

Editorial

Heute wie morgen - Deutschland als Mobilitätsstandort?!

Die Digitalisierung wird einen riesigen Mehrwert bringen: für nahezu jeden Sektor der Wirtschaft, für die Gesellschaft – und, wenn wir es richtig angehen, auch für den Standort Deutschland. Innovationen rund um Mobilität sind eine traditionelle Stärke Deutschlands, und wir treiben auch zukunftsweisende Technologien voran: das autonome Fahren, das elektrische Fahren und das vernetzte Fahren. Vieles davon funktioniert nur – oder besonders gut – durch Digitalisierung. Um Deutschland als Leitmarkt für Mobilität zu sichern, müssen wir uns die Digitalisierung also zu eigen machen, sie prägen und ihre Entwicklung vorwärts treiben. Dass sich Digitalisierung viele Chancen bieten, haben wir aber nicht als einzige erkannt. Der Wettbewerb – auch mit branchenfremden Unternehmen – ist hoch, die Geschwindigkeit enorm. Umso wichtiger ist es, dass Politik und Industrie an einem Strang ziehen: mit konkreten, effektiven und schnell greifenden Maßnahmen zu Datenverfügbarkeit, schnellen Datenetzen, zu Datensicherheit und –schutz.

Wenn wir das schaffen, wenn der rechtliche Rahmen mit dem technischen Fortschritt Schritt hält, hat Deutschland die Chance,



bei der Mobilität von morgen ganz vorne mit dabei zu sein. Daran sollten wir gemeinsam arbeiten.

Dr. Wolfgang Bernhard
Mitglied des Präsidiums

WAS MUSS DIGITALISIERUNG IM VERKEHRSBEREICH LEISTEN?

Die Ärmel hochkrempeln und machen!

Um den Sprung in die Mobilität 4.0 zu schaffen, braucht Deutschland ein innovationsfreundlicheres Klima, mehr Investitionen in die digitale Infrastruktur und einen sicheren Datenaustausch für alle Beteiligten – so die einhellige Meinung der führenden Vertreter von Herstellern, Mobilitätsdienstleistern und Politik bei der Diskussionsveranstaltung des Deutschen Verkehrsforums.



V. l. Dörre, Zink, Dr. Bernhard, Jarzombek MdB, Dr. Eickholt und Falk diskutierten über die digitale Zukunft der Mobilität

»Die Ärmel hochkrempeln und machen!«, lautete der Appell von **Thomas Jarzombek MdB**, Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für digitale Agenda an die Politik, um einen modernen Rechtsrahmen für digitale Geschäftsmodelle zu schaffen. Die deutschen Unternehmen seien hier schon auf einem guten Weg.

Dr. Wolfgang Bernhard, DVF-Präsidiumsmitglied und Mitglied des Vorstands Daimler AG, betonte einen gemeinsamen Handlungsbedarf zwischen Wirtschaft und Politik und unterstrich, dass man beim autonomen Fahren schnell klare gesetzliche Vorgaben bei der Fahrzeug-Zertifizierung und der herstellerübergreifenden Kommunikation

zwischen den Fahrzeugen schaffen müsse. Er forderte zudem, die europäische Gesetzgebung für automatisiertes Fahren auch für Lkw mit Anhänger entsprechend zu formulieren. An die Telekommunikationsbranche appellierte er, ein lückenloses Mobilfunknetz entlang der Autobahnen aufzubauen. Auch **Dr. Jochen Eickholt**,

Top-Themen

- 4 Im Schienenpersonenverkehr auf lange Sicht keine Marktöffnung**
- 6 Die Zukunft des Parkens**
- 8 Bundesverkehrswegeplan 2030 konsequent umsetzen**

DVF-Präsidiumsmitglied und Chief Executive Officer, Siemens AG, Division Mobility, sah große Effizienzpotenziale durch digitale Technologien. »Grundlage dafür sind zum

