



## Zukunft der Mobilität - Kräftige Investitionen erforderlich · Seite 2

© Deutsche Bahn AG

**Seite 4** Schiene benötigt drei Milliarden Euro

**Seite 7** Klima-Fonds stößt auf Zustimmung

**Seite 9** Investitionen für neue Kraftstoffe im Luftverkehr

**Seite 11** PBfG: Anpassung mit Augenmaß

**Seite 12** Schiene kann Logistik!

**Seite 13** Letzte Meile: Rechtsrahmen anpassen - Testfelder ausbauen

## Editorial

### Grundlage unseres Wohlstands

Gesellschaftlicher Wohlstand basiert auf einer prosperierenden Wirtschaft und eine prosperierende Wirtschaft ist ohne Mobilität undenkbar. Aktuell jedoch steht der Verkehrssektor in Deutschland vor grundlegenden Veränderungen. Diese reichen vom tiefgreifenden Wandel bei Antrieben und Kraftstoffen über neue Mobilitätsformen bis hin zur Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung. Es geht um Klimaschutz und gleichzeitig um die Sicherung der gesellschaftlichen Akzeptanz von Mobilität als Basis für Wertschöpfung, Wachstum und Wohlstand. Dafür muss der gesamte Sektor Lösungen finden. Wann, wenn nicht jetzt, haben wir die Möglichkeit, Verkehr wirklich intermodal zu denken und zu planen? Es darf nicht darum gehen, einzelne Verkehrsträger zu bevorzugen oder andere abzukanzeln. Ideologien laufen an der Realität des Verkehrs vorbei. Straße, Schiene, Wasser- oder Luftverkehr haben ihre spezifischen Stärken, die es gilt optimal zu vernetzen, die Leistungsgrenzen von Schiene, ÖPNV und Wasserstraßen positiv zu verschieben und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren.

Wir wollen die Wettbewerbsfähigkeit und Wertschöpfung in Deutschland langfristig sichern – in der Bahn-, Luftfahrt- und Automobilindustrie, den

digitalen Plattformen, Häfen und Flughäfen und Logistik. Wir haben die Möglichkeit, das Leben von Menschen auch weiterhin zu verbessern. Nutzen wir sie und tragen unseren Teil der Verantwortung für die Fragen unserer Zeit.



**Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner**  
Präsidiumsvorsitzender



## AI-Wazir: Hessen wird Vorreiter der Mobilitätswende

*Der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir hat auf der Mitgliederversammlung des DVF seine Absicht bekräftigt, Hessen zum Vorreiter der Mobilitätswende zu machen. Dazu bedürfe es einer Stärkung des ÖPNV und insbesondere eines Ausbaus des Schienennetzes im Raum Frankfurt: »Davon wird ganz Deutschland profitieren, denn ein Drittel der Verspätungen des nationalen Schienenverkehrs entstehen im Knoten Frankfurt. Ich freue mich, dass nach langem Stillstand nun investiert wird. In den vergangenen Jahren sind in Hessen fast 300.000 neue Arbeitsplätze entstanden, die meisten davon im Raum Frankfurt/Rhein-Main. Den Menschen, die im Umland wohnen, müssen wir für Ihren Arbeitsweg eine Alternative zum Auto bieten, sonst werden wir die Mobilität nicht aufrechterhalten können.«*

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem sei von zentraler Bedeutung für Deutschland und das Fundament des Wohlstands, führte **Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner** bei seiner Antrittsrede als neuer Präsidiumsvorsitzender des Deutschen Verkehrsforums aus: »Mobilität und Verkehr sind unauflösbar verwoben mit dem Leben der Menschen und dem Erfolg unseres Landes. Der Verkehrssektor steht jedoch vor immensen Herausforderungen. Dazu zählen in erster Linie die Themenfelder Infrastruktur, Klimaschutz und Digitalisierung. Ob es um leistungsfähige Verkehrswege, Maßnahmen für den Klimaschutz oder Automatisierung

geht – wir haben es mit Disruption im Mobilitätssektor zu tun. Die Karten werden national und international neu gemischt – es geht darum, Wettbewerbsfähigkeit und Wertschöpfung in Deutschland langfristig zu sichern.«

### Bund muss kräftig investieren

Die Themen Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung im Verkehrssektor stellen die gesamte Branche vor große Aufgaben, darüber war sich die hochkarätig

**Tarek Al-Wazir MdL: Hessen wird Vorreiter der Mobilitätswende sein**

besetzte Teilnehmerrunde einig. Es geht nicht zuletzt darum, Wertschöpfung und Arbeitsplätze zu erhalten und neue wettbewerbsfähige Produkte anzubieten. Der Bund müsse den Prozess aber auch durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, Digitalisierung und den ÖPNV aktiv begleiten. Der Investitionsschub müsse unmittelbar ansetzen, denn sonst würden die Klima-

Für die Bürger und die Industrie stehe ein großer Wandel bevor, so **Antje Williams**, Executive Program Manager 5G, Deutsche Telekom AG: »Industrien, die vorher separat gearbeitet haben, haben verstanden, dass sie künftig, bedingt durch neue Technologien und Anwendungen, viel enger zusammenarbeiten müssen. Zukünftig wird fast alles miteinander vernetzt

Deutschen Städtetages und Oberbürgermeister der Stadt Münster, ein. Man müsse den Menschen den Mehrwert der neuen Techniken erklären. Auch dürfe es nicht dazu kommen, dass die alten Autos lediglich durch neue mit anderen Antriebstechniken ersetzt würden und damit der stärkere Umstieg auf den ÖPNV verpasst werde: »Die Verkehrslage in den Städten zeigt, wie dringend wir eine nachhaltige und zukunftsgerechte Ausrichtung städtischer Mobilität brauchen. Für die lebenswerte Stadt von morgen muss insbesondere der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr weiter gestärkt werden. Die Städte schaffen dafür neue Infrastruktur und attraktive Angebote, damit noch mehr Menschen auf das eigene Auto verzichten und die regelmäßigen Wege auf möglichst umweltfreundliche Weise zurücklegen.«

## »Wir stehen vor einer echten Zeitenwende: Die Mobilität der Zukunft ist vernetzt, autonom, geteilt und elektrisch.«

*Renata Jungo Brüngger*

ziele verfehlt. »Diese Transformation gestalten wir bei Daimler nachhaltig und rechtssicher – nur so bleiben wir zukunftsfähig«, erklärte **Renata Jungo Brüngger**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstand Integrität und Recht, Daimler AG. Die Industrie werde enorm herausgefordert. Wichtige Grundlage für Zukunftstechnologien sei auch eine einheitliche internationale Gesetzgebung, zum Beispiel beim autonomen Fahren.

sein. Konnektivität ist die Basis für das Vernetzen von Menschen und Maschinen.« Williams betonte, dass den Menschen auch vermittelt werden müsse, wozu die Vernetzung gut sei, etwa für mehr Sicherheit im Straßenverkehr bei autonom fahrenden Autos.

### Bürger sind nachhaltig unterwegs

Auf die Sorgen der Bürgerinnen und Bürger ging **Markus Lewe**, Präsident des

Schon heute sind laut Lewe viele Bürgerinnen und Bürger nachhaltig unterwegs: »Die Fahrgastzahlen in öffentlichen Verkehrsmitteln steigen seit Jahren. Wir erleben in Deutschland einen Fahrrad-Boom. Zusätzlich etablieren sich neue Formen der

## Änderung im Präsidium

### Neu ins Präsidium gewählt:

#### Uwe Brinks

Chief Executive Officer DHL Freight  
DHL Freight Germany Holding GmbH



#### Holger Ketz

Vorsitzender der Geschäftsleitung  
Deutschland  
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG



(Vorsitzender)

#### Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner

Geschäftsführender Gesellschafter  
INSTITUTE FOR MANAGEMENT  
EXCELLENCE GmbH

### Turnusmäßig im Amt bestätigt:

#### Thorsten Dirks

Mitglied des Vorstandes, Eurowings  
Deutsche Lufthansa AG

#### Frank Dreeke

Vorsitzender des Vorstandes  
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

#### Bernhard Mattes

Präsident  
Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

#### Nikolaus Graf von Matuschka

CEO HOCHTIEF Solutions AG,  
Mitglied des Vorstands HOCHTIEF  
Aktiengesellschaft

#### Michael Peter

Chief Executive Officer Mobility  
Siemens Mobility GmbH

#### Ronald Pofalla

Vorstand Infrastruktur  
Deutsche Bahn AG

#### Dr. Stefan Schulte

Vorsitzender des Vorstands  
Fraport AG

### Ausgeschieden aus dem Amt:

#### Ulrich Klaus Becker

Vizepräsident für Verkehr des  
Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e.V.

