forum Verkehr

DVF
Deutsches Verkehrsforum

Magazin für Mobilität · Ausgabe 1 · April 2018

Innovationsfreundlicher Datenschutz

Moderne Mobilitätsangebote im Spagat zwischen Datenverfügbarkeit und Datenschutz · Seite 2

© Deutsche Telekom AG

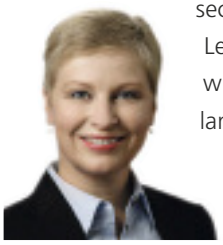
Seite 5 Bundestagsabgeordnete zum Strategiegespräch beim Lenkungskreis
Seite 7 Staatssekretär Ferlemann will Planungs- und Baubeschleunigung reformieren
Seite 9 Fahrverbote vermeiden – konstruktive Maßnahmen gefragt
Seite 10 Neu im Verkehrsforum
Seite 12 Was der Mobilitätssektor von der Bundesregierung erwartet
Seite 14 BMVI und Verkehrsausschuss der 19. Legislaturperiode
Seite 15 Der Mobilitätskuchen wird immer größer
Seite 16 ÖPP im Verkehrswegebau und ihr Nutzen

Editorial

Zwei Seiten der neuen Mobilitätswelt

Die Digitalisierung der Mobilität wird viel Positives bewirken: höhere Sicherheit auf den Straßen durch Fahrerassistenzsysteme oder später einmal durch autonom fahrende Fahrzeuge, Verminderung von Ausfallzeiten durch vorausschauende Wartung, einfachere Routenplanung und Ticketkauf oder Warnungen vor Unfällen oder Staus.

Das ist die eine Seite der Medaille. Die andere Seite ist die nicht unbegründete Angst vor Datenmissbrauch. Ist es machbar, die Vorteile der digitalen Möglichkeiten zu nutzen und sich gleichzeitig gegen die Gefahren zu schützen? Deutschland und Europa wollen bei der Digitalisierung vorne dabei sein. Sie müssen es auch, denn die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und damit auch unser Wohlstand hängen davon ab. Es geht nicht mehr ausschließlich um Antriebs- oder Fahrzeugtechnik und Expertenwissen für effiziente Mobilitätslösungen. Auf diesen Gebieten haben wir Deutschen traditionell die Nase vorn. Nun aber geht es um die Daten, um deren Besitz und um Startups, die mit neuen Angeboten in den Mobilitätsmarkt einsteigen. Das Deutsche Verkehrsforum hat diese Entwicklung und deren Chancen früh erkannt und vier wichtige Handlungsfelder identifiziert: 1. Verbesserung der Datenverfügbarkeit, 2. Schutz der Daten, 3. Ausbau der Datennetze, 4. Erhöhung der Datensicherheit (Cybersecurity). An diesen Leitplanken sollten wir uns in Deutschland und Europa orientieren, um die Entwicklung der Digitalisierung im Sinne der Bevölkerung und der heimischen Wirtschaft voranzubringen.



Dr. Heike van Hoorn
Geschäftsführerin

Van Hoorn: Mobilität braucht innovationsfreundlichen Datenschutz

»Die Mobilitätsbranche braucht Daten von Kunden und Fahrzeugen, um innovative Möglichkeiten in den Markt zu bringen. Die Unternehmen können diese Daten allerdings nur dann für kundenfreundliche Dienstleistungen nutzen, wenn sie durch einen unbürokratischen und innovationsfreundlichen Datenschutz unterstützt werden«, sagte DVF-Geschäftsführerin Dr. Heike van Hoorn beim Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums. Van Hoorn forderte, die ab dem 25. Mai gültige neue EU-Datenschutzgrundverordnung praxisnah und einheitlich umzusetzen.

»Mit Daten lassen sich Verkehrsprognosen präzisieren, neue und maßgeschneiderte Angebote erstellen und Ausfallzeiten durch vorausschauende Wartung minimieren. Die Unternehmen wissen, dass sie mit den Daten sorgsam umgehen müssen, da die Menschen den Missbrauch ihrer persönlichen Daten fürchten. Mit der EU-Datenschutzgrundverordnung soll nun ein einheitlicher Rechtsrahmen für die ganze EU geschaffen werden. In der Realität wird der Datenschutz jedoch in den jeweiligen EU-Staaten und selbst in den Bundesländern unterschiedlich ausgelegt. Das ist nicht nur für Startups ein großes Hindernis«, so **Dr. Heike van Hoorn**.

»Die EU Datenschutzgrundverordnung ist ein sehr guter, umfassender und ausreichender Rahmen zum Schutz der Privatsphäre und der Rechte der Verbraucher«, bewertete **Dr. Maik Böres**, Head of Future Mobility Team, BMW Group, die neue Verordnung aus Sicht der Industrie. Nun gelte es, zunächst deren Auswirkungen zu beobachten, bevor weitere Anforderungen wie die ePrivacy oder der deutsche Vorschlag eines Datensouveränitätsgesetzes vorangetrieben würden.

Datenschutz ist Standortvorteil

Für **Dieter Janecek MdB**, Obmann der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ausschuss für Digitale Agenda des Deutschen Bundestages ist Datenschutz ganz klar ein Standortfaktor: »Gerade bei neuen Mobilitätsangeboten ist das Kundenvertrauen entscheidend und das bekommt man nur

auf Basis eines funktionierenden Datenschutzes.« Zudem bekannte sich Janecek als Befürworter der Digitalisierung im Verkehrsbereich. Fahrerassistenzsysteme, autonomes Fahren und neue Mobilitätsangebote seien große Chancen für besseren Umweltschutz und höhere Sicherheit. Allerdings: »Ohne Datenschutz fahren wir aufs Abstellgleis!«

»Durch eine vorausschauende Regulierung sollte ein fairer Wettbewerb von Plattformen ermöglicht werden.«

Dr. Henrik Haenecke

Auch aus Sicht des Verbraucherschutzes wird ein hohes Datenschutzniveau befürwortet. Mit Blick auf den Standort Deutschland sagte **Marion Jungbluth**, Leiterin Mobilität und Reisen, Verbraucherzentrale Bundesverband e.V., dass Datenschutz und Datensicherheit Innovationsfaktoren seien und keine Hemmnisse. »Digitalisierung muss das Leben für die Menschen und das Mobilsein einfacher, effizienter und sicherer machen. Hohe Standards in puncto Datenschutz und Cybersicherheit sind notwendig, um Vertrauen in digitale Mobilitätsdienstleistungen zu schaffen. Nur wer diese Herausforderungen als Chance im Wettbewerb begreift, der beweist Zukunftsfähigkeit.«

Etwas nüchterner sah **Thomas Jarzombek MdB**, Sprecher der CDU/CSU-Fraktion im Ausschuss für Digitale Agenda des Deutschen Bundestages, die Umsetzung der Datenschutzgrundverordnung: »Daten machen nicht an Grenzen Halt. Deshalb darf es beim Datenschutz keinen Flickenteppich geben, Regeln zum Datenschutz müssen international aufgestellt werden. Sie müssen dann aber auch verbindlich für alle gelten. Die EU-Datenschutzgrundverordnung, die am 25. Mai 2018 in Kraft tritt, schafft zwar einheitliche Datenschutzregeln für alle EU-Länder, die Praxis sieht aber leider anders aus: Einige Länder, darunter Deutschland, haben die neuen Regeln in nationales Recht umgesetzt, während andere Länder dies noch nicht getan haben. Diese Ungleichheiten führen zu einem offensichtlichen Nachteil für Unternehmen, die in Deutschland aktiv sind.«

Gesetzgeber muss nachjustieren

Dr. Henrik Haenecke, Vorstand Finanzen, Digitalisierung und Vertrieb, Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG), verwies darauf, dass die ÖPNV-Unternehmen bereits eine Vielzahl von Informationen zu Fahrplänen und Störungen kostenlos über Standardschnittstellen zur Verfügung stellen. Bei einer Offenlegung weiterer Verkehrsdaten sollte hinterfragt werden, inwieweit damit kommerzielle Interessen verfolgt werden. Zielsetzung sollte es sein, neue Services zu entwickeln und gemeinschaftliche Verkehre zu fördern.

