

Editorial

Reformweg weiter gehen

In der letzten Legislaturperiode hat der Verkehrssektor von Reformen profitiert. Wichtige Zukunftsthemen wurden angestoßen, ich meine vor allem die Aufstockung der Gelder für Verkehrswege und deren Überjährigkeit, die Beschlüsse zur Bundesfernstraßengesellschaft, die Planungsbeschleunigungsmaßnahmen, die Einigung über die Regionalisierungsmittel, den Masterplan für Schienengüterverkehr, das digitale Testfeld auf der A9 und Gesetzesänderungen für das automatisierte Fahren und neue Mobilitätsdienstleistungen. Wir sind vor allem froh, dass sich die Erkenntnis auf breiter Front durchgesetzt hat, dass der Erhalt und Ausbau unserer Verkehrswege eine sichere Grundfinanzierung benötigen. Der Instandhaltungsbedarf der allgemeinen Verkehrsinfrastruktur inklusive Wasserstraßen ist aber immer noch groß. Die neue Regierung hat die Aufgabe, diese guten Ansätze weiterzuentwickeln. Nach wie vor besteht Handlungsbedarf für die öffentliche Hand, denn sie plant und baut zu ungenau, zu teuer und zu langsam. Der Bestandwert und der Werteverfall der Infrastruktur wird nicht ausreichend berücksichtigt und die

Digitalisierung des Mobilitätssektors muss schneller vorangehen.



Das DVF und seine Mitgliedsunternehmen werden der

neuen Regierung mit ihrer Erfahrung und Expertise auf einer sachorientierten Basis Lösungsmöglichkeiten für die vielfältigen Herausforderungen anbieten.

Dr. Ulrich Nußbaum
Vorsitzender des Präsidiums

WAS DIE VERKEHRSBRANCHE VON DER NEUEN BUNDESREGIERUNG ERWARTET

Politik muss mit Engagement Modernisierungsoffensive fortsetzen

Die letzte Bundesregierung hat es nach Jahrzehnten des finanziellen Kahlschlags geschafft, rund 1 Milliarde Euro mehr für Investitionen in die Verkehrswege bereitzustellen. Allerdings besteht der Engpass nun in den Verwaltungen. Dort gibt es durch jahrelangen Personalabbau nicht mehr genügend Planungs- und Ingenieurskapazitäten. Der Auftrag lautet daher Aufholen und Modernisieren!



Foto: fotolia

Eine der wichtigsten Aufgaben für den Verkehrsbereich in der kommenden Legislaturperiode kann man auch aus der aktuellen DVF-Umfrage ableiten: Zwar sind 56 Prozent der Bürger mit dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur zufrieden, allerdings beurteilen rund 44 Prozent diese als »eher schlecht« bis »schlecht«. **Dr. Ulrich Nußbaum**, DVF-Präsidiumsleiter, sieht hier ganz klar einen Auftrag an die neue Bundesregierung: »Unsere wirtschaftliche Leistungsstärke hängt wesentlich von einer funktionierenden Infrastruktur ab. Ebenso sind unser alltägliches Leben und der Wohlstand eng mit einer reibungslosen Mobilität verbunden. Zu viele dramatische Beispiele in der Vergangenheit zeigen, was passiert, wenn Verkehrswege sprichwörtlich zusammenbrechen. Angefangen von nicht mehr befahrbaren Brücken, weil

marode, bis hin zum jüngsten schwerwiegenden Vorfall im Schienenverkehr durch die Unterspülung der Gleise bei Rastatt und den fehlenden Ausweichmöglichkeiten für den Zugverkehr.«

Modernisierungsoffensive fortsetzen

»Die Erhöhung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen und der Breitbandausbau

Top-Themen

3 ÖPNV neu gedacht

5 E-Mobilität verändert Citylogistik

8 DVF-Umfrage zum Zustand Verkehrswege



Foto: M. Knoll

sind ein erster wichtiger Schritt. Diese Modernisierungsoffensive sollte die neue Regierung fortsetzen«, erklärt Nußbaum weiter. Nach seinen Worten zähle dazu auch, Flottenbetreiber in Städten bei der Umrüstung oder der Investition in emissionsarme Fahrzeuge zu unterstützen. Mit dem Fonds »Nachhaltige Mobilität für die Stadt« könnte man zügig konkrete Umsetzungsmaßnahmen finanzieren: »Wenn die Kommunen, Busse und Bahnen und andere Flottenbetreiber schnell zusätzliche Mittel bekommen, hilft das, geplante Maßnahmen zeitlich vorzuziehen. Wichtig ist jetzt, die Umsetzung zu beschleunigen.« Deshalb plädierte Nußbaum dafür, die Mittel für den Fonds »Nachhaltige Mobilität für die Stadt« noch kurzfristig in den laufen-

»Die Mobilitätsbranche in Deutschland steht vor enormen Veränderungen.«

Dr. Ulrich Nußbaum

den Haushaltsplan 2017 einzustellen. Anderenfalls werde der Bund im ganzen ersten Halbjahr 2018 kein Geld für Umsetzungsmaßnahmen bereitstellen können.