#### Dr. Hansjörg Rodi

President of European Region  
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG, Hamburg

#### Stephan Krenz

Vorsitzender der Geschäftsführung  
Abellio GmbH

## Zur Sache

### Digital vernetztes Mobilitätssystem

Hessen hat den Anspruch, Vorreiter der Verkehrswende zu sein. Unser Ziel ist ein digital vernetztes Mobilitätssystem, das jeden jederzeit schnell und klimaschonend an sein Ziel bringt, alle Verkehrsmittel intelligent miteinander verknüpft und schon das Zu-Fuß-Gehen als integralen Bestandteil der Wegekette begreift. Unsere »Hessen Strategie Mobilität 2035« setzt auf eine leistungsfähige Schienen- und Straßeninfrastruktur, ein landesweites Radwegenetz und einen attraktiven ÖPNV mit einfachen und günstigen Tarifen. Das heißt konkret: Wir haben die Investitionen in den Straßenbau auf einen Rekordwert gesteigert und konzentrieren die Mittel auf die Sanierung des Netzes; besonderer Handlungsbedarf besteht bei den Autobahnbrücken. Mit Radschnellverbindungen entlang der wichtigen Pendlerachsen wollen wir zahlreiche Autopendler zum Umsatteln bewegen. Wir engagieren uns für den Bau neuer Schienenwege im Bahnknoten Rhein-Main, wo gegenwärtig ein erheblicher Teil der Verspätungen im deutschlandweiten Fernverkehr entsteht. Mit landesweiten Flatrate-Angeboten wie dem Schülerticket Hessen und demnächst



dem Senioren-Ticket stärken wir den Öffentlichen Personennahverkehr. Hessen hat als erstes Bundesland ein Förderprogramm für Elektrobusse gestartet und als erstes Bundesland eine Teststrecke für Oberleitungs-Lkw in Betrieb genommen. Hessen zeigt: Klimagerechte und gleichzeitig komfortable Mobilität ist möglich, und sie rentiert sich ökologisch wie ökonomisch.

**Tarek Al-Wazir**  
**Hessischer Minister für Wirtschaft,  
Energie, Verkehr und Wohnen**

Mobilität. Das Rückgrat urbaner Mobilität wird auch in Zukunft der ÖPNV sein. Diesen auszubauen, seine Angebote weiterzuentwickeln und an den Bedarfen der Bürgerinnen und Bürger auszurichten, wird ein

bilität der Zukunft funktioniert vernetzt. Der Schienenverkehr ist dabei unverzichtbar. Es gibt bereits viele technische Lösungen, die den dichten Verkehr in den Städten entlasten können, angefangen bei leistungs-

### »Wir müssen Lösungen für den Verkehrsbereich flächendeckend implementieren.«

*Dr. Maximilian Eichhorn*

entscheidender Faktor sein, damit die Verkehrswende in den Städten gelingen kann.« Lewe warnte insgesamt davor, allein auf das Elektrofahrzeug zu setzen. Dadurch würde der Innenstadtverkehr auch nicht stärker entlastet.

#### Dichten Stadtverkehr entzerren

Auch **Dr. Maximilian Eichhorn**, Global Head of Business Development and Strategy, Siemens Mobility GmbH, sah im Schienenverkehr das Rückgrat zur Bewältigung des Verkehrswachstums. »Die Mo-

fähigeren Fahrzeugen und Infrastruktur über moderne, ganzheitliche Wartungskonzepte bis hin zu Lösungen für intermodales Optimieren.«

»Auch die intelligente Nutzung von Daten revolutioniert die Mobilität. Wichtig ist, dass wir die Chancen der Digitalisierung verantwortungsvoll nutzen«, so Jungo Brünger abschließend. ■

oben: V. l.: Lewe, Jungo Brünger, Dr. Delhaes (Moderator), Williams, Dr. Eichhorn bei der Diskussion über Mobilität, Klimaschutz und Digitalisierung

unten: Dr. Klinkner bei seiner Einführungsrede als neuer DVF-Präsidiumsvorsitzender





V. l.: Börke, Hagedorn MdB, Sennhenn und Leidig MdB

## Schiene benötigt drei Milliarden Euro jährlich für Aus- und Neubau

*Das erklärte Ziel der Bundesregierung ist es, die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030 zu verdoppeln und den Marktanteil der Schiene im Güterverkehr zu erhöhen. Dafür ist ein leistungsfähiges Schienennetz nötig, um mehr Verkehr verlässlich zu ermöglichen. Allerdings ist in Deutschland das Netz an seine Leistungsgrenze kommen und teilweise überaltert. Enorme Investitionen in Modernisierung, Erhalt und Aus- und Neubau stehen an. Welche Investitionsstrategie ist dafür die richtige? Darüber diskutierte die Parlamentsgruppe Schienenverkehr mit Experten aus Deutschland und dem Bahnmusterland Schweiz.*

Bei der vom DVF ausgerichteten Veranstaltung der Parlamentsgruppe Schienenverkehr (PG Schiene) hat der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und Vorsitzende der PG Schiene **Cem Özdemir MdB** eine langfristige Investitionsstrategie für das System Schiene und mehr Geld gefordert: »Wir haben uns für den Klimaschutz auf minus 42 Prozent CO<sub>2</sub> bis 2030 verpflichtet und das geht nur mit einer starken Schiene als Rückgrat der Verkehrswende. Mit der aktuellen Netz-

und Leistungsstärke unser Volkswirtschaft Schritt halten kann. Der Bund als Eigentümer muss hier mit Zielvorgaben steuern und eine langfristige Investitionsstrategie vorlegen.«

### Personalmangel ist Investitionsbremse

Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister der Finanzen **Bettina Hagedorn MdB** sagte, dass der Bund bereits seit Jahren sehr viel Geld für die Eisenbahn bereitstelle: »Die Große Koalition hat

**»Allein für Aus- und Neubau benötigt die Schiene mittelfristig jährlich drei Milliarden Euro.«**

*Cem Özdemir MdB*

kapazität ist das nicht zu schaffen. Das gehört zur Wahrheit dazu. Wir brauchen ein Schienennetz, das mit der Modernität

seit 2013 die Bundesmittel, mit der die Investitionen und der Bestand der DB unterstützt werden, kontinuierlich massiv gestei-

gert. Auch im Finanzplan bis 2023 hat das Bundesministerium der Finanzen mit wachsenden Zuschüssen Vorsorge getroffen, denn eine moderne, klimafreundliche Bahn hilft uns, die Klimaziele zu erreichen, sorgt für innovative Mobilität und ist ein Beitrag zur öffentlichen Daseinsvorsorge. Geld hat nicht gefehlt.« Hingegen sei der Personalmangel eine große Investitionsbremse.

### Zuwenig Mittel für Schiene

**Sabine Leidig MdB**, stellvertretende Vorsitzende der PG Schiene, sah das allerdings anders: »Wer nur auf die Schiene schaut und nicht alle Verkehrsträger in den Blick nimmt, setzt nicht die richtigen Prioritäten. Seit Jahrzehnten werden viel zu wenige Bundesmittel in Bahnausbau, Modernisierung und Deutschlandtakt investiert, während immer weitere Milliarden in neue Autobahnen fließen. Für mich hat die klimagerechte Verkehrswende höchste Priorität: Die steigenden Mauteinnahmen müssen von der Straße zur Schiene umverteilt werden, sonst bleiben die guten Vor-

## 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

## Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) in der Schweiz

Finanzierung durch zweckgebundenen Fonds



\* Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe; \*\* Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

Quelle: Bundesamt für Verkehr, Dr. P. Füglistaler

### Bahninfrastrukturfonds:

- Fonds mit eigener Rechnung
- gesetzlich gebundene Einlagen
- eine variable Einlage zur finanzpolitischen Steuerung
- (pauschaler) Entscheid über Entnahmen durch Parlament
- definierter Verwendungszweck
  - Erhalt des Bestandsnetzes hat Priorität
  - Ausbaumaßnahmen im Rahmen der verfügbaren Mittel

schläge in den Haushaltsverhandlungen stecken.«

Auch **Dr. Peter Füglistaler**, Direktor des Schweizerischen Bundesamts für Verkehr, sagte, dass Deutschland aus seiner Sicht zu wenig in sein Schienensystem investiere. Das deutsche Schienensystem sei heute auf dem Niveau der Schweiz in den 90er

**»Die Bereitstellung eines leistungsfähigen Schienennetzes ist eine zentrale Aufgabe des Staates, um die Wettbewerbsfähigkeit des Landes zu erhalten.«**

*Dr. Peter Füglistaler*

Jahren, bevor eine Volksabstimmung zu einem deutlichen Ausbau der Schiene führte. »Die Bereitstellung eines leistungsfähigen Schienennetzes ist eine zentrale Aufgabe des Staates, um die Wettbewerbsfähigkeit des Landes zu erhalten. Dazu ist der Erhalt des Bestandsnetzes und der Ausbau des Schienennetzes langfristig und nachhaltig zu finanzieren.« Auch kritisierte Füglistaler, dass das europäische Zugleit- und Signalsystem ETCS zwar eine gute Idee sei, aber durch seine vielen Systemausprägungen in den jeweiligen Ländern schlecht umgesetzt werde. Er forderte deshalb einen

einheitlichen ETCS-Standard, damit Züge mit diesem System durch alle europäischen Länder fahren können.