Insgesamt müsse die Nutzung des ÖPNV im Vergleich zur Pkw-Nutzung einfacher werden, forderte an dieser Stelle die Verbraucherschützerin Jungbluth. Eine durchgängige Ticketbuchung über alle Verkehrsträger hinweg vom Bus über Flugzeug bis Carsharing wünschte sich auch Jarzombek. Eine solche App fehle noch. »Es gibt schon viele innovative Mobilitätsideen in Deutschland. Allerdings hapert es manchmal an der konkreten Umsetzung vor Ort. Die zuständigen Behörden sollten Genehmigungen viel schneller und unbürokratischer

li: Jarzombek MdB (2. v. l.) will keinen Flickenteppich beim Datenschutz

ro: Dr. Maik Böres (Head of Future Mobility Team, BMW

ru: Die Diskussionsteilnehmer während des Einführungsvortrages

Der Spagat zwischen Datenschutz und Datenfreizügigkeit ist schwierig. Es diskutierten darüber v. l. Dr. Haenecke, Jarzombek MdB, Dr. Wieduwilt (Moderator), Jungbluth, Janecek MdB und Dr. Böres

Vertiefendes Gespräch am Rande der Veranstaltung

erteilen. Zu häufig wird eher blockiert als genehmigt. Ein gutes Beispiel dafür ist die Experimentierklausel im Personenbeförderungsgesetz. Diese könnte zur Erprobung innovativer Lösungen viel stärker genutzt werden, hier sollten wir gegebenenfalls noch gesetzgeberisch nachjustieren.«

»Wir können viel machen, um intelligente Mobilität zu fördern – zum Beispiel das Personenbeförderungsgesetz modernisieren«, bestätigte Janecek. Er denke bei innovativen digitalen Mobilitätsangeboten an Angebote, die von regionalen Verkehrsverbünden, kommunalen Verkehrsträgern oder Startups entwickelt werden und auch an attraktive neue Geschäftsfelder für die Automobilwirtschaft oder Deutsche Bahn.

Abschließend plädierte Dr. Böres für ein Zusammenwirken von Industrie, Politik und Städten und Kommunen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger zielgerichtet zu erfüllen, etwa durch offene Echtzeit-Mobilitätsdatenplattformen. ■

Zur Sache

Ohne Datenschutz fahren wir aufs Abstellgleis

Die Digitalisierung bietet enorme Chancen für eine menschen- und umweltfreundliche Mobilität. Zum Beispiel über Mobilitätsapps, die Nahverkehr, Car- und Bikesharing miteinander verbinden und einfach buchbar machen oder durch Fahrerassistenzsysteme, irgendwann autonomes Fahren, die die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen können. Die Digitalisierung wird unsere Mobilitätskultur grundlegend verändern – und ohne Digitalisierung wird die Mobilitätswende auch nicht funktionieren. Um all die neuen technischen und konzeptionellen Angebote zu ermöglichen, brauchen die Unternehmen natürlich Daten.

© Stefan Kaminski

Personenbeziehbare Daten müssen dabei dringend vor unbefugtem Zugriff oder Weitergabe an Dritte geschützt werden. Die Verbraucherinnen und Verbraucher werden auf Dauer nur Mobilitätsangebote annehmen, die Datenschutz und Datensicherheit effektiv garantieren – Datenschutz und Datensicherheit können dabei zu einem Standortvorteil werden.

Mit der EU-Datenschutzgrundverordnung haben wir ab Mai endlich auch einen EU-weit einheitlichen rechtlichen Standard – das stärkt auch ein Stück weit den fairen Wettbewerb. Die Politik kann noch einiges zur Förderung von intelligenter Mobilität beitragen – zum Beispiel das Personenbeförderungsgesetz modernisieren. Gerade im ländlichen Raum, wo die Menschen viel mehr auf ein Auto angewiesen sind als in den Städten, die mit ÖPNV-Angeboten meist recht gut versorgt sind, ist das Potenzial groß. Wichtig ist, dass Daten wie etwa Fahrplandaten maschinenlesbar veröffentlich werden und Startups so die Möglichkeit erhalten, neue Mobilitätsangebote zu schaffen, auch in Zusammenarbeit mit Verkehrsverbünden, Deutscher Bahn, Carsharing, Kommunen und anderen Anbietern.

Dieter Janecek MdB

© Deutsche Post AG

Bundestagsabgeordnete zum Strategiegespräch beim Lenkungskreis

Mit Infrastrukturinvestitionen, Planungsbeschleunigung, Masterplan Schienengüterverkehr und der Einfuhrumsatzsteuer finden sich wichtige Themen für die Branche im Koalitionsvertrag wieder. Im Lenkungskreis Güterverkehr und Logistik tauschten sich die verkehrspolitischen Sprecher von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN exklusiv mit den Mitgliedern aus und bewerteten die Vorhaben des Koalitionsvertrags.

Die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag **Kirsten Lühmann MdB** betonte, dass der Investitionshochlauf in dieser Legislaturperiode mit aktuell 14,5 Milliarden Euro jährlich abgesichert sei. Auch die Überjährigkeit der Investitionsmittel solle in künftigen Haushaltsgesetzen erhalten bleiben. Um die Mittel zügig zu verbauen, seien Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung dringend notwendig, aber sehr schwierig umzusetzen. Wichtig sei, die frühzeitige Bürgerbeteiligung weiter auszubauen. Mit Blick auf drohende Fahrverbote in den Innenstädten warnte Lühmann, dass die Logistik auch in Zukunft die weiter zunehmenden Warenströme in die Ballungszentren absichern können müsse. Die Kommunen müssten vom Bund künftig mehr Steuerungsmöglichkeiten und Förderung für Maßnahmen zur Luftreinhaltung erhalten. Die grüne Plakette sei seinerzeit mit sehr vielen Ausnahmen eingeführt worden. Eine blaue Plakette könne sich für die Logistik zum Bürokratiemonster entwickeln. Von den Logistikdienstleistern erwarte sie Impulse wie beispielsweie eine Kooperation bei den städtischen Lieferfahrten.

Stephan Kühn MdB, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Deutschen Bundestag, konnte sich mit zahlreichen Maßnahmen im Koalitionsvertrag identifizieren. Er kritisierte jedoch, dass viele Vorhaben aus dem letzten Koalitionsvertrag noch immer nicht umgesetzt worden seien. Kühn machte dies an konkreten Beispielen fest: So sei man etwa mit der Trassenpreissenkung im Schienenverkehr und der Elektrifizierung zusätzlicher Strecken in Verzug. Der Koalitionsvertrag enthalte zudem keine klaren Aussagen zum kombinierten Verkehr und zu Einzelwagenverkehren.

Kühn monierte, dass die Förderung von CO_2-armen Nutzfahrzeugen in der City-Logistik bereits im Jahr 2014 beschlossen worden sei, jedoch immer noch keine Förderrichtlinie dafür existiere. Eine Energiesteuerbefreiung für umweltfreundliche Logistik wäre ein wichtiger Anreiz für positive Impulse am Markt. Es gebe auch noch kein Wegekostengutachten für die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen. Er selbst sei ein Befürworter der Lkw-Mautausweitung, aber die Branche benötige die Planungssicherheit des Wegekostengutachtens. Bezugnehmend auf den DVF-Aktionsplan ›Intelligente Mobilität‹, der nach Meinung Kühns wichtige politische Akzente für die Digitalisierung des Sektors setze, müsse in dieser Legislaturperiode die Digitalisierung durch den Ressortzuschnitt gestärkt und eine entsprechende Strategie im Bundesverkehrsministerium umgesetzt werden.

»Letzte Meile« neu organisieren

Dr. Peter Kauschke und **Dr. Georg Teichmann**, Transportation & Logistics / Infrastructure & Mobility PricewaterhouseCoopers GmbH WPG, informierten über Lösungsansätze für die »letzte Meile« in der Logistik. Angesichts des Wachstums im Onlinehandel sind die Liefermengen auf der letzten Meile weiterhin gewaltig. Die Präferenz zum Internetkauf liegt mittlerweile bei rund 45 Prozent des Bedarfs.