Zudem sollte der Bund aus Sicht des DVF wirkungsvolle Anreize für die Forschung und Entwicklung und den Markthochlauf von weiteren alternativen Kraftstoffen setzen. Alle Technologiepfade, mit denen Emissionen gesenkt werden können, müssen offen bleiben. So sind Erdgas und Autogas weiterhin zu fördern, ebenso die Entwicklung von Antriebsoptionen auf der Basis von Wasserstoff/Brennstoffzelle. »Wir müssen alle Verkehrsträger im Blick haben«, erklärt

Nußbaum. »Von der Modernisierung der Binnenschiffsantriebe, über neue Antriebe und Kraftstoffe für die Schiene und den ÖPNV bis hin zu LNG für Seeschiffe und umweltschonende Triebwerks- und Flugzeugtechnologien.«

Gute Rahmenbedingungen

Grundsätzlich fordert das DVF mit Blick auf die Koalitionsverhandlungen moderne Rahmenbedingungen für die Mobilitätsbranche, damit Wirtschaft, Umwelt, Sicherheit und persönliche Mobilität der Menschen in Einklang gebracht werden können. Die Unternehmen des Mobilitätssektors produzieren Waren und Dienstleistungen, die den höchsten Ansprüchen genügen – »Made in Germany« wird weltweit nachgefragt. Tatsächlich stellt sich die deutsche Verkehrswirtschaft erfolgreich dem Wettbewerb und ist dabei auf gute Rahmenbedingungen seitens der Bundesregierung angewiesen. Das DVF wird diese Forderungen deutlich an die Entscheidungsträger herantragen. Dazu zählen

- eine Verkehrsinfrastruktur, die qualitativ hochwertig ist und den Anforderungen einer digitalen Welt entspricht. Dazu gehört der Ausbau von leistungsfähigen digitalen Netzen entlang von Autobahnen, Schienenwegen und Logistikzentren.
- Datenschutz, der Dienstleistungen ermöglicht, sich zu entfalten sowie eine zuverlässige Datensicherheit.
- Eine Gesetzgebung, die neue Geschäftsmodelle und Mobilitätsplattformen zulässt.
- Ein praxisnahes Planungs- und Genehmigungsrecht, das frühzeitig die Bürger beteiligt und einen zügigen Bau ermöglicht.
- Eine Industriepolitik, die den Sektor bei der Forschung und Entwicklung neuer Werkstoffe, Antriebstechnologien, Energiespeicher und Kraftstoffe unterstützt.
- Eine Steuer- und Abgabenpolitik, die nicht einseitig deutsche Unternehmen im internationalen Wettbewerb benachtei-

ligt und der Wirtschaft Investitionen in klima- und umweltfreundliche Technologien gestattet.

- Eine besonnene ökologische Regulierung mit realistischen Klima- und Umweltzielen.
- Einen harmonisierten europäischen Rechtsrahmen mit fairen Bedingungen innerhalb der EU-Mitgliedstaaten und im internationalen Verhältnis.

Energiepreise senken

Ein wichtiger Bereich, der wie ein Hemmschuh bei der Umstellung auf Elektromobilität wirkt, sind die hohen Abgaben und Steuern auf Strom für den Verkehrsbereich. Es ist die politische Verantwortung der neuen Bundesregierung, die Altlasten in den Griff zu bekommen, die durch die Spreizung der Vergütungszusagen und den Energiepreis weiter ansteigen. Auf keinen Fall dürfen Bürger und Wirtschaft noch mehr belastet werden.

So müssen beispielsweise Häfen bei der Bereitstellung von Landstrom über die sogenannten Powerbarges die volle EEG-Umlage und weitere Abgaben zahlen. Selbst mit reduzierter Stromsteuer macht das den Landstrom für die Schiffe 50 Prozent teurer gegenüber ihrer eigenen Versorgung über Dieselmotoren. Auch der Schienenverkehr muss EEG-Umlage, Stromsteuer und CO₂-Zertifikate bezahlen. Hier sind für Fahrstrom 20 Prozent der EEG-Umlage fällig (für den sonstigen Strom die volle Umlage), die hälftige Stromsteuer und die vollen CO₂-Zertifikate. Will die Bundesregierung das Klimaziel von Paris und seine eigenen gesteckten Ziele erreichen, dann darf es bei einer Verkehrswende nicht so kommen wie bei der Energiewende: überbordende Kosten ohne wettbewerbliche Anreize bei den Herstellern. Der Staat muss gezielt fördern und den Rahmen abstecken. Die Unternehmen und die Wirtschaft werden im Wettbewerb um die klimaschonendste, effizienteste und günstigste Technologie treten.