### Fahrzeugumrüstung fördern

Dass ETCS eine wichtige Technik auch für mehr Güterverkehr auf der Schiene sei, betonte **Berit Börke**, Vorstand Vertrieb TX Logistik AG. »Damit ein deutlicher Modal Shift Richtung Schiene gelingt, müssen zusätzliche Kapazitäten durch den gezielten und finanziell verbindlich gesicherten Ausbau des Netzes geschaffen werden. Eine schnellere Umsetzung des 740-m-Netzes ist zwingend erforderlich, und ausgewählte Strecken für 1.000-m- und 1.500-m-Züge müssen stärker in den Fokus und auf die Agenda rücken. Alles andere wäre kurzsichtig. Über ETCS und digitale Stellwerke wird die vorhandene Gleiskapazität besser ausgeschöpft werden können. Die Umstellung wird aber ohne bundesgeförderte Fahrzeugumrüstung nicht funktionieren.«

## LuVF gutes Instrument

**Frank Sennhenn**, Vorsitzender des Vorstandes DB Netz AG, sagte, dass die Bahn konsequent dafür Sorge trage, die Investitionsmittel des Bundes optimal einzusetzen. Voraussetzung dafür seien adäquate zeitliche Vorläufe. »Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LuFV haben Bund und Bahn mittlerweile ein Finanzierungsregime etabliert, das maßgeblich dazu beiträgt, die Investitionsmittel nicht nur bestmöglich einzusetzen, sondern auch vollständig abzurufen. Mit Blick auf die avisierten zusätzlichen Mittel im Rahmen der Verhandlungen zur LuFV III sind wir also gut gerüstet.«

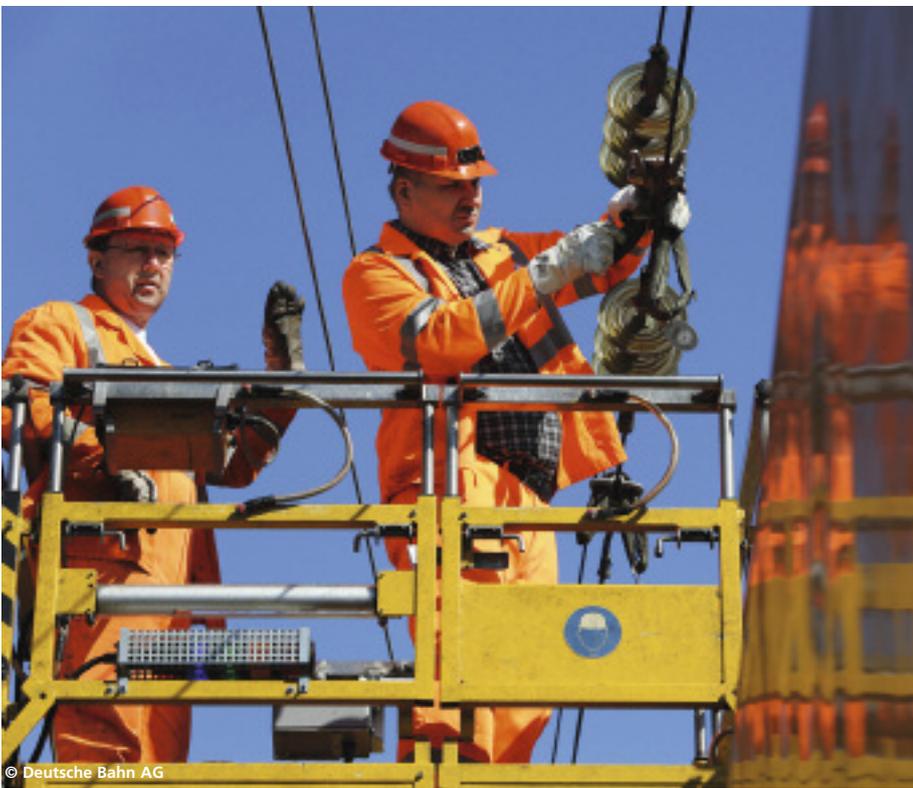
### Baustellenmanagement verbessern

Baustellenmanagement könne nicht regional beziehungsweise abschnittsweise funktionieren, wenn die Verkehre durchgängig auf nationalen und internationalen Korridoren laufen müssen. »Es muss kurzfristig durch DB Netz eine nationale, das heißt integrierte, Echtzeit-Planung geschaffen werden. Da Umleitungen in der Regel durch längere Streckenführung und Laufzeiten, zusätzliche Assets und Personalschichten mit hohen Folgekosten verbunden sind und die Produkte schwächen, sollte über Anreizsysteme zur Überbrückung nachgedacht werden«, forderte Börke mit Blick auf die Resilienz des Schienennetzes. Nationale Infrastrukturbetreiber müssten sich zudem viel stärker mit dem nötigen zeitlichen Vorlauf abstimmen und in Bezug auf ihre Bauvorhaben synchronisieren. »Dies ist heute nicht gegeben«, kritisierte Börke abschließend. ■

[verkehrsforum.de](http://verkehrsforum.de) -> [presse](#) -> [reden](#)

**Özdemir MdB bei seiner Rede, in der er mehr Geld für die Schiene forderte**





© Deutsche Bahn AG

## Klima-Fonds stößt auf grundsätzliche Zustimmung bei Haushältern

*Der Lenkungskreis Infrastruktur geht von einem Investitionsbedarf für Klimaschutz im Verkehrssektor bis 2030 von rund 250 Milliarden Euro aus. Die Mittel werden unter anderem für die Digitalisierung der Verkehrsträger, den zusätzlichen Infrastrukturausbau und den geförderten Aufbau der Lade- und Tankinfrastruktur benötigt. Um die Mittel langfristig auf stetiger Höhe zu halten, schlägt das DVF einen »Klima-Fonds« vor. Diese Idee stieß bei den Bundestagsabgeordneten Rüdiger Kruse und Thomas Jurk aus dem Haushaltsausschuss auf grundsätzliche Zustimmung.*

»Klimaschutz ist eine Aufgabe für die gesamte Bundesregierung. Sie muss diesen zusätzlichen Finanzbedarf bei den Haushaltsplanungen berücksichtigen. Wir schlagen vor, einen Fonds für Klimaschutzinvestitionen einzurichten, um diese Investitionen in die Zukunft zu finanzieren«, erklärte eingangs Lenkungskreisvorsitzender **Nikolaus Graf von Matuschka**, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands, HOCHTIEF Aktiengesellschaft.

Die Haushaltspolitiker **Rüdiger Kruse MdB** und **Thomas Jurk MdB** unterstützten die Fondsidee im Grundsatz. Kruse betonte, dass die Politik für die Bürger und Wirtschaft zuverlässige Möglichkeiten für klimagerechte Mobilität schaffen müsse:

»Dafür ist ein Fonds, aus dem langfristig die notwendigen Projekte finanziert werden, eine vernünftige Idee. Damit könnte sich auch die Branche besser auf die Investitionen vorbereiten und ausreichende Bau- und Planungskapazitäten aufbauen. Es ist aber auch ein klares Bekenntnis der Wirtschaft zu Schiene und Wasserstraße nötig«, so Kruse.