Zur Sache

Theorie und Praxis

Beim Thema Digitalisierung klafft eine große Lücke zwischen Experten und Laien. Die Vorstellung und Wahrnehmung von Digitalisierung im Alltag ist sehr individuell, daher müssen wir als Verantwortliche dieses Thema auf die Bedürfnisse der einzelnen Menschen herunterbrechen und den konkreten Nutzen aufzeigen – gerade im Verkehrsbereich. So werden wir mit unserer Strategie »Schiene digital« Züge zu Informations- und Kommunikationsplattformen machen. Eine große Chance steckt zudem im automatisierten Fahren, denn der »Risikofaktor Mensch« wird hier durch stets aufmerksame Sensoren unterstützt und damit die Verkehrssicherheit erhöht. Allerdings werden diese Veränderungen noch nicht von allen in der Gesellschaft als Chance gesehen. Mit Fragen der technischen Zuverlässigkeit und berechtigten ethischen Einwänden setzen wir uns auseinander. Daher erproben wir auf dem digitalen Testfeld Autobahn A 9 und weiteren Testfeldern im städtischen Verkehr die technischen Aspekte und im Rahmen einer Ethikkommission die gesellschaftlichen und ethischen Aspekte dieser Mobilitätsrevolution. Um die Anwendungen nutzbar zu machen, braucht es das Vertrauen der Verbraucher, der Datenschutz



nimmt bei unseren Vorhaben daher ebenfalls eine besondere Rolle ein. Für uns gilt, dass wir ressortübergreifend und mit der Wirtschaft die Entwicklung der Digitalisierung voran bringen.

Dorothee Bär MdB,
Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

einen die im laufenden Betrieb übermittelten Daten von Zuggarnituren, die wir in Echtzeit analysieren und damit die Züge vorausschauend warten können, so dass wir ihre Verfügbarkeit auf über 99 Prozent erhöhen. Zum anderen können wir auf der Schiene wie auf der Straße mit automatisiertem Fahren den Durchsatz flexibel optimieren und den Verkehrsfluss verbessern.«

»Intelligente Mobilität braucht intelligentes Design, damit sowohl Datenschutz als auch Rechte und Freiheiten der Nutzer berücksichtigt werden. Das BMVI arbeitet an praktikablen Lösungen und wird Möglichkeiten für die Nutzung von und den Umgang mit Mobilitätsdaten aufzeigen«, sagte **Dorothee Bär MdB**, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. »Lassen Sie uns das Potenzial innovativer Mobilitätsdienste auf dem Weg in die Gigabitgesellschaft gemeinsam heben!«

Auf offene Ohren stieß die Staatssekretärin bei **Matthias Zink**, Vorsitzender der Geschäftsleitung UB Getriebesysteme, LuK GmbH & Co. KG, Schaeffler AG: »Wir sind nach wie vor Technologieführer in zahlreichen Branchen, unter anderem in der Automobiltechnik, der Chemie und der Werkstofftechnologie. Was zukunftsweisende Themen wie die Digitalisierung angeht, müssen Politik und Wirtschaft gemeinsam dafür sorgen, dass das auch so bleibt.« Laut Zink sei es wichtig, dass die digitale Transformation von der Politik aktiv gefördert und im Sinne der Nutzer gestaltet werde.

Bessere Kundenbindung

Den Nutzen für die Kunden stellte auch **Henrik Falk**, Vorstandsvorsitzender Hamburger Hochbahn AG, in den Vordergrund seiner Unternehmensstrategie. »WLAN ist mehr als nur ein Unterhaltungs- oder Informationszugang«, antwortete er auf die Frage, ob Digitalisierung tatsächlich zum Kerngeschäft eines ÖPNV-Dienstleisters gehöre. »WLAN ist der sichtbare Einstieg der Nahverkehrsunternehmen in den digitalen Umbruch und ermöglicht uns ganz neue Kontaktpunkte zum Kunden mit enormen Chancen zur Kundenbindung

und Geschäftsentwicklung. WLAN ist gerade für die jüngere Zielgruppe ein ebenso entscheidendes Serviceangebot wie ein attraktiver Takt, neue Fahrzeuge oder eine Klimaanlage im Bus.«

Einen weiteren positiven Aspekt der Digitalisierung im Mobilitätsbereich zeigte **Dieter Janecek MdB**, Sprecher für Wirtschaftspolitik Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, auf. »Digitale Anwendungen im Mobilitätsbereich können sicherlich einen wichtigen Beitrag in Sachen Klimaschutz leisten, zum Beispiel durch das Verschmelzen von Systemen wie Carsharing, Taxis und eben autonomen Fahrzeugen. So werden Fahrzeuge mittelfristig effizienter genutzt und damit weniger Individualverkehr notwendig.«



Janecek MdB sieht große Chancen für die Umwelt durch die Digitalisierung der Mobilität