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

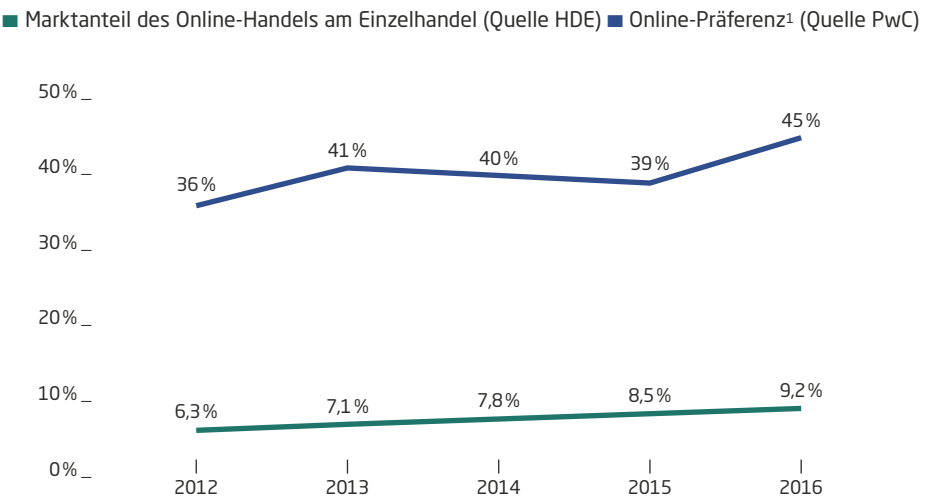
Beim Strategiegespräch v. .l. Kühn MdB, Dr. Eggert, Lühmann MdB, Dr. Jörg Mosolf (Lenkungskreisvorsitzender), Dr. Heike van Hoorn (DVF-Geschäftsführerin), Dr. Teichmann und Dr. Kauschke

Der tatsächliche Bedarf wird aber bisher nur zu 9,4 Prozent über das Internet abgewickelt (Zahlen von 2016). Die Innenstädte sehen sich zunehmend Emissionen von Feinstaub und Lärm sowie Staus und Platzproblemen gegenüber. Das werde zu Einschnitten in der urbanen Logistik führen, sahen Dr. Kauschke und Dr. Teichmann voraus. Aktuell diskutiere man über regulatorische, unternehmerische und technische Maßnahmen wie Obergrenzen für Paketmengen, die Einführung autonomer Lieferfahrzeuge und emissionsfreie Antriebe. Lösungen müssten gefunden werden, sonst würden Belieferungsengpässe drohen.

Um den Verkehr flüssiger zu gestalten und Kapazitäten freizusetzen, schlugen Dr. Kauschke und Dr. Teichmann vor, dass Städte und Kommunen eine aktivere Rolle einnehmen und beispielsweise Nachtlieferungen erlauben oder Ladezonen einrichten sollten. Vorab müsse jedoch die Wirkung solcher Maßnahmen genau analysiert werden. Auch gehöre es zu den Aufgaben der Städte, für die Logistik Innenstadtflächen bereitzustellen.

Bei den Logistikunternehmen selbst sahen die Experten Potenzial für eine Konsolidierung der Warenströme. Da die letzte Meile in den Innenstädten redundant organisiert sei, würde sich der Einsatz von Mikro-Hubs und mobilen Depots oder eine Kooperation der Unternehmen auf Hub-Basis lohnen. Zurückhaltend äußerten sich Dr. Kauschke und Dr. Teichmann gegenüber automatisierten Lösungen wie Robotern oder Drohnen oder der Deponierung von Lieferware im Kofferraum privater PKW. Konflikte mit den Kunden seien absehbar, da einerseits kürzere Lieferzeiten gefordert würden, andererseits aber nur eine geringe Zahlungsbereitschaft bestehe.

Herausforderungen und aktuelle Trends



1 Online-Präferenz = Anteil der befragten Konsumenten, die Produkte bevorzugt online kaufen wollen (Werte über verschiedene Produkte gemittelt

Vom Luftfrachtführer zum digitalen Player in der Supply Chain

Die Globalisierung habe noch nicht den Höhepunkt erreicht - der Luftfrachtbedarf werde in Zukunft weiter stark steigen, so **Dr. Anselm Eggert**, Vice President Strategy, Portfolio & Cooperations Lufthansa Cargo AG, den Trend. Verlader stünden vor der Entscheidung, auf der Strecke Deutschland – Asien Waren innerhalb von 12 Stunden auf dem Luftweg oder in vier Wochen auf dem Seeweg zu transportieren. Die Transportgeschwindigkeit müsse weiter steigen, erklärte Dr. Eggert. Denn derzeit benötige eine Luftfrachtsendung im Durchschnitt sechs Tage von Tür zu Tür bei einer reinen Flugzeit von 12 Stunden.

Für eine schnellere Lieferung sei die Digitalisierung der Prozesse, wie beim elektronischen Frachtbrief, wichtig. Der Anteil des elektronischen Frachtbriefes (e-Air Way Bill / eAWB) liege derzeit bei 50,5 Prozent. Das Industrieziel betrage für 2018 rund 68 Prozent. Auch in anderen Bereichen gebe es noch Reformbedarf. Derzeit würden bis zu 40 verschiedene Dokumente eine Ladung begleiten, die großenteils noch digitalisiert werden müssten. Ziel sei die Bereitstellung der Daten in einer sogenannten Logistics Data Cloud. Alle berechtigten Akteure entlang der Logistikkette könnten hier auf vorhandene Daten und gescannte Dokumente zugreifen und die Datensilos würden verbunden. ■

Staatssekretär Ferlemann will Planungs- und Baubeschleunigung reformieren

Weit über 300 Gäste kamen zum Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums – eine gelungener Jahresauftakt. Das hochkarätig besetzte Podium aus Politik und Wirtschaft setzte sich mit den Themen »Mobilität und Klimaschutz« sowie »Standortpolitik und Logistik« auseinander. Dabei stand die Diskussion auch unter dem Zeichen einer neuen Regierungsbildung. DVF-Präsident Dr. Ulrich Nußbaum plädierte an die Verantwortlichen, eine schnelle Regierungsbildung zu ermöglichen, damit wichtige Verkehrsvorhaben umgesetzt werden könnten.

In der ersten Podiumsrunde legte **Enak Ferlemann MdB**, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Fokus auf die Reform der Planungs- und Baubeschleunigung. Sobald die Regierung im Amt sei, könne sie über ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz abstimmen. Danach solle es bei Klagen gegen öffentliche Infrastrukturvorhaben nur noch eine gerichtliche Instanz (nicht mehrere) geben. Zudem sei die Überjährigkeit der Gelder gewährleistet. Die finanziellen Mittel seien nun nicht mehr das Problem. Man könne derzeit die hohen Investitionssummen nicht verbauen, da es an Personal mangele und die Prozesse viel zu lange dauerten. Insgesamt sei ein Systemwechsel erforderlich. Ferlemann verwies in diesem Zusammenhang auf das Beispiel Dänemark. Es sei nicht akzeptabel, dass das Vorhaben der Elbvertiefung schon über 15 Jahre andauere. Deutschland sei eine Seefahrernation – Investitionen an dieser Stelle nützten dem ganzen Land. Große Schiffe müssten abgefertigt werden können, daher seien die seewärtigen Zufahrten zu ertüchtigen.

Zum Thema Wettbewerb äußerte sich **Dr. Ottmar Gast**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender des Beirats der Hamburg Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft ApS & Co KG: »Das Wachstum bei den Schiffsgrößen sowie die dadurch rapide angewachsenen Containervolumen pro Anlauf sind in Deutschland vielerorts in der wasser- und landseitigen Infrastruktur noch nicht nachvollzogen worden. Diese Nadelöhre behindern die Transportketten an vielen Stellen, was nicht nur logistisch zu großen Herausforderungen führt, sondern auch aus Umweltsicht nachteilig ist.«

Thorsten Dirks, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstandsmitglied Ressort Eurowings und Aviation Services, Deutsche Lufthansa AG, warnte davor, dass aufgrund von zu langen Planungsprozessen die Wertschöpfung zu anderen Standorten abwandere. »Ich appelliere an die Politik, die Diskussion um Betriebszeiten und Flughafenkapazität sehr ernst zu nehmen. Wir müssen wachstumsfähig bleiben. Deutschland hat nur noch sehr wenige nachtoffene Flughäfen. Jede weitere Einschränkung würde dem Standort massiv schaden.«

Historische Zäsur

Von einer historischen Zäsur im Mobilitätssektor sprach DVF-Geschäftsführerin **Dr.**

V. l. Hingst (Moderator), Ferlemann MdB, Dirks und Dr. Gast diskutierten über zu lange Planungszeiten

Schwarzelühr-Sutter MdB (m.) sah die disruptiven Veränderungen als Chance

Heike van Hoorn: »Vor uns liegt der Beginn eines multimodalen Zeitalters. Gerade die jüngere Generation ist mit Hilfe des Smartphones multimodal unterwegs, das zeigen Umfragen des DVF.« Van Hoorn rief zum Mut für Innovationen auf. »Wann wäre die Zeit besser als jetzt, wo es Geld, technologisches Know-How und gut ausgebildete Menschen gibt? Der Investitionshochlauf muss fortgesetzt werden, wir müssen schneller planen und bauen und brauchen Forschungsprogramme im Mobilitätsbereich. Dazu ist eine funktionierende Bundesregierung die Voraussetzung.«

»Mobilität ist die Voraussetzung für den erfolgreichen Wirtschaftsstandort Deutschland. Deshalb müssen wir den Bürgern die Vorhaben bei den Infrastrukturprojekten klar und transparent kommunizieren sowie Mobilität in Einklang mit Klima- und Lärmschutz bringen. Um dies zu verdeutlichen, stehen Politik und Wirtschaft gemeinsam in der Pflicht, denn nur so können wir die Akzeptanz der Bürger für Verkehrsprojekte erreichen«, sagte DVF-Präsidiumsvorsitzender **Dr. Ulrich Nußbaum**, im Hinblick auf die gesamtgesellschaftliche Aufgabe von Politik und Wirtschaft.