Sein Haushaltskollege Jurk fügte hinzu: »Dazu gehört die Technologieoffenheit bei der Umsetzung der Maßnahmen ebenso wie die Sozialverträglichkeit. Aufgrund der langfristigen Perspektive der Klimaschutzinvestitionen im Infrastrukturbereich ist eine Fondslösung sinnvoll. Bei der Umsetzung aller Klimaschutzvorhaben muss letzt-

endlich immer die Bevölkerung im Fokus stehen.«

### Klimaschutz: Nationale Aufgabe - Finanzierung fehlt

Die Emissionen im Verkehrssektor sind seit 1990 kontinuierlich gestiegen, auch wenn das Verkehrswachstum deutlich über dem Anstieg der Emissionen lag. Dieser Trend ist in kürzester Zeit nicht umkehrbar, da man gerade im Verkehrssektor extrem lange Vorläufe habe, erklärte **Dr. Jan Werner**, Partner, KCW GmbH Strategie- und Managementberatung. Die Folge sei das Verfehlen der Klimaschutzziele, wenn man dringend notwendige langfristige Investitionen erst im Jahr 2030 anstoße. Die größten Investitionen zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr seien zwischen 2020 und 2030 erforderlich. Werner begrüße daher den Aufruf des DVF, einen Investitionsfonds zur Realisierung der Klimaschutzinvestitionen im Mobilitätssektor aufzulegen.

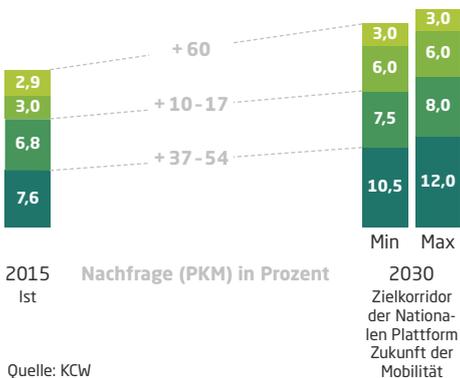
Den notwendigen Investitionsmaßnahmen müssten die drohenden Strafzahlungen nach dem Lastenausgleichsmechanismus der Europäischen Union gegenübergestellt werden. Würden die Klimaschutzziele verfehlt, kämen auf Deutschland laut Werner unter Zugrundelegung üblicher CO<sub>2</sub>-Preise alleine bis 2030 Strafzahlungen zwischen 50 und 70 Milliarden Euro zu, davon alleine 19 bis 25 Milliarden Euro im Verkehrssektor. Dieses Geld fehle dann für Investitionen. Das bisherige vom BMVI vorgeschlagene Maßnahmenbündel für den Verkehrssektor setze viel zu wenig auf Verlagerung und fokussiere das Ziel 2030. Eine langfristige Orientierung auf 2050 mit entsprechenden Investitionen werde vernachlässigt.

### IGA sieht sich als Dienstleister

Die Nutzer hat **Anne Rethmann**, Geschäftsführerin Finanzen der Autobahn GmbH des Bundes (IGA), in den Fokus genommen: »Für uns geht es zuerst um

## Modal Split in Deutschland Angestrebte Veränderung je Marktsegment

■ Eisenbahn ■ öffentlicher Straßenpersonenverkehr ■ Radverkehr ■ Fußverkehr  
Angaben in Prozent Marktanteil



konsequente Kundenorientierung. Das mag sich ungewohnt anhören, bringt aber auf den Punkt, worauf es künftig ankommen wird: Wir betrachten alle, die unsere Autobahn nutzen, als unsere Kunden! Und wir machen eine Gesamtnetz Betrachtung. Zunächst verstehen wir hierunter die deutschlandweite Betrachtung des Autobahnnetzes bei der Planung von Aus- und Neubaumaßnahmen. Planung und Bau sollen von jetzt an über Ländergrenzen hinweggehen und müssen vor allem zuerst dort eingesetzt werden, wo sie für einen verbesserten Verkehrsfluss und die langfristige Erhaltung der Autobahnen am dringendsten gebraucht werden.« Außerdem würde man auf intelligentes Großprojektmanagement setzen, das Projekte entlang von Wirtschaftlichkeit und Effizienz erfolgreich durchführt.

V. l.: Werner, Dr. van Hoorn (DVF-Geschäftsführerin), von Matuschka und Rethmann



Ziel der Reform sei eine zeitgemäße Steuerung der Autobahn GmbH nach Leistungsgrößen und die Etablierung von einheitlichen Prozessen sowie eine effiziente und zukunftsfähige IT-Infrastruktur. »Hier gibt es angesichts der derzeitigen Fragmentierung der IT-Landschaft viel Harmonisierungs- und Standardisierungsbedarf. Dazu gehört insbesondere auch die Betrachtung des gesamten Lebenszyklus – also der Bereiche Planung, Bau und Erhaltung, Finanzierung sowie des Betriebs.«

### Branchenthema BIM

Building Infrastructure Modelling (BIM) hat sich zum Branchenthema entwickelt, sagte **Heinz Ehrbar**, Leiter Competence Center Grossprojekte 4.0, DB Netz AG. Pionier im DB-Konzern bei der Anwendung von BIM sei Station & Service, die diese Methode bereits seit 2012 im Hochbau einsetze. Ab 2019 plane man alle neuen Großprojekte mit BIM, denn die Vorteile lägen auf der Hand: Heute würden die Bauprojekte der Bahn durchschnittlich 20 Jahre dauern. Mit BIM plane man die Laufzeit auf 15 Jahre zu reduzieren und die Kostensicherheit zu verbessern. So könnten Verbesserungen des Netzes zügiger umgesetzt werden. Auf der Kostenseite schätze man das Einsparpotenzial auf 10 Prozent. Mit dem Einsatz von BIM sei man auch als moderner Arbeitgeber attraktiver. Bis 2025 wolle man die digitale Planung vollständig realisiert haben, ab da solle auch das Bauen digital unterstützt werden. ■

**Lenkungskreisvorsitzender Thorsten Dirks**, DVF-Präsidiumsmitglied und Mitglied des Vorstandes der Deutschen Lufthansa AG, wies auf Investitionen der Lufthansa-Gruppe in Höhe von 250 Millionen Euro hin, die in diesem Jahr zusätzlich aufgewendet würden, um Verspätungen und Ausfälle zu verhindern.

**Michael Eggenschwiler**, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Hamburg GmbH, erläuterte konkrete Einzelmaßnahmen, die von den Flughäfen und Fluggesellschaften ergriffen wurden – unter anderem die Vorverlegung von Flügen, mehr Personal und neue Kontrollspuren. Eggenschwiler: »Die Branche nimmt das Thema sehr ernst. In Hamburg haben wir mit unseren Maßnahmen die Verspätungen gegenüber dem Vorjahr um 30 Prozent reduziert.« So würde beispielsweise das Bodenpersonal aufgestockt, neue Kontrollspuren geschaffen und gezielt Pünktlichkeitsmanager eingesetzt.

### Deutschland braucht optimale Flugsicherung in EU

Politischen Handlungsbedarf sah der Lenkungskreis insbesondere bei der Organisation der Fluggastkontrollen und der Flugsicherungskapazität. **Steffen Bilger MdB**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, kündigte an, dass die Effizienzsteigerung der europäischen Flugsicherung ein Schwerpunktthema im Rahmen der deutschen Ratspräsidentschaft 2020 werden soll. Bilger: »Wir brauchen mehr Fortschritte beim Single European Sky. Deutschland ist mit seiner zentralen Lage und dem Wachstum im Luftverkehr darauf angewiesen, dass die Flugsicherung in Europa optimal funktioniert.«

Der Staatssekretär sprach sich in diesem Zusammenhang auch gegen eine Doppelbelastung des europäischen Luftverkehrs durch das aktuell gültige europäische Emissionshandelssystem ETS und das später greifende weltweite System CORSIA aus.



V. l.: Brendle, van Hoorn (DVF-Geschäftsführerin), Dirks, Bilger, Eggenschwiler und Schätzlein (DVF Leiter Luftverkehr) spachen unter anderem über die Themen Klimaschutz und Kontrollprozesse

## Investitionen für neue Kraftstoffe im Luftverkehr ausbauen

Die Themen Klimaschutz, Effizienz im Luftverkehr und Flugsicherungs-kapazität haben mittlerweile in der öffentlichen Wahrnehmung einen hohen Stellenwert bekommen. Der Lenkungskreis Luftverkehr hat nun Maßnahmen für einen verlässlichen, effizienten und nachhaltigen Flugbetrieb erörtert. Bundestagsabgeordnete, Vertreter des Bundesumweltministeriums und Staatssekretär Steffen Bilger vom Verkehrsministerium diskutierten darüber mit dem Lenkungskreis.