Deshalb muss der Pfad technologieoffen bleiben. In unserer Bundestagswahlbroschüre »**Mobilität für Deutschland 2017+**« können Sie unsere Forderungen und Lösungsvorschläge an die Regierung nachschlagen. ■

ÖPNV neu gedacht

Die Mainzer Verkehrsbetriebe (MVG) befördern rund 53 Millionen Fahrgäste im Jahr. Auch andere Mobilitätsdienstleister sind zum Teil mit ganz neuen Konzepten unterwegs – eine Herausforderung für den klassischen ÖPNV. Die MVG hat die Umbrüche im Mobilitätsmarkt erkannt und baut eine zukunftsfähige Unternehmens- und Dienstleistungskultur auf.



V. I. Launer, Münch, Kreienkamp und Stark haben die Herausforderungen im Blick

»MVG Reise 2020« heißt das MVG-Konzept und definiert Ziele und notwendige Rahmenbedingungen. Laut **Eva Kreienkamp**, Geschäftsführerin Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) müssten zum einen Themen wie Kundenzuwachs, Emissionsreduktion, Digitalisierung und Generationenwechsel gelöst werden. Ansatzpunkte wären dabei einfachere Tarifstrukturen, Ausweitung der Elektromobilität, intermodale vernetzte Konzepte und die bessere Erschließung des Umlandes mit »Bus-on-demand« bis hin zu neuen Betriebshofkonzepten. Bisher sei der ÖPNV meist nicht »connected«, automatisiert und an die »sharing economy« angebunden. Zum anderen sei es eine große Aufgabe, die Unternehmenskultur und Arbeitsorganisation in die Zukunft zu führen – dies müsse von allen Mitarbeitern getragen werden.

Augenmaß bei KRITIS

Auch im Transportsektor gebe es kritische Infrastrukturen. Diese seien für die Versorgung der Bevölkerung unentbehrlich. Deshalb gebe es eine Meldepflicht und ein Informationswesen, sagte **Isabel Münch**, Fachbereichsleiterin präventive Cybersicherheit und kritische Infrastrukturen, BSI. Um das Meldewesen und die Nachweispflicht

zu vereinfachen, empfehle das BSI die Einführung branchenspezifischer Sicherheitsstandards.

Sarah Stark, Leiterin Bahntechnologie, Schienenverkehr, Europapolitik, DVF, betonte, dass die Mobilitätsunternehmen ebenso wie der Gesetzgeber das Ziel hätten, ihre Systeme besser vor IT-Angriffen zu schützen. »Es ist aber wichtig, dass die gesetzlichen Anforderungen zur Nachweispflicht angemessen blieben. Die meisten Ressourcen sollen in die Systemabsicherung fließen.«

Neue Wege in Luft- und Schiene

Von der Idee bis zum fertigen Produkt in 12 bis 18 Monaten – das ist das Ziel von »Rapid Development Labs«. So reduziere laut **Marc Launer**, Director Solutions Research, Boeing Digital Aviation (Jeppesen) die Datenanalyse aus den 178.000 Flugzeugsensoren und die digitale Optimierung der Prozesse bis hin zu einer vorbeugenden Wartung die Störungen und vermeide zusätzliche Kosten. Verbesserungspotenzial gebe es u.a. bei Treibstoff und Ausfallzeiten.

Die DB AG hole über die DB Digital Ventures Innovationen von Externen ins Unternehmen, so **Marius Pigulla**, New Digital

Business Team, DB Digital Ventures GmbH. Unter der Marke DB Mindbox seien bisher 7 Acceleratoren-Batches durchgeführt, 6 Labs gegründet und über 30 Startups begleitet worden. Die Prozesse würden aus den Geschäftsbereichen heraus unterstützt und über einen Mentor begleitet. ■

Personalie

Neu im Präsidium

Im Präsidium des DVF hat es seit der letzten Mitgliederversammlung Veränderungen gegeben.

Neu ins Präsidium wurden gewählt:



Thorsten Dirks, Vorstandsmitglied Deutsche Lufthansa AG



Holger Lösch, Stellvertretender Hauptgeschäftsführer, Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.



Dr. Richard Lutz, Vorsitzender des Vorstands, Deutsche Bahn AG



Wolfgang Wendt, Vice President, Vertrieb Branchenkunden, Mitglied der Geschäftsführung, IBM Deutschland GmbH

Bomba: Deutschland muss Schienenprojekte schneller planen

Die politische Strategie für eine Planungsbeschleunigung im Schienenverkehr hatte Verkehrsminister Alexander Dobrindt gemeinsam mit dem Lenkungskreisvorsitzenden Ronald Pofalla im Sommer 2017 vorgestellt. Im Lenkungskreis wurden die wesentlichen Inhalte dieser Strategie und ihre hohe Bedeutung für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur erläutert. Staatssekretär Rainer Bomba postulierte dabei das Ziel »schneller planen, um zügiger zu bauen – mit einem modernen und bürgerfreundlichen Planungsrecht.«



Foto: Deutsche Bahn AG

»Seit dieser Legislaturperiode haben wir mehr Mittel für die Infrastruktur gesichert als jemals zuvor. Mit unseren Rekordmitteln können wir alle vordringlichen Projekte des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 umsetzen bzw. beginnen. Das Nadelöhr sind nicht mehr die Finanzen, sondern die Planungen. Der BVWP darf aber nicht daran scheitern, dass Planungskapazitäten fehlen. Wir werden die Digitalisierung vorantreiben, die Verfahren vereinfachen und den Umweltschutz praktikabel gestalten«, sagte **Rainer Bomba**, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Deshalb sei es so wichtig, alle 12 Maßnahmen der Strategie zur Planungsbeschleunigung umzusetzen und in der nächsten Legislaturperiode ein Planungsbeschleunigungsgesetz zu verabschieden.