BMU für Technologieoffenheit

Im zweiten Panel plädierte **Rita Schwarzelühr-Sutter MdB**, Parlamentarische Staatssekretärin bei der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, dafür, die disruptiven Veränderungen im Verkehrssektor als Chance zu begreifen. »Wir stehen in der Mobilität vor umwälzenden Veränderungen. Diese können wir aber als Chance nutzen und mit neuen Technologien und Dienstleistungen im Verkehrsbereich Arbeitsplätze und eine bessere Umweltbilanz schaffen. Die Klimaziele für 2050 gelten.«
Schwarzelühr-Sutter sprach sich für Technologieoffenheit bei den Antrieben und Kraftstoffen sowie der Förderung für die E-Mobilität im Bereich des ÖPNV und der Ladeinfrastruktur aus. »Große CO_2-Reduktionsmöglichkeiten sehe ich beim autonomen Fahren und in neuen Mobilitätskonzepten, die sich auch durch die Digitalisierung ergeben.« »Die Antriebs- und Energiewende im Verkehr gelingt, wenn alternative Antriebe breite Akzeptanz beim Kunden finden und technologieoffen weiterentwickelt werden. Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs haben das Potenzial, das Klima zu verbessern und attraktive Mobilität zu gewährleisten«, bestätigte **Ulrich Klaus Becker**, DVF-Präsidiumsmitglied und ADAC-Vizepräsident für Verkehr. Allerdings dürfe man bei der CO_2-Bilanz nicht nur den Ausstoß beim Auspuff betrachten, sondern müsse die gesamte CO_2-Bilanz von der Produktion des Fahrzeugs bis zur Verschrottung berücksichtigen.
Die DB sei bei der Elektrifizierung der Verkehre Vorreiter, erklärte **Dr. Richard Lutz**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender des Vorstands, Deutsche Bahn AG: »Wir wünschen uns einen Ausgleich dafür, dass wir unsere Bemühungen für eine noch klimafreundlichere Schiene verstärken. Schließlich stammen bereits heute über 40 Prozent des Bahnstroms aus erneuerbaren Energien; bis 2030 werden wir den Anteil auf 70 Prozent anheben. Seit dem 1. Januar fahren wir im Fernverkehr zu 100 Prozent mit Ökostrom. Auf der anderen Seite zahlen wir sehr hohe energiepolitische Steuern und leisten erhebliche Abgaben.«

Wettbewerb und Klimaschutz

Das Thema Klimaschutz beschäftige auch die Schifffahrt, nicht zuletzt als Wettbewerbsthema, erläuterte Dr. Gast: »Die Schifffahrt ist eine der internationalsten Industrien, die die Weltwirtschaft und den Welthandel maßgeblich mit tragen und beeinflussen. Wer in solch einem Umfeld versucht, internationale Herausforderungen wie den Klimaschutz durch nationale oder regionale Lösungen und Vorgaben zu bewältigen, riskiert große Nachteile und nicht revidierbare Schäden für heimische Unternehmen. Daher befürworten wir beim Klimaschutz im Seeverkehr internationale Regeln. Die Schifffahrt verfügt mit der IMO – der International Maritime Organization – über ein in der Weltwirtschaft wohl einzigartiges, äußerst wirksames Instrument.«
»Auch die Luftfahrt ist wie die Seeschifffahrt eine globale Industrie und braucht ebenso globale Klimaschutzmaßnahmen. Diese sind von der UN-Zivilluftfahrtorganisation ICAO bereits verabschiedet worden. Europäische oder deutsche Alleingänge nützen dem Klima nichts, sondern belasten hauptsächlich die einheimischen Fluglinien. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem ETS muss deshalb in das internationale Klimaschutzsystem CORSIA übergehen«, ergänzte Dirks.

»Allein die EEG-Umlage belastet die DB aktuell mit jährlich rund 150 Millionen Euro.«
Dr. Richard Lutz

Dirks warnt vor zu langen Planungs- und Bauprozessen in Deutschland

Bahnchef Lutz sah die Planungsprozesse als weiteren wichtigen Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit. Für mehr Verkehr auf der Schiene sei eine verlässliche Infrastruktur nötig: »Wir begrüßen die Ansätze im Bundesverkehrswegeplan 2030, dass mit dem Ausbau von Großknoten auch in den kommenden Jahren wesentliche Engpässe im Netz beseitigt werden sollen. Nur so werden zwei wichtige Ziele erreicht: der Deutschlandtakt und das 740 Meter-Netz für einen signifikant leistungsfähigeren Schienengüterverkehr.« ■

V. l. Leimbach, Dr. van Hoorn, Ulrich Klaus Becker (Lenkungskreisvorsitzender) und Dr. Salomon

Fahrverbote vermeiden – konstruktive Maßnahmen gefragt

»Freie Fahrt für freie Bürger« – so lautete 1973 der Werbespruch des ADAC. In der aktuellen Dieseldebatte scheinen diese geflügelten Worte plötzlich an Aktualität gewonnen zu haben, denn es wird über Fahrverbote diskutiert. Das DVF hat sich auch nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, welches die Verhängung von Fahrverboten erlaubt, gegen diese Maßnahme ausgesprochen. Im Lenkungskreis Straßenverkehr wurde darüber und über die Straßenverkehrspolitik des Bundes in der neuen Legislaturperiode diskuiert.

Der Abgeordnete **Steffen Bilger MdB**, inzwischen Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, betonte eingangs den verkehrspolitischen Konsens zwischen CDU/CSU und SPD. Er ging dann auf den Koalitionsvertrag ein: »Das Thema Planungsbeschleunigung ist überaus wichtig. Genauso wichtig sind aber auch die beschlossene Erhöhung der GVFG-Bundesmittel und die Überprüfung des Personenbeförderungsgesetzes. Schließlich wollen wir, dass neue Mobilitätsformen eine Chance haben, sich zu entfalten.«
Mit Blick auf die Dieseldebatte sei es zudem ein Gebot der Stunde, noch intensiver neue Antriebsformen, Automatisierung und Kraftstoffe zu entwickeln. Insgesamt sollten nach Aussage von Bilger Fahrverbote weiterhin vermieden werden. In den Fokus rücke allerdings die Hardware-Nachrüstung der betroffenen Dieselautos.

Arno Klare MdB, sah durch die drohenden Dieselfahrverbote die Autofahrer und Flottenbetreiber in einer prekären Situation. Es müsse nun geklärt werden, welche Hilfestellung der Bund den Kommunen leisten könne. Auch für ihn sei die Technologieoffenheit bei den Antrieben ein zentraler Grundsatz und die Weiterentwicklung von eFuels sowie die Sektorenkopplung ein wichtiges Maßnahmenfeld.

»Mobilität ist ein hohes Gut: sei es die Fahrt der Menschen auf ihrem täglichen Arbeitsweg, in ihrem Privatleben oder die Versorgung der Innenstädte mit Gütern und Dienstleistungen. Deswegen sind pauschale Fahrverbote der falsche Weg. Sie führen zu einer Entwertung der Fahrzeuge und zu Planungsunsicherheit bei Autofahrern und Gewerbetreibenden. Darum müssen alle Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswege, zur Modernisierung der Fahrzeugflotten, zur digitalen Vernetzung und zur Vernetzung der Verkehrsträger ausgeschöpft werden. Dem ÖPNV kommt für die innerstädtische Mobilität eine zunehmend wichtige Rolle zu«, sagte DVF-Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn**. Das DVF habe den Koalitionsvertrag im Verkehrsbereich positiv bewertet. Die Mehrjährigkeit statt nur Überjährigkeit der Finanzmittel sowie der Erhalt der Perspektiven für öffentlich-private Partnerschaften seien allerdings zwei Punkte, an denen der Koalitionsvertrag unter anderem nachjustiert werden müsse.