### Kontrollprozesse organisatorisch verbessern

Im Gespräch mit **Arno Klare MdB**, Mitglied des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, sprach sich der Lenkungskreis für eine baldige Übertragung der Zuständigkeiten bei den Fluggastkontrollen auf die Flughäfen aus. Klare sah die rechtli-

*»Es kommt auf die organisatorische Verbesserung der Kontrollprozesse und Verbesserungen bei den Beschaffungsverfahren an.«*

Arno Klare MdB

che Zuständigkeit als nicht ausschlaggebend an, sondern vielmehr eine sinnvolle organisatorische Verbesserung der Verfahren. Es sei sehr wichtig, dass die Kontroll-

prozesse in Deutschland künftig so effizient wie in anderen EU-Ländern funktionieren. Klare betonte außerdem, dass die Fachaufsicht in jedem Fall bei staatlichen Stellen verbleiben müsse.

### Lücke klappt zwischen Emissionsniveau und Klimaziel

Mit **Uwe Brendle**, Referatsleiter für Umwelt, Verkehr und Elektromobilität im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, erörterte der Lenkungskreis die Perspektiven für den Einsatz alternativer Kraftstoffe im Luftverkehr.

Alle Teilnehmer stimmten darin überein, dass die Einführung neuer Kraftstoffoptionen einen entscheidenden Schritt zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Luftverkehr darstellt. Brendle: »Zwischen dem Klimaziel und dem Emissionsniveau, das wir mit den vorhandenen Instrumenten erreichen, klappt eine erhebliche Lücke. Die müssen wir

schließen. Der Druck auf den Luftverkehr steigt.« Der Lenkungskreis wies darauf hin, dass die Luftverkehrswirtschaft bereits aktiv auf die Einführung alternativer Flugkraftstoffe hinarbeite. Diese Projekte sollten stärker durch die Bundesregierung unterstützt werden.

*»Es geht darum, CORSIA konsequent umzusetzen und nicht weitere einseitige Belastungen für deutsche oder europäische Airlines zu schaffen.«*

Thorsten Dirks

Der Lenkungskreisvorsitzende **Thorsten Dirks** trat Spekulationen über zusätzliche Abgaben entgegen: »Wir haben schon ein finanzielles Klimaschutzinstrument im europäischen Luftverkehr. Das ist der Emissionshandel. Der wird künftig durch CORSIA ersetzt, so dass eine weltweite Bepreisung von CO<sub>2</sub>-Emissionen entsteht. Wenn der Klimaschutz im Luftverkehr funktionieren soll, brauchen wir alle verfügbaren Mittel für neue, hocheffiziente Flugzeuge und für den Einsatz alternativer Kraftstoffe.« ■



**Sts. Flasbarth bei der Diskussion im Lenkungskreis**

fahren, rechnet **Uwe Meinhardt**, Funktionsbereich Grundsatzfragen und Gesellschaftspolitik beim Vorstand der IG Metall, vor. Es müssten die Ladeinfrastruktur, erneuerbare Energien und die Netze schnell ausgebaut werden. Auch eine deutsche oder europäische Zellfertigung sei strategisch nötig. Hier gelte es den Strukturwandel politisch zu begleiten, um Arbeitsplatzverluste zu vermeiden. Daher seien erhebliche öffentliche Investitionen gefordert, auch weil eine massive Verteuerung der Mobilität die Akzeptanz für den Klimaschutz gefährde.

## Was ist der beste Weg zur Erreichung der Klimaziele?

*Wenn der Staatssekretär im Bundesumweltministerium Jochen Flasbarth und der Vorsitzende im Parlamentskreis Elektromobilität Felix Schreiner MdB zum Lenkungskreis Straßenverkehr kommen, hat das einen guten Grund: Es geht um einen Austausch zum Thema Klimaschutzgesetz und den Anforderungen für Straßenverkehr mit den Experten aus dem DVF. Dabei geht es nicht mehr ums »Ob«, sondern darum »wie und wann« die Klimaschutzziele erreicht werden.*

Mit Blick auf die Kosten machte sich **Jochen Flasbarth**, Staatssekretär im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, für einen raschen Wandel im Mobilitätssektor stark. Flasbarth gab zu bedenken, dass die Ziele jetzt vom EU-Recht, nicht mehr von den individuellen Ambitionen der Mitgliedstaaten vorgegeben werden. Sollte der Sektor seine CO<sub>2</sub>-Einsparungsziele nicht erreichen, würden die Kosten dadurch steigen, dass für jede überschüssige Tonne CO<sub>2</sub> Emissionsrechte von anderen Mitgliedstaaten dazugekauft werden müssen. Im Referentenentwurf zum Klimaschutzgesetz ist vorgesehen, dass diese Zahlungen dann vom jeweiligen Ressort bestritten werden. Der Lenkungskreis machte darauf aufmerksam, dass die einzelnen Ressorts nicht in der Lage seien, alle entsprechenden Maßnahmen alleine umzusetzen. So sei beim Aufbau der Ladeinfrastruktur auch die Unterstützung

des Justizressorts notwendig, um zum Beispiel die notwendigen Veränderungen im Wohneigentums- und Mietrecht einzuleiten.

**Felix Schreiner MdB**, CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Mitglied der Beratenden Kommission der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität NPM, sah den Entwurf zum Klimaschutzgesetz skeptisch. Das Gesetz dürfe nicht zu einer massiven Belastung des Verkehrssektors führen und die Vorgaben müssten umsetzbar sein. Zudem seien alternative Kraftstoffe und Verbesserungen der Infrastruktur wichtige Lösungsbausteine. Vorschläge mit großen Akzeptanzproblemen wie ein generelles Tempolimit wären nicht zielführend.

### Auswirkungen auf den Standort

Um die CO<sub>2</sub>-Ziele der EU im Pkw-Bereich zu erreichen, müsste 2030 jedes zweite Neufahrzeug batterie- oder hybridelektrisch

### Mobilität steigt global an

Global steige die Bedeutung von Mobilität, doch das Potenzial der Digitalisierung für den Klimaschutz werde unterschätzt, so **Dörte Schramm**, Abteilungsleiterin Regierungs- und Politikbeziehungen der Robert Bosch GmbH. Die Firma Bosch stehe zu der Zielsetzung, die Emissionen gegen Null zu reduzieren. Allerdings sei der langfristige Erfolg beim Klimaschutz wichtiger als eine punktgenaue Einhaltung von Zwischenzielen. Vor allem müssten die Industrie und die Politik gemeinsam die Stärken des Mobilitätsstandortes Deutschland fördern und die Marktführerschaft erhaltungsweise erarbeiten, so der Appell von Schramm.

Im Bereich der Parkraumbewirtschaftung entsteht mit der Digitalisierung und der Elektromobilität eine neue Dynamik.

**Sebastian Merkle**, Head of Corporate Communications and Investor Relations, APCOA PARKING Holdings GmbH, sagte, dass sich Parkhäuser zu Mobilitäts-Hubs entwickeln könnten. APCOA setze daher die Strategie APCOA FLOW um, womit über eine Smartphone-App und RFID-Chip Buchungs- und Bezahlvorgänge kontaktlos abgewickelt würden. Auch seien darin Navigation und weitere Services enthalten. Es gebe vielfältige Möglichkeiten, weitere Dienstleistungen und Services an APCOA FLOW anzudocken – auch über den Bereich der Mobilität hinaus. ■



## PBefG: Anpassung mit Augenmaß

*Sie erobern immer mehr Städte: Streetscooter, E-Bikes, Leihräder und mehr. Aber sie sind mehr als nur eine Modeerscheinung: Per Smartphone eröffnet sich der Nutzer flexible Verkehrsangebote, die als Ergänzung und Zubringer beispielsweise zum ÖPNV dienen können. Hierfür gilt es einen geeigneten Rechtsrahmen zu schaffen, der eine Kannibalisierung des ÖPNV verhindert, Sicherheit gewährleistet und gleichzeitig den neuen Angeboten eine Geschäftsgrundlage bietet.*