Gefahren eingrenzen

Mit dem hochsensiblen Thema Datensicherheit sind vor allem die Hersteller konfrontiert. Horrorszenarien wie Kontrollverluste über Fahrzeuge aufgrund von Hackerangriffen schüren Ängste. **Oliver Dörre**, Director Country Business Unit SIX, Thales Deutschland GmbH, schätzte die Gefahr ein: »Die IT-Sicherheit von Systemen wird durch drei Dimensionen bestimmt: Die Systemarchitektur, die Härtung der Einzelkomponenten sowie die aktive Überwachung der Systembestandteile und des Gesamtsystems. Optimale Sicherheit kann nur erreicht werden, wenn alle drei Dimensionen in Betracht gezogen werden. Ein Beispiel: Sensoren im Zug überwachen laufend den Status der Subsysteme und senden diese Informationen an das zentrale Monitoring zur Auswertung und Lagebilderstellung. Diese Kommunikation muss natürlich gegen potentielle Angreifer von außen gesichert werden.« ■

Die neuen Kompetenzen der Europäischen Eisenbahnagentur

Mit der Verabschiedung des technischen Teils des 4. Eisenbahnpakets ändern sich die Verfahrensabläufe bei der Zugzulassung im europäischen Schienenverkehr. Damit bestehe die Chance, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu verbessern. Dr. Josef Doppelbauer, Executive Director European Union Agency for Railways (ERA) erläuterte die zukünftigen Zuständigkeiten der ERA.



V. I. Gratza, Hörster, Dr. Eickholt, Euler und Dr. Doppelbauer wollen die Schiene stärken

In drei Jahren sei die ERA für grenzüberschreitende Fahrzeugzulassungen und Sicherheitszertifikate zuständig und auch für die Genehmigung neuer ERTMS-Anwendungen müsse sie ihre Zustimmung geben. Laut **Dr. Josef Doppelbauer** senke eine europäische Zulassung für grenzüberschreitende Verkehre die Kosten gegenüber diversen nationalen Zulassungen. Mit der Prüfung von ERTMS-Anwendungen auf Kompatibilität erfolge die Harmonisierung der Systeme. Zukünftig werde es eine enge Verzahnung zwischen ERA und den nationalen Zulassungsbehörden (NSA) geben, weil die NSAs die Aufsicht behielten, die ERA dagegen das Recht habe, die NSAs zu auditieren. In einem nächsten Schritt seien die Aufgabenbereiche abzugrenzen, Fristen festzulegen und die Gebührenaufteilung zwischen ERA und den NSAs zu klären. Der Präsident des Eisenbahnbundesamtes (EBA), **Gerald Hörster**, erklärte vor dem Lenkungskreis, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das EBA vereinbart hätten, eine Ressortforschung aufzubauen. Erste Schritte seien

getan. Das EBA habe bereits eine neue Abteilung Umwelt, Forschung und Bürgerbeteiligung eingeführt und Ausschreibungen veröffentlicht, mit dem Ziel, die Schiene wettbewerbsfähiger zu machen. Der Schienensektor sei durch die Liberalisierung komplexer geworden. Die Bahnforschung sei stark unternehmensgerichtet und es fehle eine Stelle mit Standardisierungsauftrag. Mit der Ressortforschung werde diese unabhängige wissenschaftliche Stelle zwischen Wissenschaft, Industrie und Politik geschaffen. Das EBA werde selbst nicht forschend tätig, jedoch sektorübergreifende Themen, wie Security, ERTMS und autonomen Fahren wissenschaftlich aufbereiten lassen.

Weniger Schienenlärm

Ab 2020 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf deutschen Schienen fahren – das ist das Ziel der Bundesregierung. **Hugo Gratza**, Leiter Unterabteilung Eisenbahnen beim BMVI, sagte, dass neben der Umrüstungsförderung lauter Bremssysteme, nach Lärmkriterien gestaffelte Trassenpreise und

zusätzliche Mittel für die Lärmsanierung im Bestand, ein Gesetzentwurf erarbeitet werde, der dieses Ziel absichern soll. Herausfordernd sei die europarechtskonforme Gestaltung. Zudem habe sich die Bundesregierung verpflichtet, Eisenbahnkorridore mit der europäischen Zugsicherungs- und Leittechnik (ERTMS) auszurüsten. Nach den aktuellen Umsetzungsplänen soll der Korridor A (Rotterdam – Genua) in Deutschland sowie grenzüberschreitende Abschnitte bis 2020 ausgerüstet werden. Wichtig sei, dass die Kompatibilität der jeweiligen Standards gewährleistet werde, so Gratza. Im Bundeshaushalt und im Zukunftsinvestitionsprogramm seien rund 150 Millionen Euro bis 2018 für die Ausstattung mit ERTMS gesichert. Der Löwenanteil würde aufgrund der langen Planungsvorläufe im Schienenverkehr nach 2018 eingestellt.