Optionen für NO_X-Reduktion

Über den Sachstand und die Möglichkeiten, NO_X im Stadtverkehr zu reduzieren, berichtete **Dr. Norbert Salomon**, Leiter der Unterabteilung Immissionsschutz, Anlagensicherheit und Verkehr im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Um das Problem der Überschreitung der NO_X-Grenzwerte zu lösen, müssten nach seiner Einschätzung 50 Prozent der Dieselfahrzeuge bei den NO_X-Emissionen auf Benziner-Niveau gebracht oder die Fahrten mit diesen Fahrzeugen entsprechend reduziert werden.

In der Expertengruppe I des Nationalen Dieselforums sei die Frage der technischen Nachrüstung, der Finanzierung und der Zeitachse bislang offen geblieben. Große Teile der Politik und viele Kommunen würden eine Beteiligung der Hersteller an den

Dr. van Hoorn und Bilger MdB im Gespräch über die Prioritäten der Straßenverkehrspolitik für die neue Legislaturperiode.

Kosten für eine Lösung erwarten. Er rechne damit, dass der Grenzwert trotz Gegenmaßnahmen auch im Jahr 2020 in gut 20 deutschen Kommunen überschritten werde.

Eine sichere Welt

Im Jahr 2016 mussten 1,25 Millionen Verkehrstote weltweit beklagt werden. In Deutschland waren es 3.206. Die Zahl sei leider in den letzten Jahren nicht mehr signifikant gesunken. 2017 lag sie immer noch bei 3.177. Die Zielsetzung des bisherigen Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung, nämlich die Absenkung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge um 40 Prozent im Zeitraum 2011 bis 2020, sei somit nicht mehr erreichbar, berichtete **Frank Leimbach**, Head of Technical Affairs der DEKRA. Im EU-Vergleich ließen sich besonders erfolgreiche Länder bei der Verringerung von tödlichen Verkehrsunfällen ausfindig machen. Diese hätten übereinstimmende Strategien angewendet, die man unter den Schlagworten »Engineering – Education – Enforcement« zusammenfassen könne. Damit sei unter anderem gemeint, eine konsequente Umsetzung aller Erkenntnisse und bekannten Maßnahmen und Investitionen in fehlerverzeihende Infrastruktur und Straßen, beispielsweise keine ungeschützten Bäume am Straßenrand.

Leimbach sagte, dass eine Vielzahl internationaler Studien bestätigt habe, dass Fahrerassistenzsysteme in erheblichem Umfang zur Vermeidung von Unfällen beitragen können. Die Aufgabe für die Politik und die Bundesregierung sollte nach Einschätzung von Leimbach nun sein, in folgende Bereiche zu investieren und die Maßnahmen umsetzen: Verkehrserziehung und Verkehrsschulung für alle Verkehrsteilnehmer aller Altersgruppen, Reduktion der Ablenkung im Straßenverkehr, Straßen mit besserem Schutz für Fußgänger und Radfahrer, eine Gesetzgebung für neue, sichere Fahrzeugtechnologien und eine intelligente Infrastruktur für »Smart Cities«. ■

Verkehrstote in Deutschland nach Art der Verkehrsteilnehmer

	Deutschland	(EU-Durchschn.)
PKW	48 %	46 %
Motorrad	17 %	14 %
Fahrrad	12 %	8 %
Fußgänger	15 %	21 %
Moped	2 %	3 %
Sonstige	6 %	8 %

Quelle: DEKRA

Neu im Verkehrsforum

igr AG

Die igr AG gegründet 1986 in Rockenhausen / Rheinland-Pfalz, bietet Ingenieur-/Planungsdienstleistungen aus unterschiedlichen Fachbereichen des Bauwesens und der Umweltplanung an. Seit Gründung ist die Zahl der Beschäftigten von fünf auf 90 angewachsen mit Niederlassungen in Hamburg, Berlin-Potsdam, Erfurt, Bitburg, Schweich sowie Rhein-Main.

Das Leistungsspektrum reicht von der Beratung über Studien, Generalplanerleistungen, Objektplanung, Bauüberwachung, Projektsteuerung bis hin zum Monitoring. Unter anderem ist die igr AG in den Bereichen Flughafen, Verkehrsanlagen, Umwelt, Energie und Klimaschutz tätig. Insbesondere im Flughafenbereich für Start- und Landebahnen, Rollwege, Vorfelder macht das Unternehmen Ingenieurleistungen für die Sanierung über die Erweiterung bis zum kompletten Neubau von Flugbetriebsflächen. Im Bereich Verkehrsanlagen werden Leistungen für Straßen, Deckenoptimierung und Verkehrstechnik angeboten. Für

den Bereich Umwelt entwickelt igr ein Vorhaben nach den aktuellen rechtlichen oder sonstigen normativen Anforderungen. Dies beinhaltet - im Sinne der Rechtssicherheit - die Umweltbaubegleitung im Zuge der Umsetzung, ein Monitoring oder die Entwicklung von naturschutzfachlichen Gesamtkonzepten für Kommunen. Quelle: **igr.de**

Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Vor über 140 Jahren startete die Geschichte der Hamburger Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG mit einem Pferdegespann. Mittlerweile ist das Unternehmen multimodal arbeitender Containeroperator am Markt, der über eine Menge Erfahrung auf der Straße, als auch auf der Schiene verfügt. Die Spedition ist darauf ausgerichtet die wichtigsten deutschen und europäischen Wirtschaftszentren mit den deutschen Nordseehäfen zu verbinden. Hierzu

bearbeitet Zippel die drei Kernbereiche Containertransporte, Stückgut sowie Lagerung.

Containertransporte: Das Zippel Transport- und Logistiknetzwerk umfasst die tägliche Disposition von über 200 Lkw im Container- und konventionellen Verkehr. Hinzu kommen zwölf eigene Containerganzzüge pro Woche ab den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven nach Berlin und Schkopau (Leipzig) mit einer Transportkapazität von ca. 4.200 TEU je Woche.
Stückgut & Teil- und Komplettladungen: Transporte von Stückgut sowie Teil- und Komplettladungen werden optimal geplant, disponiert und durchgeführt. Entsprechend der benötigten Lademeter wird der geeignete Laderaum termingerecht zur Verfügung gestellt.

Lagerung: Die Lagerhaltung der Zippel Logistik am Standort Dummerstorf bei Rostock umfasst die Bewirtschaftung von insgesamt 12.000 m² gedeckter Lagerfläche mit 21 Toren, die sich in Block- und Hochregallagerflächen sowie Kommissionier- und Umschlagsflächen aufteilt. Des Weiteren stehen 16.000 m² Schwerlastflächen im Freilager und 10.000 m² Park- und Abstellflächen auf dem Gelände zur Verfügung. In temperaturgeführten Außenlager verfügt Zippel über weitere 4.500 m² Lagerfläche und kann somit auch sensible und gefährliche Güter lagern.

Immer häufiger berücksichtigen die Kunden die Umwelt in ihren Entscheidungen. Dies hat die Hamburger Spedition erkannt und bietet die Containertransporte im kombinierten Verkehr per Biomethan betriebener LKW auf der ersten und letzten Meile an. Quelle: **zippel24.com**

RIO The Logistics Flow, TB Digital Services GmbH

RIO ist eine offene, herstellerunabhängige und cloud-basierte Plattform zur Erfassung und Verarbeitung von fahrzeug- und fahrtbezogenen Daten für die Transport- und Logistikbranche weltweit. Sie ist unabhängig von Fahrzeugmarke und Telematik-System. Das Unternehmen bündelt digitale Services für das gesamte Transport und Logistik-Ökosystem und alle seine Teilnehmer. RIO bietet Transport- und Logistikunternehmen die Möglichkeit ihre gesamte Flotte ziehender und gezogener Einheiten auf einer Plattform zu managen. Der Service benötigt keine langfristigen Investitionsentscheidungen, sondern kann nach Bedarf gebucht und wieder storniert werden. Es

werden Daten aufbereitet und allen Beteiligten der Logistikkette als Handlungsempfehlungen zur Verfügung gestellt.