Beim Lenkungskreis Digitale Vernetzung sagte der Vorsitzende **Wolfgang Wendt**, General Manager, IBM CEE, IBM Deutschland GmbH: »Wir müssen neue Mobilitätsformen zulassen und integrieren. Einerseits gilt es Spielraum für intelligente Mobilitätslösungen aller Marktteilnehmer und Anreize für eine bessere Mobilität zu schaffen. Pooling ist dabei ein wichtiges Angebot. Andererseits muss auch eine Kannibalisierung des funktionierenden ÖPNV-Angebotes ausgeschlossen sein. Dazu muss der Rechtsrahmen für intelligente Mobilitätsangebote unter anderem im Personenbeförderungsgesetz mit Augenmaß angepasst werden.«

**Daniela Kluckert MdB**, stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, erklärte dazu: »Wir müssen bei der Neuordnung der Mobilität besonnen vorgehen und dabei die Interessen der Bürger ebenso im Blick halten wie Arbeitsplätze, lebenswerte Städte und die Umwelt. Bei der Digitalisierung müssen wir die gesamte Wegekette berücksichtigen. Der ÖPNV muss gestärkt

werden, auch investiv. Gleichzeitig muss die letzte Meile stimmen, das heißt die Zulassung von ergänzenden Mobilitätsformen und e-Rollern. Ich denke hier auch an den Taximarkt, den wir beleben und nicht ausbremsen sollten.«

An die Bundesregierung gerichtet mahnte Wendt, die digitale Daseinsvorsorge ernst zu nehmen, indem die digitale Nachrüstung und Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur vorangetrieben werde.

### So bewegt sich Deutschland

Wie Mobilfunkdaten zur Optimierung des Mobilitätsangebotes dienen können, erklärte **Alexander Lange**, Practice Lead Transport Analytics, Telefónica Germany NEXT GmbH. Laut Lange bewege sich jede zweite Person in Deutschland mit einem Mobiltelefon. Die Signalisierungsevents lieferten rund 10 Milliarden Datenpunkte täglich als anonymisierte und damit datenschutzkonforme Ortungsinformationen. Mit den erhobenen Quelle-Ziel-Bewegungen könne man Verkehrsmodelle validieren, Anhaltspunkte für eine optimale Verteilung

### Wendt im Vorgespräch beim Lenkungskreis

von Ladeinfrastruktur geben oder Kundenpotenziale für den Umstieg auf ÖPNV darlegen.

### KI zur Vernetzung der Mobilitätssysteme

Künstliche Intelligenz (KI) sei ein wichtiger Baustein für das politisch gesetzte Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf der Schiene bis 2030, sagte **Ingo Winkler**, Account Partner Deutsche Bahn, Industry Travel & Transportation, IBM. Aktuell gebe es jedoch keine Integration der vorhandenen Verkehrsdienstleistungen auf der Kundenseite, hohe Anforderungen an eine Individualisierung aber auch an einen einheitlichen Zugang zu den Systemen. Hier könne KI ansetzen, die Informationen zusammenführen und den Kunden ein einheitliches Angebot präsentieren.

### KI als Wegbereiter zur Smart City

KI sei wichtig, indem es die städtischen Dienstleistungen zu einer echten Smart City entwickle. Dazu müssten derzeitige Insellösungen vernetzt werden. Zudem sollten Dienstleistungen auf einen zentralisierten Datenpool zugreifen können, sodass die Mobilität durch eine stärkere Kundenorientierung verbessert würde, so **Alf Porzig**, Geo Lead Business Consulting Central & Eastern Europe, Teradata. Die Herausforderung sei, die riesigen Datenmengen so aufzubereiten, dass sie auch von den Unternehmen genutzt und Entscheidungen abgeleitet werden können.

### Lager optimieren per Ortung

Mittels Lokalisierungstechnologien könne man laut **Dr. Dirk Losch**, Technology Consultant, Lufthansa Industry Solutions AS GmbH, Zeit beim Suchen von Gegenständen und Personen einsparen und Wege analysieren. Das System zahle sich aus etwa bei der automatischen Inventur oder dem automatischen Auslösen von Handlungen. Im Bereich der Micro-Logistik bringe man Systeme zur Anwendung, um die Fahrwege von Gabelstaplern zu optimieren, diese zu automatisieren oder die Auslastung der einzelnen Einheiten zu verbessern. ■



Staatssekretär Bilger vor über 350 Zuhörern auf dem DVF-Forum bei der Messe transport logistic

## Schienengüterverkehr kann Logistik!

*Alle zwei Jahre öffnet die Messe München ihre Tore für die Logistikmesse »transport logistic«. Das DVF ist seit jeher mit zwei Fachforen vertreten. Auch dieses Jahr verzeichnete das Forum »In Zukunft Schiene! Was kann der Masterplan Schienengüterverkehr?« mit über 350 Besuchern hohes Interesse. Staatssekretär Steffen Bilger betonte auf dem Forum die hohe Bedeutung der Schiene für die Wirtschaft und die Klimaschutzziele. Und in der Diskussion mit Experten und Ministeriumsvertretern machte sich die Überzeugung breit, dass der Schienengüterverkehr die vor ihm liegenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen würde.*

Der Schienengüterverkehr habe zwar Nachholbedarf, sagte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik **Steffen Bilger MdB**, hob aber gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des Schienensektors hervor, wenn die Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr (SGV) umgesetzt würden.

Die Bundesregierung habe sich die Förderung des Schienengüterverkehrs auf die Fahnen geschrieben. Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr sollen dabei das Wachstumsziel des SGV auf rund 25 Prozent unterstützen. Dazu brauche es unter anderem mehr Kapazität und Leistung auf dem Netz, mehr Elektrifizierung, das 740-Meter

Netz, bessere Gleisanschlüsse und Digitalisierung. Mit der Sofortmaßnahme Halbierung der Trassenpreise habe der Bund begonnen die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu verbessern. Der Staatssekretär sagte, die Schiene müsse mehr vom Kunden her denken und handeln. Auch prognostizierte er eine Zunahme des Einzel-

*»Mit dem Masterplan bekommen wir den nötigen Rückenwind, um perspektivisch mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern und neue Kunden zu gewinnen.«*

*Alexander Doll*

wagenverkehrs – der Ganzzug werde an Bedeutung verlieren. Mit dem Bundesprogramm »Zukunft Schienengüterverkehr« werde man im Frühjahr 2020 eine Basis für Digitalisierung und Automatisie-

rung schaffen. An den Forschungs- und Fördermitteln beteilige sich die Wirtschaft mit 50 Prozent.

### Fonds nach Schweizer Vorbild

DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender des Vorstands (CEO) MOSOLF SE & Co. KG **Dr. Jörg Mosolf** formulierte: »Schienengüterverkehr kann Logistik! Und gerade mit Blick auf die CO<sub>2</sub>-Ziele wird die Schiene eine wichtige Rolle einnehmen. Aber bisher ist der SGV eher stiefmütterlich behandelt worden. Das muss und wird sich ändern.« Dazu müsse viel mehr in die Schiene investiert werden. Das DVF habe nach Schweizer Vorbild einen Fonds vorgeschlagen, der langfristig für Transparenz und Planungssicherheit sorgt.

Auch **Alexander Doll**, Vorstand Finanzen, Güterverkehr und Logistik, Deutsche Bahn AG, hat den Umweltaspekt der Bahn bei der Wahl als Transportmittel bestätigt. Die Kunden, insbesondere Großkunden, wollten heutzutage eine gute Ökobilanz aufweisen und die Nachfrage nach umweltfreundlichen Transporten gewinne an Bedeutung. »Wenn Politik und Branche die Innovationsthemen wie zum Beispiel den

Rangierbetrieb der Zukunft weiter gemeinsam angehen, machen wir in puncto Wettbewerbsfähigkeit einen deutlichen Schritt nach vorne.« Selbstverständlich spiele aber auch der Preis sowie die

Zuverlässigkeit des Transports weiterhin eine Rolle.

