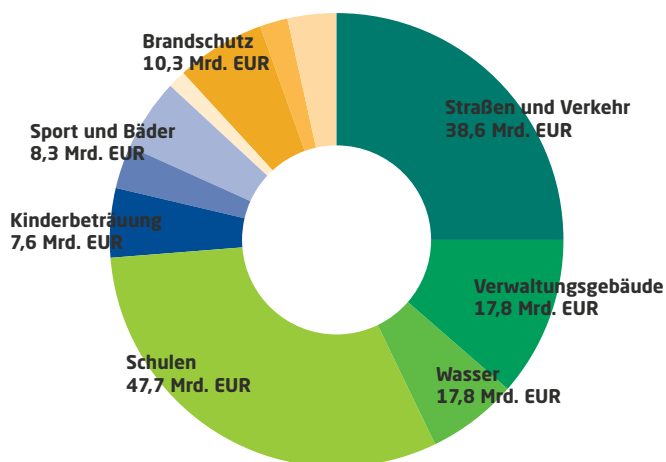
Ohne überproportional ansteigende Investitionen könne der Rückstand nicht mehr aufgeholt werden. Zudem müsse im Hinblick auf E-Mobilität oder autonomes Fahren die Digitalisierung und Modernisierung in die Planung einbezogen werden .

Auf der Finanzierungsseite gebe es 500 Millionen Euro Landesförderung aus

Brückenzustandsbericht erarbeitet. Der Zustand der Straßenverkehrsinfrastruktur in Nürnberg sei mit 52 Prozent Anteil der Zustandsklassen vier (stark ausgeprägtes Schadensbild, wie z. B. Risse und Flickstellen, sowie Spurrinnen, Erhaltungsmaßnahmen in ca. 5–7 Jahren) und fünf (stark ausgeprägtes Schadensbild, wie z. B. hoher Anteil an Rissen und Flickstellen, sowie Spurrinnen, dringende Erhaltungsmaßnahmen oder vollständige Erneuerung in 0–4 Jahren) weiterhin kritisch. Die Stadt Nürnberg habe den Vorteil, dass man nicht so stark Personal abgebaut habe. Zudem steuere der Kämmerer aktuell beide wichtigen Bereiche, Personal und Investitionen.

KfW-Kommunalpanel 2018

158,8 Milliarden Investitionsstau



Rund ein Viertel des kommunalen Investitionsstaus entfällt auf die Verkehrsinfrastruktur.

Quelle: ©KfW

man nun am besten mit dem Mangel umgehen und die knappen Investitionsmittel für die Verkehrswege steuern? Das war die Frage des Lenkungskreises an den Stadtkämmerer der Stadt Nürnberg **Harald Riedel**.

Riedel stellte »Smart City« als großes Strategieprojekt der Kommunen vor, um mehr Effizienz für die Bürger durch Digitalisierung und Vernetzung – nicht nur im Verkehrsbereich – zu erreichen. Investitionen seien die wesentliche Aufgabe der Kommunen und nun wären die Kommunen zum großen Teil finanziell handlungsfähig, um diese Aufgabe nachhaltig zu erfüllen. Nürnberg nehme mittlerweile verstärkt die Verkehrswege in den Fokus seiner Bemühungen. An vielen Stellen sei nicht nur eine Sanierung erforderlich, sondern auch ein grundlegender Umbau, um der Bedeutung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußweg, Rad) Rechnung zu tragen.

Bayern sowie einen Anteil aus dem GVFG-Budget für Schienenprojekte. Umstritten sei noch, ob Mittel aus dem sogenannten Dieselfonds in die städtische Mobilität fließen würden. Forderungen Nürnbergs umfassten unter anderem ein Aktionsprogramm für Brücken und Tunnel.

Kostenüberschreitung auf 3 Prozent eingedämmt

Durch neue Strukturen habe man es geschafft, die Kostenüberschreitungen bei Bauprojekten auf zwei bis drei Prozent zu reduzieren. Mit dem sogenannten »Project Freeze« werden ab einem bestimmten Zeitpunkt keine zusätzlichen Anforderungen des Auftraggebers in Bauprojekten mehr zugelassen.