Die notwendige RIO Box wird in alle MAN LKW serienmäßig verbaut und ist als Nachrüstlösung erhältlich. Die Kunden können ihre gesamte Flotte mit dem Fahrzeug-Steuerinstrument ausstatten. RIO wird in der Volkswagen Truck & Bus Gruppe entwickelt und baut auf langjährige und branchenkundige Partnerschaften.

Termine

Lenkungskreise

17.05. | Berlin | Luftverkehr mit seinem Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands Fraport AG, sowie hochrangigen Vertretern aus dem Bundesverkehrsministerium und dem Bundestag.

05.06. | Berlin | Digitale Vernetzung mit seinem Vorsitzenden Wolfgang Wendt, Vice President Vertrieb Branchenkunden, Mitglied der Geschäftsführung IBM Deutschland GmbH

12.06. | Berlin | Infrastruktur mit seinem Vorsitzenden Nikolaus Graf von Matuschka, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft

14.06. | Berlin | Gemeinsame Sitzung von Bahntechnologie und Schienenverkehr mit ihren Vorsitzenden Michael Peter, Chief Executive Officer Mobility Siemens AG, und Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur, Deutsche Bahn AG

Veranstaltungen

06.06. | Berlin | Gemeinsamer Parlamentarischer Abend zum Thema »Planungsbeschleunigung, Umweltrecht mit Bezug auf Häfen, Zufahrten und Hinterlandanbindungen« veranstaltet vom Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), Deutsches Verkehrsforum (DVF) und ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe. Unter anderem mit dem DVF-Präsidiumsmitglied: Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

© Deutscher Bundestag / Achim Melde

Unterzeichnung des Koalitionsvertrags. Die Generalsekretäre der Parteien der Großen Koalition, Annegret Kramp-Karrenbauer, (2.v.re), CDU, Andreas Scheuer, (re), CSU, Lars Klinbeil, (li), SPD, die Fraktionsvorsitzenden von CDU, Volker Kauder, (4.v.re), der SPD, Andrea Nahles, (2.v.li), der Vorsitzende der CSU-Landesgruppe im Bundestag, Alexander Dobrindt, (3.v.re), und die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, CDU, Horst Seehofer, CSU, und Olaf Scholz, SPD, unterzeichnen den Koalitionsvertrag für die kommenden vier Jahre.

Was der Mobilitätssektor von der Bundesregierung erwartet

Ein längerer Anlauf war nötig – aber jetzt ist die neue Bundesregierung im Amt. Die Verkehrswirtschaft erwartet, dass aufgeschobene Projekte nun schnell abgearbeitet und Gesetzesvorhaben in die Wege geleitet werden. Das DVF zeigt dringliche Maßnahmen auf.

Insgesamt hat das DVF die Ausarbeitungen im Verkehrskapitel des Koalitionsvertrags positiv bewertet. »Zentrale Maßnahmen im Koalitionsvertrag wie die Sicherung des Investitionshochlaufs, die Digitalisierung des Verkehrssektors, Maßnahmen für den Klima- und Umweltschutz und ein Planungsbeschleunigungsgesetz für Infrastrukturvorhaben sind überaus wichtig für eine stabile Entwicklung unseres Sektors«, erklärt **Dr. Heike van Hoorn**, Geschäftsführerin DVF. Dennoch weist van Hoorn auch auf Unklarheiten und Lücken hin: »Defizite sehe ich etwa in den Aussagen zu einer Überjährigkeit der Finanzmittel. Das kann nur ein erster Schritt sein. Wir brauchen eine echte Mehrjährigkeit.
Auch die weitere Zukunft von öffentlich-privaten Partnerschaften im Verkehrswegebau ist offen. Die Ankündigungen zum Breitbandausbau und dessen Finanzierung sind vage und eine Übergangsstrategie für den Sektor bis 2025 fehlt.« Bedauerlich sei ferner, dass die Abschaffung der Luftverkehrsteuer aus dem Vorhabenkatalog gestrichen worden sei. Ebenso fehle zum Lang-Lkw eine Bewertung.

Zu vielen Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag besteht die Notwendigkeit einer Konkretisierung:

Infrastruktur, Finanzierung und Verwaltung

- Planungsbeschleunigungsgesetz: Es sollte ein Maßnahmenkatalog aus den Ergebnisberichten des Innovationsforums Planungsbeschleunigung und der Reformkommission Großprojekte erstellt werden. Aussichtsreiche Ansatzpunkte bietet das nationale Planungsrecht. Maßnahmengesetze könnten für wichtige Vorhaben zum Einsatz kommen. Aber auch Themen auf EU-Ebene sollte die Bundesregierung angehen. Stichworte sind Präklusion, Verbandsklagerecht und materielle Standards im Umweltrecht. Planungsprozesse müssen auskömmlich finanziert werden. Dialogverfahren sollten gezielt eingesetzt werden, doch es ist sicherzustellen, dass Projekte – wenn sie einmal beschlossen sind – künftig wieder zeitnah gebaut werden.
- Infrastrukturgesellschaft (IGA) des Bundes: Für einen erfolgreichen Aufbau der IGA reicht es nicht, nur den organisatorischen Übergang sicherzustellen. Der Bund muss vielmehr entscheiden, welchen Finanzrahmen und welche Flexibilität die Gesellschaft erhalten soll, beispielsweise ob sie die Finanzmittel selbst bewirtschaften darf, ob es einen Planungsfonds und eine Mehrjährigkeit der Finanzmittel geben soll.
- Zulassungsprozesse: Es müssen Rahmenvorgaben erarbeitet werden, die die Landes- oder Kommunalbehörden bei Zulassungen unterstützen, etwa für die Abrechnung an Ladesäulen und den Bau von Wasserstofftankstellen. Diese dürfen zukünftig nicht mehr zu regional unterschiedlichen Ergebnissen führen. Für die Unternehmen müssen Zulassungsverfahren länderübergreifend einheitlich und berechenbar sein.
- Der Koalitionsvertrag setzt beim Klimaschutz im Verkehrssektor und bei der Luftreinhaltung vor allem auf Förderung und den beschleunigten Einsatz neuer

Antriebe und Kraftstoffe. Für alle Verkehrssektoren sind gute Instrumente im Koalitionsvertrag skizziert, die nun konkret in Förderprogramme überführt werden müssen. Sehr wichtig wird die Arbeit der Kommission zur Zukunft der nachhaltigen und bezahlbaren Mobilität sein. Bereits vorhandene Ergebnisse, z. B. aus den Expertengruppen des Nationalen Forums Diesel, der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie, weiteren Dialogprozessen und Masterplänen sollten darin einfließen.

Logistik- und Güterverkehr

- Einfuhrumsatzsteuer: Dieser Wettbewerbsnachteil zu anderen EU-Staaten muss aufgehoben werden. Die Bundesländer sind dabei einzubinden. Das Erhebungsverfahren muss so geändert werden, dass die Steuer nicht mehr direkt bei der Einfuhr fällig und später rückerstattet wird, sondern erst im Zuge der Umsatzsteuer-Voranmeldung angesetzt und dann direkt verrechnet wird.
- Fachkräftemangel: Bundesregierung und Wirtschaft müssen gemeinsam Maßnahmen entwickeln, um einem wachsenden Fach- und Arbeitskräftemangel entgegenzuwirken. Zu den zentralen Maßnahmen sollten die Aufwertung der Branchenberufsbilder und die Beibehaltung des dualen Berufsausbildungssystems gehören.
- Aktionsplan Güterverkehr und Logistik: Der Aktionsplan muss in dieser Legislaturperiode in einem neuen Prozess fortgeführt und aktualisiert werden.
- Der Masterplan Schienengüterverkehr muss Schritt für Schritt umgesetzt werden. Das bedeutet: die Trassenpreise senken, die prioritären Maßnahmen für das 740-Meter-Netz angehen, die Digitalisierung vorantreiben und eine Forschungsstrategie für den Schienenverkehr samt Struktur zur Umsetzung aufsetzen.
- Luftverkehr: Die angekündigte Übernahme eines substanziellen Teils der Luftsicherheitskosten durch die öffentliche Hand sollte zügig umgesetzt werden. Die Bundesregierung muss sich außerdem für die Sicherung der Betriebszeiten und eine gezielte Kapazitätserweiterung an den wichtigen deutschen Flughäfen einsetzen.
- Häfen und Schifffahrt: Das Nationale Hafenkonzept muss umgesetzt und mit klaren Prioritäten fortgeschrieben werden. Vordringlich ist der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen. Auch der »Masterplan Binnenschifffahrt« muss gemeinsam mit der Branche effektiv ausgestaltet werden. Die Aufhebung der Befahrensabgaben für die Wasserstraßen und die Verlängerung des Innovationsprogramms IHATEC nach 2020 sind richtige Schritte.