DB lebt Digitalisierung

Im Silicon Valley seien heute 68 Prozent aller Entwicklungen mit dem Thema Mobilität verbunden, so **Kay Euler**, Leiter Sicherheit, Qualität und Technik Deutsche Bahn AG. Um mit den neuen Wettbewerbern Schritt zu halten, müsse das Thema Digitalisierung aus der Sicht des gesamten Sektors gesehen werden und es müsse zu neuen Kooperationen innerhalb des Sektors kommen. Bei der DB AG seien seit 2014 die Digitalisierungsprozesse sehr schnell vorangeschritten. Euler nannte beispielhaft die DB Apps für Kunden wie DB Navigator, Quixxit, CarSharing, Call-a-Bike oder die Bahnhofsapp. Dies ist die Grundlage um »DIE Mobilitätsplattform für die Kunden« zu sein. Aber auch im Bereich der technischen Apps gebe es mittlerweile die permanente Fernüberwachung der Fahrtreppen und Aufzüge sowie ein Diagnosesystem zur Weichenüberwachung. ■

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

Im Personenverkehr auf lange Sicht keine Marktöffnung

Das Strategiegelgespräch im Lenkungskreis zeigte, dass für den Schienenverkehr Fortschritte erzielt wurden, etwa über die Regionalisierungsmittel oder die LuVF II. Allerdings sind in anderen Bereichen, wie dem europäischen Eisenbahnpaket, wichtige Weichenstellungen in weite Ferne gerückt. Wie durch finanzielle und regulatorische Maßnahmen der Schienensektor gestärkt werden kann, diskutierten der Lenkungskreisvorsitzende Pofalla mit den Bundestagsabgeordneten Fischer und Wilms.

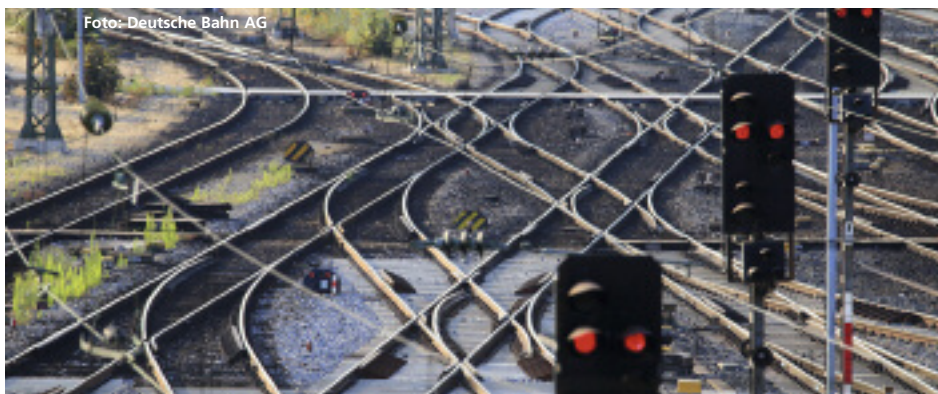


Foto: Deutsche Bahn AG

Mit Blick auf das vierte europäische Eisenbahnpaket betonte der Lenkungskreisvorsitzende **Ronald Pofalla**, Vorstand Wirtschaft, Recht und Regulierung, Deutsche Bahn AG, dass der Wettbewerb auf der Schiene in Deutschland bereits Normalität sei und sich dynamisch entwickle: Über 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen sind heute auf dem deutschen Schienennetz unterwegs. Der nun nachgebesserte Rechtsrahmen setze zwar auf europäischer Ebene Akzente für den Wettbewerb, die Marktöffnung in Personenverkehr könne aber in etlichen Ländern noch Jahre dauern. Zudem bewertete Pofalla die Revision der Regionalisierungsmittel und die Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG). Die Sicherung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel sei ein positives Beispiel für die gute Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Verkehrswirtschaft. Aufgrund der Planungssicherheit erwarte er ein steigendes Auftragsvolumen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Mit dem ERegG setze der Bund die EU-Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Recast) in deutsches Recht um.

Zudem bewertete Pofalla die Regionalisierungsmittel und die Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG). Die Sicherung der Regionalisierungsmittel sei ein positives Beispiel für die Geschlossenheit des Sektors. Die zu dynamisierenden 8,2 Milliarden Euro stellten eine Planungssicherheit dar, von der man ein steigendes Auftragsvolumen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erwarte.