Digitale Bauplanung

»Um schneller, termingerechter und damit kostengünstiger bauen zu können, sollte

die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung zügig abgeschlossen werden«, betonte **Ronald Pofalla**, Vorstand Infrastruktur, Deutsche Bahn AG. Die Planung von Schienenprojekten zunehmend mit Hilfe des Building Information Modeling (BIM) digital durchzuführen sei bereits beschlossen. Dadurch seien mehr Bauvorhaben umsetzbar. Ab 2020 sollen alle Baumaßnahmen nur noch digital geplant werden.

Stephan Krenz, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender der Geschäftsführung, Abellio GmbH, erläuterte die Aktivitäten, um das Baustellenmanagement zukünftig stärker fahrgastorientiert zu organisieren: »Seit Jahresbeginn arbeiten Vertreter des Fernverkehrs, des Schienengüterverkehrs und des Personennahverkehrs an neuen Anreizstrukturen, um das Bauen auf der Schiene zu optimieren und den Fahrgästen bessere Bedingungen anzubieten. Das ist wichtig, um die Attraktivität des Gesamtsystems Schiene zu steigern, unsere bishe-

»Ab 2020 wird die Deutsche Bahn AG alle Baumaßnahmen nur noch digital planen.«

Ronald Pofalla

rigen Fahrgäste zu halten und auch neue Kunden, trotz der notwendigen Bautätigkeiten zu gewinnen.« Ergebnisse der Expertenrunde würden Ende 2017 erwartet.

Gesamtstrategie nötig

Man brauche eine Gesamtstrategie, um die massiven Umsetzungsprobleme zu lösen, sagte einleitend **Michael Knipper**, Haupt-

geschäftsführer, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., um zu vermeiden, dass bereitgestellte Mittel ungenutzt bleiben. Ein Maßnahmenkatalog müsse unter anderem folgende Aspekte berücksichtigen:

- kompetente Mitarbeiter bei öffentlichen Auftraggebern und in Verwaltungen einstellen (Bauherrenkompetenz)
- Mitarbeiterqualifizierung und Ausbildung stärken
- Gesamtprojektförderung statt unterschiedlicher Förderung von Bau- und Planungskosten

Mit der Strategie zur Planungsbeschleunigung und dem Gutachten zu Ersatzbauwerken gäbe es schon Optimierungsvorschläge zum Planungs- und Genehmigungsprozess, wie vereinfachte Genehmigungsverfahren für Ersatzbauwerke, die Integration des Raumordnungsverfahrens in das Planfeststellungsverfahren und die Entwicklung bundeseinheitlicher Regelungen für Ausgleichsmaßnahmen. Ebenso sei der regelmäßige Dialog mit Umweltverbänden wichtig. Sachgerechte Bedenken müssten berücksichtigt werden, selbst wenn es das Projekt verteuere.

Regionaler Güterverkehr

Grundsätzlich sei der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 gut, so **Hans-Peter Wyderka**, Referatsleiter Verkehrspolitik, Mobilität, Logistik, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Allerdings wäre die Aufnahme weiterer Projekte sinnvoll gewesen, denn es fehle der regionale Güterverkehr, der für ein Bundesland ein Standortfaktor sein könne.

Dies wären im konkreten Fall die Verkehre zwischen Salzgitter und Wolfsburg von Alstom und VW. Für einige Dutzend Unternehmen in Niedersachsen fehlten Gleisanschlüsse, die letztlich ein Argument für den Standort seien. Der Nutzen eines Projekts müsse in Nah- und Fernverkehr abgebildet werden, weil sonst eine wirtschaftliche Bewertung unmöglich sei. ■

E-Mobilität verändert Citylogistik

Die Menschen werden auch zukünftig in Geschäfte gehen und ein Einkaufserlebnis haben. Dennoch erhöht sich die Anzahl von Warenzustellungen, Lieferservices und Angeboten an verdichteten Einkaufszonen. Das stellt die City-Logistik vor große Herausforderungen, insbesondere bei den Themen Effizienz, Digitalisierung, Automatisierung und Luftreinhaltung. So könnte es zukünftig zu Nachtbelieferungen kommen und sich neue Zustellkonzepte bilden.