© Deutsche Bahn AG

Energie- und Umwelt

- EEG-Umlage: Im Koalitionsvertrag ist die Aufhebung der EEG-Umlage für die Schiene und E-Busse sowie deren Absenkung für den Landstrom in den Häfen angekündigt. Damit wird eine saubere Energieversorgung der Verkehrsträger ermöglicht. Diese Zielsetzung sollte höchste Priorität haben.
- Emissionsreduktion Stadtverkehr: Laut Koalitionsvertrag soll der Ordnungsrahmen so verändert werden, dass Kommunen verbindliche Emissionsvorgaben und Grenzwerte für Busse, Taxen, Mietwagen, Carsharing und leichte Nutzfahrzeuge machen können. Allerdings ist es nicht sinnvoll, noch zusätzlich zu europäischen und nationalen Vorgaben besondere Grenzwerte auf kommunaler Ebene einzuführen. Besser wäre es, mit Förderung oder mit Pluspunkten in Ausschreibungen und Vergabeverfahren für die schnellere Anschaffung besonders nachhaltiger Fahrzeuge zu sorgen.

© Deutsche Bahn AG

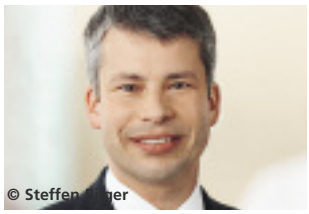
Personenverkehr und Digitalisierung

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG): Neue Mobilitätsdienste, vor allem auch für die letzte Meile, sollten ermöglicht werden, ohne den ÖPNV zu schwächen. Die Anpassung des PBefG muss neuen Mobilitätsdiensten in kontrollierter Weise Entfaltungsmöglichkeiten geben, Planungssicherheit schaffen und die Anwendung und Genehmigungspraxis in den Kommunen vereinheitlichen.
- Das Verkehrssicherheitsprogramm muss strategische Ziele und Schwerpunkte für die Zeit nach 2020 setzen.
- IT-Sicherheitsgesetz: Hersteller und Anbieter von IT-Produkten, die neben den kritischen Infrastrukturen von besonderem nationalem Interesse sind, will der Bund stärker in die Pflicht nehmen. Ebenso sollte Sicherheit bei der Entwicklung neuer IT-Produkte grundsätzlich mitgedacht werden (security by design). Die Ausweitung des Anwendungsbereichs des IT-Sicherheitsgesetzes auf den Verkehrssektor lehnt das DVF ab.
- Breitbandausbau: Der Bund muss den Widerspruch zwischen technisch notwendiger Priorisierung (Quality of Service) und Netzneutralität auflösen, sowie die Finanzierung sicherstellen, die derzeit im Widerspruch zum Ausbauziel steht.
- Automatisierung: Die Digitalisierung der Straße und Schiene muss ausgebaut und der Rechtsrahmen für die Automatisierung bei Straßen und Schienenfahrzeugen sollte dynamisch erweitert werden. ▪

Politische Entscheidungsträger der 19. Legislaturperiode

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Andreas Scheuer
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

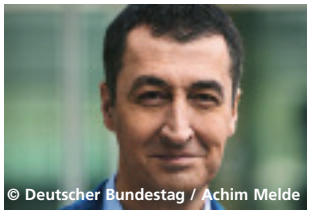


Steffen Bilger MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
Koordinator für Güterverkehr und Logistik
Aufgaben: Alternative Antriebe, Elektromobilität, Ausbau digitale Infrastruktur, Luftverkehrswirtschaft, Verkehrssicherheit

Enak Ferlemann MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
Beauftragter für Schienenverkehr
Aufgaben: Haushalt, Infrastrukturplanung, Bundesfernstraßengesellschaft, maritime Wirtschaf

Guido Beermann
Beamteter Staatssekretär
Dr. Gerhard Schulz
Beamteter Staatssekretär
Norbert Brackmann MdB (BMWi)
Maritimer Koordinator

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag



Vorsitzender
Cem Özdemir (Bündnis90/Die Grünen)

Die verkehrspolitischen Sprecher
Daniela Ludwig (CDU/CSU)
Kirsten Lühmann (SPD)
Dr. Dirk Spaniel (AfD)
Oliver Luksic (FDP)
Ingrid Remmers (Die Linke)
Stephan Kühn (Bündnis 90/Die Grünen)

Ausschussmitglieder CDU/CSU
Manfred Behrens, Veronika Bellmann, Michael Donth, Karl Holmeier; Thomas Jarzombek, Daniela Ludwig, Florian Oßner, Eckhard Pols, Patrick Schieder, Reinhold Sendker, Björn Simon, Gero Storjohann, Markus Uhl

Stellvertreter CDU/CSU
Astrid Damerow, Thomas Erndl, Jens Koeppen, Ulrich Lange, Patricia Lips, Karsten Möring, Carsten Müller, Dr. Christoph Ploß, Eckhardt Rehberg, Lothar Riebsamen, Torsten Schweiger, Felix Schreiner, Stephan Stracke, Dr. Hermann-Josef Tebroke, Volkmar Vogel, Kai Wegner, Kai Whittaker

Ausschussmitglieder SPD
Martin Burkert, Sebastian Hartmann, Gustav Herzog, Arno Klare, Kirsten Lühmann, Detlef Müller, Udo Schiefner, Uwe Schmidt, Mathias Stein

Stellvertreter SPD
Sören Bartol, Dr. Daniela De Ridder, Thomas Hitschler, Elvan Korkmaz, Andreas Rimkus, Bernd Rützel, Dr. Nils Schmid

Ausschussmitglieder AfD
Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle

Stellvertreter AfD
Marc Bernhard, Thomas Ehrhorn, Uwe Kamann, Enrico Komning, Dr. Rainer Kraft, Dr. Heiko Wildberg

Ausschussmitglieder FDP
Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Bernd Reuther

Stellvertreter FDP
Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Alexander Müller, Christian Sauter, Frank Sitta

Ausschussmitglieder Die Linke
Jörg Cezanne, Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Andreas Wagner

Stellvertreter Die Linke
Anke Domscheit-Berg, Ralph Lenkert, Thomas Lutze, Pia Zimmrmann

Ausschussmitglieder Bündnis 90/Die Grünen
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn, Daniela Wagner

Stellvertreter Bündnis 90/Die Grünen
Oliver Krischer, Dr. Ingrid Nestle, Markus Tressel

Stand: 10. April 2018
Alle Angaben ohne Gewähr

Der Mobilitätskuchen wird immer größer

Zum Medienforum des Tourismus-Dialog hat sich DVF-Geschäftsführerin Dr. Heike van Hoorn der Debatte über den Fernbusmarkt gestellt. Man hätte eine kontrovers aufgestellte Diskussion mit vielen Streitpunkten zwischen Bus und Bahn erwartet, schließlich werden sie gerne als harte Konkurrenten gezeichnet. Doch in wesentlichen Aspekten zeigte sich ein anderes Bild.