### Rollendes Material fördern

Für die Wettbewerbsfähigkeit sei vor allem die Modernisierung der Schiene unerlässlich, bekräftigte Mosolf. Das gehe mittels Digitalisierung und Automatisierung des Betriebs und der Loks und Güterwagen: »Die Digitalisierung der Schiene ist die Basis für Automatisierung, mehr Kapazität und flüssige Hintergrundprozesse. Dazu gehört aber auch eine Umrüstkostenerhöhung für die vorhandenen Lokomotiven, die auf dem neuen Netz fahren sollen.« Staatssekretär Bilger dazu: »Das BMVI hält eine finanzielle Unterstützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Nachrüstung ihrer Triebfahrzeuge mit ETCS für wichtig. Wir werden uns in den Verhandlungen zum Bundeshaushalt 2020 dafür einsetzen. Ich habe mich persönlich dafür stark gemacht, dass die Nachrüstung grundsätzlich im Bundeshaushalt verankert wurde.«

So sah das auch als privater Anbieter von Schienengüterverkehrsdiensten **Sven**

**»Politik und Wirtschaft müssen an einem Strang ziehen, um die klimafreundliche Schiene weiter zu stärken.«**

*Sven Wellbrock*

**Wellbrock**, Vorsitzender der Geschäftsführung, VTG Rail Europe GmbH: »Die Digitalisierung macht den Schienengüterverkehr zukunftsfähig. Dieser Entwicklung hat sich die VTG voll und ganz verschrieben. Deshalb setzen wir uns auch für die digitale automatische Mittelpufferkuppelung (DAK) ein, die operative Prozesse deutlich vereinfachen und die Interoperabilität steigern kann. Doch die DAK zeigt zugleich, vor welchen Herausforderungen der Sektor steht. Denn nur eine europä-

**V. l.:** Kümmerlen (Moderator), Doll, Dr. Mosolf, Wellbrock und Kröger planen den SGV in ihre Logistikketten ein



weit flächendeckende Einführung hätte den gewünschten Effekt. Dafür braucht es eine Standardisierung der verwendeten Technologie genauso wie eine staatliche finanzielle Förderung – denn die Kosten sind beträchtlich.«

### Lkw ist Erfüllungsgehilfe

Die Spedition Konrad Zippel betreibt Lkw und Güterwagen. **Axel Kröger**, Geschäftsführender Gesellschafter Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG sagte, dass die

Schiene das Zugpferd sei und wachse. Der Lkw sei zum Erfüllungsgehilfen geworden. Wichtig seien vor allem Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und frühzeitige Information bei Verspätungen: »Für Zippel ist der kombinierte Verkehr ein integraler Bestandteil von Logistikketten. Wir erbringen zuverlässige Transportdienstleistungen auch auf der letzten Meile mit eigenen Fahrern und CNG-Fahrzeugen die wir umweltfreundlich und ressourcenschonend mit Biomethan betreiben.« ■





**Prof. Dr.-Ing. Klinkner sprach über innovative Lösungen der Branche für die letzte Meile**

## Letzte Meile: Rechtsrahmen anpassen – Testfelder schaffen

»Sauber, gebündelt, staufrei: Innovationen für die Letzte Meile« war das Thema beim DVF-Forum auf der Messe transport logistic in München. Der innerstädtische Lieferverkehr nimmt rasant zu – allein der KEP-Markt hat sich seit dem Jahr 2000 verdoppelt. Wie trotz steigenden Sendungsvolumens der hohe Anspruch gehalten werden kann, diskutierten Experten aus der Wirtschaft und Kommunen.

DVF-Präsidiumsvorsitzender **Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner** rief eingangs Bund, Länder und Gemeinden dazu auf, Enabler für clevere Lösungen der letzten Meile zu

**»Die KEP-Dienstleister versuchen bereits, das veränderte Bestellverhalten der Kunden möglichst umweltfreundlich umzusetzen.«**

*Prof. Dr.-Ing. Klinkner*

werden, anstatt einfach nur Verbote auszusprechen: »Für die Zusteller der letzten Meile müssen Testfelder geschaffen werden, damit sie innovative Technik anbieten können. Auch eine Anpassung des Rechtsrahmens ist nötig, etwa für Nachtlieferun-

gen oder bei der Zulassung von Lade- und Tankinfrastruktur. Es geht zudem um Stellplätze in den Innenstädten, um von dort aus beispielsweise mit einem Zustellrad ausliefern zu können. Die KEP-Dienstleister versuchen den Herausforderungen von Klimaschutz, Stauvermeidung und Bündelung Rechnung zu tragen. Dazu brauchen sie die Unterstützung der Kommunen.«

### Modellregion Hamburg

»Hamburg ist Modellregion für die urbane Logistik und realisiert deutschlandweit einzigartige Pilotprojekte wie den autonomen Zustellroboter«, so die positive Antwort von **Lutz M. Birke**, Senatsdirektor, Amtsleitung Hafen und Innovation, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg. »Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation wirkt hierbei sowohl als verbind-

endes Element zwischen den berechtigten Interessen aller beteiligten Partner, die überwiegend aus der Wirtschaft kommen, als auch als Enabler von innovativen Projekten für Morgen. Gerade an diesen Stellen wünschen wir uns eine höhere Kooperationsbereitschaft und das innovative Engagement der KEP-Dienstleister auf der letzten Meile. Ein hierfür geeigneter Treiber kann der ITS Weltkongress 2021 sein, der auch helfen wird, die Logistik von Morgen in Hamburg mitzugestalten.«

### Nachtlieferung ausbauen

Für die Probleme des City-Lieferverkehrs wie das Parken in der zweiten Spur und das erhöhte Verkehrsaufkommen gibt es keine Patentlösung. Aus Sicht eines KEP-Dienstleisters erklärte **Thomas Horst**, Chief Sales Officer, Hermes Germany GmbH, das es die eine, ultimative Lösung für die letzte Meile nicht gebe: »Hermes investiert deshalb massiv in verschiedene Bausteine: von der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, über den Bau citynaher Logistik-Center, den Test von Mikrodepot-Konzepten in Verbindung mit Lastenrädern, den Ausbau unseres bundesweiten Paket-Shop-Netzwerks sowie Personal und Löhne, bis hin zu digitalen Tools und State-of-the-Art-Technologie, die die Paketzustellung so reibungslos und effizient wie möglich

**»Auch alternative Zustellmethoden werden weiter an Bedeutung gewinnen.«**

*Thomas Horst*

machen. Mit unserer Tochter Liefery testen wir derzeit beispielsweise so genanntes »Vampire Delivery«, das heißt, die nächtliche Paketzustellung vor die Haustür, mithilfe von Smart-Lock-Technologie.« Dass die geräuscharme Nachtlogistik zur

Entlastung des Verkehrs am Tage beiträgt, bestätigte **Birgit Heitzer**, Leiterin Logistik Konzern, REWE Group. »Die Pilotanwendung der geräuscharmen Nachtlogistik hat bewiesen, dass es geht. Wir haben jedoch keine Rechtsicherheit zur Umsetzung und dadurch auch fehlende Investitionssicherheit.« Daher bot Heitzer der Politik den Dialog über die Entwicklung und Umsetzung der leisen Logistik an.

### Logistischen Widerspruch lösen

Unterscheiden müssten die Politik und vor allem die Kommunen zwischen KEP-Unternehmen und Speditionen, sagte **Nicholas Minde**, Mitglied der Geschäftsleitung Deutschland, Kühne + Nagel (AG & Co.) KG. Lkw seien in Sachen Elektrifizierung – bei aktuellem Stand der Technik – anders zu bewerten als Transporter. Die Endkundenwünsche führten bei Landverkehrs Expeditionen zu immer kleineren Losgrößen, womit auch die logistische Effizienz sinke. »Diese Entwicklung wirkt dem Anspruch sauber, gebündelt und staufrei die letzte Meile zu meistern leider negativ entgegen.«

**»Hier sind Politik und Speditionen gefragt, neue Wege zu gehen und neue Lösungen zu entwickeln.«**

*Nicholas Minde*

Aufgrund der zunehmenden Überlastung und des Fokus auf die Umwelt habe die City-Logistik viel Aufmerksamkeit auf sich gezogen: »Die Lösung wird eine Mischung aus staatlicher Regulierung, industrieller Innovation und dem Einsatz von Technologie sein. Einige Elemente, die erfolgreich getestet wurden, umfassen den Einsatz alternativer Fahrzeuge und die Umstellung auf Schienen- und Wassertransport. Letztendlich erfordern die Herausforderungen

**V. l.: Landwehr (Modertorin), Birke, Heitzer, Horst, Minde und Naus bei der Diskussion um umweltfreundliche Lösungen für die Zustellung auf der letzten Meile**

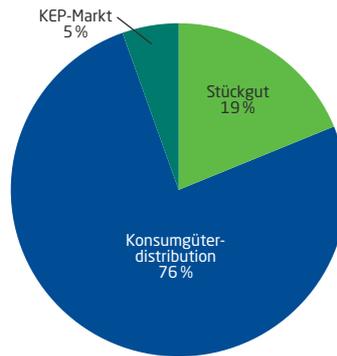
der City-Logistik eine andere Herangehensweise an die Lieferketten«, sagte **Emile Naus**, Bsc, Msc Director BearingPoint. »Es ist ein komplexes Problem mit vielen verschiedenen Interessengruppen, Herausforderungen und möglichen Lösungen.