Große Veränderungspotenziale sieht **Markus Schell**, Mitglied der Geschäftsleitung, BPW Bergische Achsen KG, bei der Innercity-Logistik. Hier werde es eine klare Segmentierung in Stückgut, Konsumgüter/Kontraktlogistik und KEP geben und über Kooperationen eine Bündelung der jeweiligen Verkehre in eine Zonenbelieferung. Mit Blick auf das Einsatzgebiet führe dies zu einem überwiegend elektrischen Antrieb, modularen Aufbauten, digitalen Erweiterungen und die Anpassung der Fahr-

zeuge an die jeweiligen Prozesse. Die BPW habe sich darauf eingestellt und Achsen mit elektrischem Antrieb entwickelt, die sowohl zur Umrüstung als auch für neue Fahrzeugkonzepte genutzt werden könnten.

Der DHL-StreetScooter

Seit 2002 bestünden die Emissions-Vorgaben der Europäischen Union und die Deutsche Post DHL habe sich mit einer Flottenstrategie darauf eingestellt, sagte eingangs **Michael Lohmeier**, Vice President eMobility I GoGreen, Deutsche Post DHL Group. Den CO₂-Aufwand von 3,5 t zur Produktion des Elektrofahrzeuges werde man nach 1 bis 1,5 Jahren kompensieren, da der verwendete Strom zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stamme. Bis Ende 2017 wolle DHL 5.700, bis Ende 2018 etwa 10.000 StreetScooter fahren. Dieser habe nicht nur geringere Betriebs- und Wartungskosten, sondern auch eine höhere Wendigkeit gegenüber den bisherigen Lieferfahrzeugen.

Das kleinere Volumen jedoch erfordere mehrere Umläufe.

Dateneigentum vertraglich regeln

Bei Vertragswerken mit langer Laufzeit, wie etwa Leasing-Verträgen im Schienenverkehr, stelle sich heute das Problem, wer rechtlicher Eigentümer der durch Sensoren gesammelten Daten ist. Bei von vor Jahrzehnten geschlossenen Verträgen war dies kein zu beachtendes Thema. Heute brauche man diese Daten beispielsweise um eine vorausschauende Wartung zu ermöglichen. **Timo Maibach**, Global Account Director Transportation & Logistics, Tera-data GmbH, zeigte in seinem Vortrag diese Problematik auf. Es sei bei der Umsetzung einer Digitalisierungsstrategie in den Unternehmen daher wichtig, diese Eigentumsverhältnisse bei Verträgen zu klären. Eine weitere Herausforderung sei es, die Daten über die Grenzen von einzelnen Unternehmenseinheiten aus den isolierten Datensilos hinweg zusammenzuführen und auszuwerten. Im Ergebnis müsse so ein einheitliche Datenschicht herauskommen.

Aus- und Weiterbildung

Ein Zentrales Anliegen der Kühne Logistics University (KLU) sei es, in enger Abstimmung mit der Branche Absolventen in den Logistikbereich zu bringen, erklärte **Prof. Dr. Thomas Strothotte**, Präsident, KLU. Seit sieben Jahren gebe es die KLU und man habe in diesem Jahr das Promotionsrecht erworben. In den einzelnen Studienschritten strebe man eine praxisnahe Ausbildung mit den Schwerpunktthemen digitale Transformation, Nachhaltigkeit und Wertschöpfung an.

Martin Willhaus, Geschäftsführer, Kühne-Stiftung, sieht gutausgebildeten Mitarbeiter einen wichtigen Wettbewerbs- und Standortfaktor. Außerdem würden sie das Image der Branche nach oben heben. Daher fördere die Kühne-Stiftung unter anderem die Deutsche Außenhandels- und Verkehrs-Akademie (DAV) so Willhaus. Die DAV ermögliche eine praxisnahe Ausbildung in knapp zwei Jahren. Mit rund 120 Absolventen pro Jahr verstetige man die Versorgung der Branche mit Arbeitskräften auf der mittleren Führungsebene. ■

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

BVG und Hamburger Hochbahn bringen Elektromobilität voran

Die beiden DVF-Mitgliedsunternehmen Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und Hamburger Hochbahn (HOCHBAHN) arbeiten gemeinsam mit weiteren Großstädten daran, die schrittweise Umstellung ihrer Busverkehre auf Elektromobilität voranzutreiben. Bereits vor gut einem Jahr unterzeichneten die Länder Berlin und Hamburg auf Initiative der Unternehmen eine gemeinsame Absichtserklärung zur zukünftigen Beschaffung emissionsfreier Busse.

Die gemeinsame Botschaft: Der Markt ist da, die Verkehrsunternehmen brauchen jetzt serienreife Busse zu marktgerechten

schen Nahverkehr demonstriert. Jetzt geht es aber nicht mehr bloß um Forschungsprojekte, sondern um die Serienbeschaf-

»Wir wünschen uns, dass viele Bushersteller die Chance ergreifen, in den lukrativen Markt für Elektrobusse einzusteigen.«

Dr. Sigrid Nikutta

Konditionen. Jetzt starten die ersten Beschaffungsvorhaben. Eine weitere Herausforderung bei der Umstellung auf E-Busse: das Ausrollen der entsprechenden Infrastruktur. Die Planungen und Vorbereitungen haben hierfür bereits begonnen.