Für die Kommune sei es wichtig, so Riedel, den Zustand der Infrastruktur genau zu erfassen und transparent zu machen. Dafür habe man einen Straßen- und

Erhöhung der Planungskapazitäten wichtig

Als Berichterstatter für den Einzelplan Verkehr im Haushaltsausschuss lobte Bundestagsabgeordneter Meyer den Aufwuchs im Verkehrshaushalt. Allerdings sei der Investitionshochlauf ins Stocken geraten, darum sei die Erhöhung der Planungskapazitäten essenziell. Aus Sicht der FDP gelte es bei der Planungsbeschleunigung jedoch weitere wichtige Schritte zu prüfen, wie die Wiedereinführung der Präklusionsregelung und die Überprüfung europäischer Naturschutzvorgaben.

Die verkehrspolitische Sprecherin Remmers betonte, dass ihre Partei angesichts der Vernachlässigung der Verkehrswege in der Vergangenheit einen klaren Vorrang von Erhalt vor Aus- und Neubau fordere. Die Priorisierung im Bundesverkehrswegeplan sei daher im Grundsatz gut gelungen. Auch unterstütze sie den notwendigen Personalaufwuchs zur Planungsbeschleunigung. ■

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



Bundesumweltministerin Schulze und DVF-Präsidiumsvorsitzender sprachen über Erwartungen und Ziele beim Klimaschutz im Verkehrssektor

len Emissionssenkungen so weit wie möglich kommen.« Großes Augenmerk müsse man laut Mosolf aber darauf legen, dass Mobilität bezahlbar bleibe, die Akzeptanz der Bevölkerung gesichert werde und keine politischen Technologievorgaben gemacht würden.

An der Sitzung nahmen neben dem Vorsitzenden folgende Präsidien teil:

- 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
- Stefan Kölbl, Vorsitzender der Vorstände, DEKRA e.V. und DEKRA SE
- Stephan Krenz, Vorsitzender der Geschäftsführung, Abellio GmbH
- Wolfgang Langhoff, Vorsitzender des Vorstands, BP Europa SE
- Holger Lösch, Stellvertretender Hauptgeschäftsführer, Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
- Dr. Richard Lutz, Vorsitzender des Vorstands, Deutsche Bahn AG
- Dr. Sigrid Nikutta, Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), AöR
- Michael Peter, Chief Executive Officer Mobility, Siemens Mobility GmbH
- Dr. Hansjörg Rodi, Vorsitzender der Geschäftsleitung Deutschland und der Region Zentral- und Osteuropa, Kühne + Nagel (AG & Co.) KG
- Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands, Fraport AG
- Norbert Schüßler, Geschäftsführender Gesellschafter, Schüßler-Plan GmbH ■

Bundesumweltministerin Schulze zu Gast beim DVF-Präsidium

Das Präsidium als höchstes Gremium des Deutschen Verkehrsforums konnte zu seiner Sitzung im November Bundesumweltministerin Svenja Schulze als Gast begrüßen. Die Ministerin diskutierte dabei mit den Spitzenvertretern führender Unternehmen der deutschen Verkehrswirtschaft über die Einlösung der Klimaschutzziele im Mobilitätsbereich.

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit **Svenja Schulze** sagte bei dem fachlichen Austausch vor den Vertretern von Verkehrsunternehmen, -dienstleistern sowie Verbänden, Herstellern und Energie: »Wir stehen vor großen Fragen: Wie können wir Mobilität neu organisieren? Wenn wir es gut machen, schützen wir nicht nur erfolgreich das Klima, sondern steigern auch die Lebensqualität in den Städten. Auch ökonomisch ist Klimaschutz für den Verkehrssektor eine

Riesenchance. Denn er macht unsere Unternehmen fit für die Märkte der Zukunft.«

DVF-Präsidiumsvorsitzender **Dr. Jörg Mosolf**, Vorsitzender des Vorstands (CEO) MOSOLF SE & Co. KG, betonte den Willen der Branche, an der Erreichung dieser Ziele mitzuwirken: »Wenn wir die CO₂-Emissionen in absoluten Zahlen herunterdrücken wollen, müssen wir die Modernisierung des Verkehrssektors deutlich beschleunigen. In zehn bis 15 Jahren wollen wir bei den rea-

Das Präsidium, die Geschäftsführung und die Mitarbeiter des DVF wünschen den Mitgliedern, Freunden und Unterstützern alles Gute und viel Erfolg für das Jahr 2019.