In Deutschland wurde eine Reihe von Beschränkungen für Nutzfahrzeuge verhängt. Andere Länder sind einen ähnlichen Weg gegangen.«

### Kommunen sollen alle Segmente einbeziehen

»Ich empfehle den Kommunen, nicht nur den KEP-Markt im Blick zu haben und sich ausschließlich danach auszurichten, sondern alle Segmente, wie den Konsumgütermarkt

### Transportaufkommen auf der letzten Meile



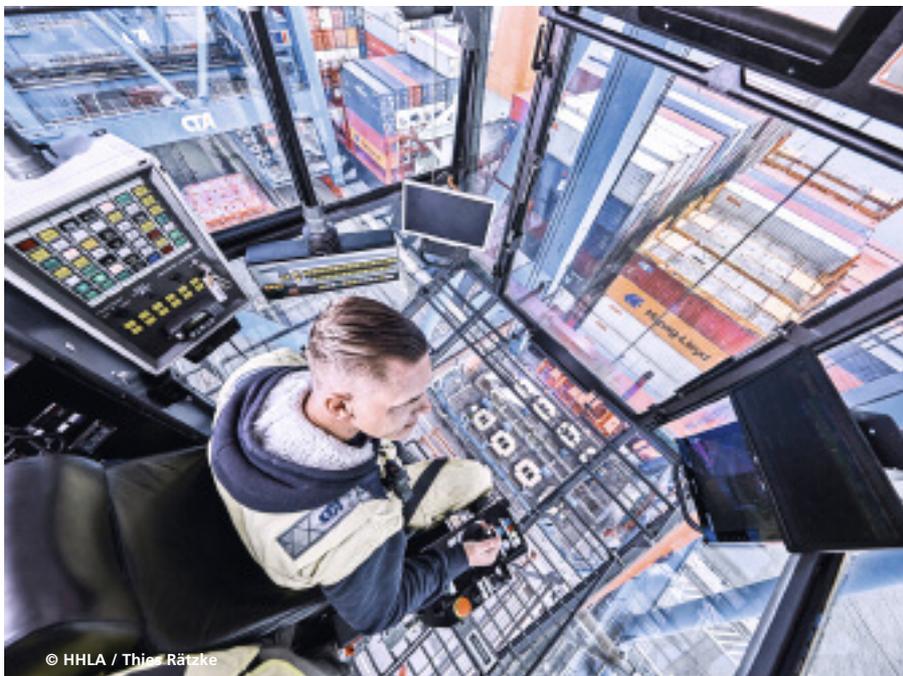
Quelle: Dr. Klaus Esser – KE-CONSULT

Der KEP-Markt ist aber nicht das einzig relevante Marktsegment auf der letzten Meile, und hat auch nur geringen Anteil am Transportaufkommen auf der letzten Meile.

Die Lösung der letzten Meile wird angesichts des Wachstums von Aufkommen und Sendungsvolumen zur Herausforderung für Logistiker, Kommunen, Wirtschaft und Handel.

und den Stückgutmarkt«. **Dr. Klaus Esser**, Geschäftsführer KE-CONSULT Kurte & Esser GbR. »Bezogen auf Tonnage liegt der KEP-Markt bei rund 5 Prozent, der Konsumgütermarkt 76 Prozent und der Stückgutmarkt 19 Prozent.« Esser zeigte, dass sich der KEP-Markt seit dem Jahr 2000 verdoppelt hat und prognostizierte bis 2030 ein weiteres Wachstum um rund 2/3 auf über 5 Milliarden Sendungen. ■





© HHLA / Thier / Rätzke

## Mitarbeiter dringend gesucht!

*Der Fachkräftemangel wird aktuell viel diskutiert. Nach Angaben des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung lag die Zahl der offenen Stellen in Deutschland im 4. Quartal 2018 bei fast 1,5 Millionen. Meist wird in der Öffentlichkeit über fehlendes Pflege- und Krankenhauspersonal diskutiert. Allerdings fehlen dem Mobilitätssektor ebenso Mitarbeiter – einem Sektor der für die Versorgung der Menschen unentbehrlich ist und in dem mehr als 3,2 Millionen Menschen beschäftigt sind.*

Eine Umfrage des DVF unter seinen Mitgliedern zeigt, dass der Fachkräftemangel in der Mobilitätswirtschaft sowohl akademische Berufe als auch Ausbildungsberufe und Berufe mit geringer Qualifikation betrifft. Allerdings war eine Konzentration auf vier Berufsfelder zu erkennen: Fahrzeugführer (Berufskraftfahrer, Eisenbahner im Betriebsdienst oder Fachkraft im Fahrbetrieb), Ingenieure verschiedener Fachrichtungen, technisch-gewerbliche Berufe (Elektroniker, Mechatroniker) und IT-Spezialisten und Digitalisierungsfachleute. Die Unternehmen haben verschiedene Strategien zur Gewinnung von Personal entwickelt. Das allein reicht jedoch nicht aus.

### Regierung in der Pflicht

Um dem Fachkräftemangel besser Abhilfe zu schaffen, hat der Bundestag im Juni 2019 einen Entwurf für ein Fachkräfteeinwanderungsgesetz verabschiedet. Ziel des Gesetzes ist es, die Regelungen für den Aufenthalt und die Zuwanderung von Fach-

kräften aus Drittstaaten dem wirtschaftlichen Bedarf entsprechend zu öffnen und insgesamt klarer und transparenter zu gestalten. Damit soll der Rahmen für eine gezielte und gesteigerte Zuwanderung qualifizierter Fachkräfte geschaffen werden. Der Gesetzentwurf sieht vor, dass Fachkräfte in allen Berufen, zu denen sie ihre Qualifikation befähigt, arbeiten können, wenn ein Arbeitsvertrag sowie eine anerkannte Qualifikation vorliegen. Zudem entfallen die Vorrangprüfung und die Beschränkung auf Engpassberufe.

»Wir begrüßen diesen Vorstoß als zielführend, um die Fachkräftegewinnung im Nicht-EU-Ausland zu erleichtern. Gleichzeitig mahnen wir weiterhin an, das Fachkräftepersonal inländischer Arbeitnehmer zu heben und die Anstrengungen zur Qualifizierung und Rekrutierung von Fachkräften aus Deutschland zu intensivieren«, verdeutlicht die DVF-Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn** an dieser Stelle.

### Positionspapier erarbeitet

Die große Dringlichkeit dieses Themas hat die DVF-Unternehmen dazu bewogen, ein gemeinsames Positionspapier zu erarbeiten, in dem unter anderem die wesentlichen Handlungsempfehlungen an die Bundesregierung und die Mobilitätswirtschaft stehen. Neben dem Fachkräfteeinwanderungsgesetz spielt die praxisnahe, hochwertige und durchlässige Bildung eine wesentliche Rolle. Unternehmen müssen ihre Arbeitsplätze attraktiv gestalten, etwa durch entsprechende Ermöglichung von Work-Life-Balance und der Verbesserung des Images der Branche. Es gilt zu zeigen, dass die Berufe in der Verkehrswirtschaft etwas Wertvolles und Attraktives sind.

### Personalmangel der öffentlichen Hand

Die Unternehmen des Mobilitätssektors leiden nicht nur darunter, selbst nicht genügend qualifiziertes Personal zu bekommen, sondern auch unter der Unterbesetzung von wichtigen Stellen bei der öffentlichen Hand. Besonders der Personalmangel bei Planungs- und Genehmigungsbehörden, Gerichten, Bauplanungs- und Aufsichtsbehörden, (Hoch-) Schulen und Bundesämtern (Eisenbahnbundesamt, Bundesnetzagentur, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Flugsicherung, usw.) hat gravierende negative Konsequenzen. So gelangen Projekte im Straßenbau nicht zur Baureife und technische Abnahmen oder Überwachungen verzögern sich.

Schlussendlich verlangt der Fachkräftemangel in der Mobilitätswirtschaft nach gemeinsamen Initiativen der Wirtschaft, der Bildungsinstitute und der Regierung. ■