Die Nahverkehrsunternehmen sind sich einig: dem Elektroantrieb gehört auch im Busbereich die Zukunft. Elektrobusse sind emissionsfrei und leise und damit ein Plus für Umwelt und Gesundheit. In Forschungsprojekten wie der Buslinie 204 in Berlin oder der Innovationslinie 109 in Hamburg wurde die grundsätzliche Machbarkeit von E-Bussen im großstädti-

chen Nahverkehr demonstriert. Jetzt geht es aber nicht mehr bloß um Forschungsprojekte, sondern um die Serienbeschaf-

Gemeinsam betreiben die drei Unternehmen BVG, Hamburger Hochbahn und Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH über 340 Buslinien und befördern mit knapp 3.000 Bussen über 740 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Damit gehören die beiden Städte auch zu den größten Abneh-

»Der öffentliche Nahverkehr beweist damit, dass er Trendsetter für ökologische urbane Mobilität ist.«

Henrik Falk

mern von Linienbussen in Europa. München, Düsseldorf, Köln, Stuttgart und Darmstadt haben sich der Initiative von Hamburg und Berlin inzwischen angeschlossen.

Chance für Hersteller

In der aktuellen Ausschreibung der Hochbahn sind Mindeststandards für die Elektrobusse festgelegt. So müssen eine ausreichende Verfügbarkeit und eine Reichweite von mindestens 150 Kilometer möglich sein. »Indem wir unsere Anforderungen an die Busse harmonisieren, erleichtern wir

den Herstellern die Entwicklung und Produktion marktgerechter Fahrzeuge. So beschleunigen wir die Umstellung unserer Busflotten auf einen umweltfreundlichen emissionsfreien Antrieb,« sagt **Dr. Sigrid Nikutta**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), AöR.

Der Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hochbahn, **Henrik Falk**, führt dazu aus: »Mit der Standardisierung der Fahrzeugtechnologie schaffen wir die Grundlage für einen funktionierenden Markt für Elektrobusse. Wir benötigen Fahrzeuge, die in punkto Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und Anschaffungskosten mit einem konventionellen Dieselbus mithalten können.«

Infrastruktur umstellen

Eine große Herausforderung für die Verkehrsunternehmen ist der Aufbau der entsprechenden Infrastruktur. Bei den Nahverkehrsunternehmen laufen hierzu längst die Planungen. Denn die große Anzahl an Fahrzeugen muss geladen, gewartet oder einfach nur abgestellt werden können. Hierfür müssen nicht nur bestehende Betriebshöfe verändert und neue geschaffen werden, sondern es werden auch neue Anforderungen an die Organisation der Flotten gestellt.

Henrik Falk, dazu: »Wir werden beispielsweise eine komplett neue Software für die

Steuerung der Betriebshöfe und zur Koordination der Flotte durch die Leitstelle einsetzen und dabei alle Chancen konsequent nutzen, die uns die Digitalisierung bietet.« Falk appelliert zugleich an die öffentliche Hand, die notwendige Anpassung der Infrastruktur und entsprechende Fördermöglichkeiten durch die öffentliche Hand im Blick zu haben. Eins ist klar: Noch ist die Umstellung ganzer Linienbusssysteme ohne öffentliche Förderung für kein Nahverkehrsunternehmen wirtschaftlich darstellbar. ■



Foto: Oliver Lang

Die Priorität heißt »Umsetzen!«

Frank Dreeke, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender des Vorstands der BLG Logistics Group AG & Co. KG, sagte, die Branche erwarte, dass die Schlüsselprojekte der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland künftiger schneller realisiert werden: »Umsetzen – das bleibt unsere wichtigste Erwartung auch an die künftige Bundesregierung.«



Die politische Aufmerksamkeit und das verfügbare Budget für die Verkehrswege seien den vergangenen Jahren deutlich gestiegen, erklärte dazu **Reinhard Klingen**, Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Entscheidend sei jetzt ein schneller Ausbau der Planungsressourcen, um die Projekte im BVWP möglichst zeitgerecht zu realisieren.

Gastgeber **Rainer Schäfer**, Geschäftsführer, Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, schilderte, wie der Hafen durch Zusammenschlüsse mit Düsseldorf, Krefeld und schließlich mit Köln zu RheinCargo an Schlagkraft gewonnen habe. Zudem betonte Schäfer, dass die Kooperationen weiterentwickelt und Wachstumsflächen gesichert werden müssten, um die Anforderungen auch in Zukunft bewältigen zu können. Ebenso verwies der Bürgermeister von Neuss, **Reiner Breuer**, auf die traditionell große Bedeutung des Neusser Hafens für Stadt und Region.