»Der Mobilitätskuchen wird immer größer. Deshalb ist es grundsätzlich gut, Fahrgäste zu poolen«, sagte eingangs **Dr. Heike van Hoorn**, DVF-Geschäftsführerin, zu der grundsätzlichen Frage, wer die Nase vorn hat: Bus oder die Bahn? »Das DVF steht ja gerade für die Integration der Verkehrsträger und die Zusammenarbeit der jeweiligen Verkehrsmittel. Die alten Grabenkämpfe – einen Verkehrsträger gegen den anderen ausspielen – haben wir hoffentlich hinter uns gelassen«, so die DVF-Chefin. Die Liberalisierung des Fernbusmarktes habe zu mehr Wettbewerb geführt, von dem die Kunden profitiert haben. Van Hoorn sagte, mehr Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, werde auch durch den Fernbus erreicht. »Die Zahl der Reisenden steigt und Bus, Bahn oder auch das Flugzeug bedienen andere Marktsegmente. Jetzt können auch Menschen reisen, die vorher selten oder gar nicht unterwegs waren. Wir wollen die Verkehrsprobleme mit allen Verkehrsträgern lösen.«

Christoph Gipp, Geschäftsführer IGES Institut, hat anhand von Untersuchungen belegt, dass der Fernbus dem Fernverkehr der Deutschen Bahn kaum Kunden abgeworben habe, demnach sei die anfangs befürchtete Kannibalisierung ausgeblieben. Er bestätigte, dass Bus und Bahn unterschiedliche Marktsegmente bedienten. Gipp verwies darauf, dass der Preiskampf zwischen den ursprünglich vielen Fernbusunternehmen auch bei der Bahn zu sinkenden Ticketpreisen geführt habe. **Dr. Michael Peterson**, Vorstand Marketing der DB Fernverkehr, zeigte sich vom Fernbus nicht bedroht. Vielmehr habe der Wettbewerb der Bahn Impulse gegeben. So würden inzwischen bessere Verbindungen angeboten. Gegenseitig habe man voneinander gelernt, so auch das Fazit von **André Schwämmlein**, Geschäftsführer Flixbus. Er musste eigenen Angaben zufolge die Erfahrung machen, dass der Vertrieb nicht ausschließlich über das Internet abgewickelt werden könne, sondern die Menschen ein Ticket in der Hand haben möchten. »Daher haben wir mittlerweile viele stationäre Vertriebsstationen aufgebaut.«

Verkehr nicht verteuern

Van Hoorn widersetzte sich vehement einer weiteren Verteuerung der Mobilität. Auslöser war die Aussage von **Michael Donth MdB**, dass eine Fernbusmaut wohl unvermeidbar sei. Die Pkw-Maut sei in Vorbereitung und der Lkw zahle seit Jahren Mautgebühren. Schwämmlein gab dabei zu bedenken, dass solche Verteuerungen Lenkungswirkungen entfalten. Dies könne dazu führen, dass wieder mehr Menschen mit dem Auto führen und dadurch die Autobahnen mehr belastet würden. »Wenn die Politik will, dass mehr Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, darf man diese auf der anderen Seite nicht verteuern.« Zum Thema Umweltfreundlichkeit sagte Dr. Peterson, dass für die Fahrgäste der CO_2-Fußabdruck und der Komfort bei der Wahl des Verkehrsmittels zunehmend wichtig seien. Auch sei zu beobachten, dass die Toleranzschwelle für Verspätungen je nach Verkehrsmittel unterschiedlich wäre. Das liege an der Erwartungshaltung und an dem subjektiven Empfinden. »Im Bus sieht man ganz genau, ob es einen Stau gibt. Im Zug geht das nicht und das führt zur Ungeduld.« Donth forderte an dieser Stelle eine bessere Information der Fahrgäste, auch in den Zügen.

Digitalisierung vorantreiben

Zum Abschluss der Diskussion thematisierte van Hoorn die flächendeckende Versorgung mit Breitband sowie die Digitalisierung des Mobilitätssektors. Es sei sehr wichtig, zunächst entlang der Hauptverkehrsadern und auch an Logistikstandorten Breitband auszubauen. »Für die Fahrgäste und Unternehmen ist es unbedingt nötig, jederzeit ein mobiles Breitbandnetz zu haben. Nicht nur für Tickets und Buchung. Die Verkehrsmittel müssen auch untereinander kommunizieren können und die Informationen über Verspätungen müssen in Echtzeit zur Verfügung stehen.« Die große Perspektive sah Schwämmlein darin, Mobilitätsangebote anzubieten und aufrecht zu erhalten und zwar so, dass diese für die langfristige Zukunft attraktiv bleiben. ▪

V. l. Dr. van Hoorn, Donth MdB, Dr. Peterson, Neumann (Moderator), Schwämmlein und Gipp sahen Ergänzungsfunktionen des Fernbusses zum Schienenfernverkehr

© HOCHTIEF

ÖPP im Verkehrswegebau – Nutzen für Steuerzahler und Staat

Das Deutsche Verkehrsforum plädiert in seinem Positionspapier »ÖPP für die Verkehrsinfrastruktur: Mehr als eine Alternative« dafür, im Bereich der Verkehrsinfrastruktur das Instrument der öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) weiter auszubauen. Im Koalitionsvertrag ist die Zukunft von ÖPP-Projekten für neue Baumaßnahmen offen geblieben. Richtig eingesetzt hat ÖPP einen großen Nutzen für Steuerzahler und Staat.

»Öffentlich-private Partnerschaften beim Verkehrswegebau sind aktueller denn je und können zu besseren Resultaten führen als die konventionellen Methoden«, urteilt DVF-Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn**. »Aber der Bund muss dafür den immer wieder angekündigten transparenten Umgang mit ÖPP als Beschaffungsvariante endlich umsetzen.«

Faire und transparente Bewertung

Das Bundesverkehrsministerium und der Bundesrechnungshof haben sich auf die Kriterien für einen Wirtschaftlichkeitsvergleich zwischen ÖPP und der herkömmlichen Beschaffung durch die öffentliche Hand geeinigt. Diese Kriterien sollen in Zukunft für eine faire und transparente Bewertung von ÖPP herangezogen werden. Das sieht auch der Koalitionsvertrag so vor, der jedoch offen lässt, welche Chancen ÖPP über die Fertigstellung der bereits geplanten Projekte hinaus hat. »ÖPP stellen über wirtschaftliche Anreize sicher, dass die Verkehrsinfrastruktur zügig gebaut wird, maximal verfügbar ist und nach genau festgelegten Qualitätskriterien langfristig erhalten bleibt. Es ist doch bemerkenswert, dass alle bisher für den Verkehr freigegebenen ÖPP-Projekte früher fertig gestellt wurden als geplant und mindestens im Kostenrahmen blieben. Über die Jahre hat das Bundesverkehrsministerium die ÖPP-Staffeln weiter optimiert, so dass der private Betreiber für die Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur haftet«, sagt van Hoorn. Deutsche Unternehmen hätten im In- und Ausland eindrücklich belegt, dass sie den Bau, die Finanzierung und den Betrieb von ÖPP-Projekten vorteilhaft realisieren können.

Von ÖPP lernen

»ÖPP ist eine von mehreren sinnvollen Beschaffungsvarianten. Diesen Wettbewerb der Systeme zwischen herkömmlicher Beschaffung und ÖPP oder einer anderen Form der partnerschaftlichen Beschaffung sollten Bund, Länder und Kommunen zu ihrem eigenen Vorteil zulassen«, fordert van Hoorn. Die öffentliche Hand könne und müsse von ÖPP lernen, vor allem was Termin- und Kostentreue und die Lebenszyklusbetrachtung angehe. Die Mobilitätswirtschaft baue darauf, dass diese Faktoren bei einer zukünftigen privatwirtschaftlich organisierten Infrastrukturgesellschaft berücksichtigt würden. ■

In eigener Sache

Magazin für Mobilität

Im Zuge unseres Internet-Relaunch haben wir auch im Bereich der Printmedien Modifikationen vorgenommen. Das Layout unserer Veröffentlichungen korrespondiert nun mit unserem Web-Auftritt und schafft somit ein harmonisches Gesamtbild.

Zukünftig werden wir vier Mal im Jahr das Magazin »forum Verkehr« veröffentlichen. Eine kompakte Ausgabe der bekannten Newsletter mit allen relevanten Themen des Deutschen Verkehrsforums. Mit dem Magazin wollen wir den Lesern alle politischen und wirtschaftlichen Geschehnisse sowie die DVF-Positionen rund um die Mobilität noch detaillierter und umfassender darstellen. Das Magazin ist daher umfangreicher, bleibt jedoch im Layout ähnlich wie unsere ehemaligen Newsletter.

Neue DVF-Website

Rund drei Monate ist die neue DVF-Website online und ist auf durchweg positive Resonanz gestoßen. Das DVF hat damit auch den Einstieg in die sozialen Medien (Social Media) vollzogen. Nach 10 Jahren wurde es Zeit für einen modernen und frischen Auftritt, aber auch für neue komfortable Funktionen der DVF-Internetseite, sowohl für die Mitglieder als auch für alle weiteren Nutzer.
So sind die Informationen auf der Website beispielsweise nach Themenfeldern gegliedert. Ein Responsive-Design ermöglicht das Lesen auf Tablet, Smartphone oder PC immer im richtigen Format.

Neu ist zudem ein Bilderservice über die DVF-Veranstaltungen zur freien Nutzung. In den sozialen Medien kommuniziert das DVF mittlerweile erfolgreich auf dem Twitter-Kanal »DVFmobil« und etabliert den #fastlanemobilität.