Die Schienenhinterlandanbindung habe für die Leistungsfähigkeit, insbesondere der großen deutschen Nordseehäfen, eine Schlüsselstellung, so **Dr. Bernd Pahnke**, Vice President Port Development der DB Cargo AG. Die Aufnahmefähigkeit der Schiene entscheide ganz wesentlich über den Weg internationaler Güterströme. Die DB Cargo werde ihre Kooperationen in die-

sem Segment systematisch ausbauen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit stärken.

Aufteilung des EU-Budgets

Bernardo Urrutia aus dem Referat Häfen und Binnenschifffahrt von DG MOVE erläuterte die Unterstützungsmaßnahmen der EU-Kommission bei den transeuropäischen Netzen. Vor dem Hintergrund des Brexit und neuer politischer Herausforderungen dürften die Brüsseler Verhandlungen über die Aufteilung des verfügbaren EU-Budgets in Zukunft noch schwerer werden. Der Austausch im Lenkungskreis machte deutlich, dass die Verkehrswirtschaft weiterhin mit Nachdruck auf die Tragweite von Infrastrukturinvestitionen und den Finanzierungsbedarf für konkrete Projekte hinweisen muss.

LNG-Förderung in der Schifffahrt

Laut **Tessa Rodewaldt**, Geschäftsführerin der Maritimen LNG Plattform, habe die LNG Plattform dem Förderprogramm des BMVI zur Ausrüstung und Nachrüstung von Seeschiffen mit LNG-Antrieben einen wichtigen Schritt erreicht. Wichtig sei auch die praxisgerechte und flexible Anwendung von Vorschriften zur Bebunkerung mit LNG in den Häfen. Die LNG Plattform wirke an der Erstellung von einheitlichen Leitlinien der European Maritime Safety Agency EMSA mit, die im Oktober vorgelegt werden sollen. ■

Termine

Lenkungskreise

11.10. | Berlin | Digitale Vernetzung mit dem Vorsitzenden Wolfgang Wendt, Vice President Vertrieb Branchenkunden, Mitglied der Geschäftsführung, IBM Deutschland GmbH; Niels Hartwig, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Dr. Johannes Springer, T-Systems International GmbH.

19.10. | Berlin | Straßenverkehr mit dem Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr, ADAC Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, Alexander Mankowsky, Daimler AG, Kristina Haverkamp, Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), Jens Gieseke MdEP, Mitglied des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit des Europäischen Parlaments (ENVI).

06.11. | Bahntechnologie mit dem Vorsitzenden Dr. Jochen Eickholt, CEO, Division Mobility Siemens AG, Dr. Josef Doppelbauer, European Union Agency for Railways, Jens-Erik Galdiks, SBB CFF FFS Cargo, Nils Jänig, Ramboll Transport Germany, Armin Riedl, Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH.

Veranstaltungen

10.10. | Berlin | #digital/mobility 2017 veranstaltet von CMS Hasche Sigle. Mit Vorträgen von Prof. Dr. Dr. Udo Di Fabio, RiBVerfG a. D., Leiter der Ethikkommission automatisiertes und vernetztes Fahren, und Dr. Tobias Mietzner, MDir BMVI / Digitale Gesellschaft.

Infos: cms.law

20.11. | Frankfurt am Main | 5. ZEIT-Konferenz Logistik & Mobilität im Congress Center Messe Frankfurt am Main unter dem Motto »Digitalisierung, Disruption, Dekarbonisierung« als Auftaktkonferenz zur Hypermotion. Begrüßung Detlef Braun, Messe Frankfurt. Teilnehmer sind u. a. DVF-Präsidiumsvorsitzender Dr. Ulrich Nußbaum, Berthold Huber, DB AG, Dr. Sigrid Nikutta, BVG und weitere.

Infos: convent.de/logistik

DVF-UMFRAGE ZUM ZUSTAND DER VERKEHRSMFRASTRUKTUR

Aufgabe für die neue Regierung: Investieren!

In seiner aktuellen Umfrage hat das DVF von Bürgerinnen und Bürgern wissen wollen, wie sie den Zustand ihrer Verkehrswege beurteilen. Das Ergebnis fiel dabei relativ positiv aus, denn 56 Prozent sind mit den Verkehrswegen zufrieden. Es zeigt allerdings auch, dass beim Erhalt unserer Verkehrsinfrastruktur noch viel zu tun bleibt: Denn 44 Prozent der Befragten beurteilen die Verkehrswege als schlecht. Eine wichtige Aufgabe für die neue Bundesregierung wird sein: Investieren.

»Deutschland braucht eine Modernisierungsoffensive. In allen Bereichen der Mobilität muss dringend investiert werden: Die Digitalisierung der Branche setzt auf mobiles Breitband, die nachhaltige Mobilität vor allem im Stadtverkehr muss ausgebaut werden, marode Brücken müssen ersetzt, Verkehrswege schneller als bisher geplant, genehmigt und gebaut werden. So gehört auch aus Sicht der Bürger die Sanierung unserer Verkehrswege zu den wichtigsten Aufgaben. Bei unserer jüngsten Umfrage zum Zustand der Verkehrswege waren 44 Prozent der Bürger damit unzufrieden«, sagt **Dr. Florian Eck**, stellvertretender DVF-Geschäftsführer.

Straßenschäden stören am meisten

Eck weiter: »Das große Sorgenkind für die Befragten ist und bleibt der Straßenzustand. Gleichzeitig ist die Unzufriedenheit mit Baustellen groß, obwohl diese ja gerade die

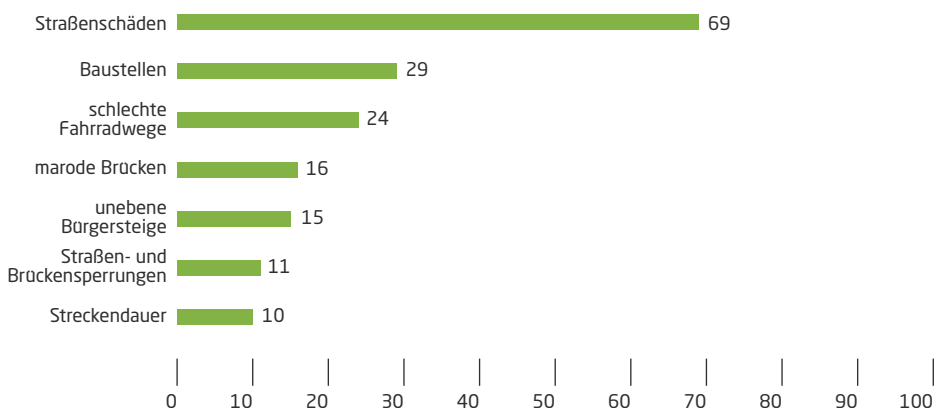
Lösung des Problems sind. Hier muss einfach noch mehr getan werden für eine schnellere Planung und Durchführung der Bauarbeiten sowie eine bessere Abstimmung zwischen Bund, Ländern und Kommunen.« Gefragt nach den Gründen für eine schlechte Bewertung, wurden in erster Linie mit 69 Prozent »Straßenschäden« genannt, gefolgt von »Baustellen« mit 29 Prozent und »schlechte Radwege« mit 24 Prozent. Mehrfachnennungen waren möglich.

Sicher Finanzieren - zügig Bauen

Eck pochte angesichts der Umfragewerte darauf, den Investitionshochlauf des Bundes auf jährlich mindestens 15 Milliarden Euro für Straßen, Wasserwege und Schienen anzuheben. Auch müssten die Gelder mehrjährig zur Verfügung stehen und jetzt genügend qualifiziertes Planungs- und Genehmigungspersonal in den Verwaltungen eingestellt werden. ■

Gründe für die schlechte Bewertung

Basis: Befragte, die den Zustand der Verkehrswege in Deutschland eher / sehr schlecht bewerten; Mehrfachnennung möglich, Angaben in %



[Quelle: Deutsches Verkehrsforum e.V. (DVF), ifas Umfrage im Auftrag des DVF, August 2017

Politikspiegel

Nationales Forum Diesel - DVF in Expertengruppe

Das DVF engagiert sich in der Expertengruppe II zur Konkretisierung und Weiterentwicklung von Maßnahmen aus dem Nationalen Forum Diesel. Diese Gruppe kümmert sich um die Themen digitale Vernetzung und städtische Mobilitätskonzepte. Um die besonders NOx-belasteten Kommunen zu unterstützen, fördert das BMVI die kurzfristige Erstellung von Masterplänen. In einem zweiten Schritt sollen durch einen neuen Fonds konkrete Umsetzungsmaßnahmen gefördert werden. Die Bundesregierung schlug außerdem ein »Nationales Kompetenzzentrum für nachhaltige städtische Mobilität« vor. Das DVF weist darauf hin, dass viele Kommunen bereits über abgestimmte Pläne zur Verkehrsentwicklung und Luftqualität verfügen. Deshalb sollten die Mittel dazu eingesetzt werden, konkrete Verbesserungsmaßnahmen zeitlich vorzuziehen. Das DVF befürwortet u. a. die Beschaffung besonders emissionsarmer Busse und Bahnen, den raschen Ausbau der Lade- und Tankstelleninfrastruktur für alternative Kraftstoffe, die digitale Vernetzung und Automatisierung sowie die Nutzung vorhandener gesetzlicher Optionen zur Förderung von Elektromobilität und Carsharing.

Beim Nationalen Kompetenzzentrum sollte zudem berücksichtigt werden, dass es kompetente Forschungs- und Beratungsinstitutionen gibt – etwa die Plattform Urbane Mobilität, DIFU, HOLM und DLR. Ein Nationales Kompetenzzentrum sollte mit bestehenden und geplanten Plattformen koordinieren, Lösungen in der Praxis befördern und zu keiner Doppelung der Aktivitäten und Aufgaben führen.

Es gibt drei weitere Expertengruppen, die sich mit Maßnahmen für die Pkw-Bestandsflotte, emissionsarmen öffentlichen Fahrzeugen und der Optimierung von Antriebstechnologien und alternativen Kraftstoffen befassen.