Auch **Dirk Fischer MdB**, Berichterstatter ERegG der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag, begrüßte die Einigung zu den Regionalisierungsmitteln. Die Bundesländer müssten sich nun über die Aufteilung der zusätzlichen Mittel einigen.

Valerie Wilms MdB, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Obfrau im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages, sah den Vorschlag, den Trassenpreisanteil aus den Regionalisierungsmitteln direkt an die DB AG auszuzahlen, kritisch.

ERegG umstritten

Fischer betonte, dass mit dem ERegG ein Gesetzestext vorläge, um den Wettbewerb im Eisenbahnsektor weiter zu stimulieren.

Die geforderte Trassenpreisbremse sei teilweise kritisch zu sehen, da die Absenkung des Tarifs für den SPNV zulasten des Fernverkehrs und des Güterverkehrs gehe. Wilms kritisierte, dass beim ERegG zu viele Änderungsanträge zu kurzfristig eingingen. Es bestehe nun die Gefahr, dass sich in diesem Eilverfahren Fehler eingeschlichen hätten. Nachgebessert werden müsste laut Wilms bei den Regressansprüchen für Schlechtleistung.

20 Milliarden für Ersatzinvestitionen

Die LuVF II stelle strukturell eine deutliche Verbesserung dar, da nun unter Einbeziehung der Bahndividende ein eindeutiger Finanzierungskreislauf Schiene von 2015 bis 2019 etabliert worden sei, so Fischer. Bisher seien 20 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen in der LuVF bereitgestellt worden. Zudem stelle der Bund über das Brückensanierungsprogramm ausreichende Mittel zur Verfügung, um die Zustandsnoten der kritischen Eisenbahnbrückenbauwerke zu verbessern. Für Wilms gebe es noch Nachbesserungsbedarf bei der LuVF, insbesondere seien objektivierbare Qualitätskriterien wichtig und bessere Regressmöglichkeiten seitens des Bundes. Man müsse das Schienennetz stärker in die unternehmerische Verantwortung bringen, auf Doppik setzen und in der Bundeshaushaltsordnung den Investitionsbegriff neu definieren, so Wilms.

Automatisierung bei der Eisenbahn

Durch die Automatisierung des Schienenverkehrs sei eine Senkung der Betriebskosten mit einer deutlichen Erhöhung der Leistungsfähigkeit möglich, erklärte **Dr. Ralf Kaminsky**, Division Mobility, Siemens AG. Der Schienenverkehr habe für die Automatisierung eine gute Ausgangslage: Es gebe bereits eine hochentwickelte Leit- und Sicherungstechnik sowie Spurbindung. Dennoch blieben neben der Diskussion um eine Änderung der Betriebsordnungen kritische Punkte: etwa die Zugsicherung im Gleis sowie die Gefahrenüberwachung an den einzelnen Stationen. Die Diskussion sollte laut Kaminsky durch den Einsatz von Prototypen auf die betriebliche Ebene geführt werden, um sich mit den Zielen und Problemen aus dem betrieblichen Alltag auseinanderzusetzen. ■

Hersteller wollen Datensilos aufbrechen

Die Digitalisierung im Güterverkehr hat positive Auswirkungen auf die Umwelt, die Effizienz und die Sicherheit. Der MAN-Vorstandsvorsitzende, Joachim Drees, sieht auch die Fahrzeughersteller in der Pflicht, sich mit dieser Schlüsselfunktion im Logistikbereich einzubringen.



V. I. Schöder, Viesehon, Dr. Mosolf und Siegemund zu Beginn des Lenkungskreises

Angesichts der Margenschwäche in vielen Bereichen des Transportmarktes seien auch die Fahrzeughersteller aufgerufen, einen Beitrag zur Verbesserung der Erlösseite zu liefern, erklärte **Joachim Drees**, Vorsitzender des Vorstands MAN Truck & Bus AG. Mit seinem Unternehmensbereich »Digital

Beispielsweise könne dies für die Verknüpfung von Lenk- und Ruhezeiten mit Parkplatzinformationen oder die vorbeugende Wartung angewendet werden. Auch der Fahrer könne in seiner Tätigkeit aktiv begleitet werden, so dass er seinen Fahrstil verbrauchs- und verschleißoptimal anpasse



Drees über den Einfluss der Digitalisierung auf den Transportsektor

Solutions« führe MAN die Dienstleistungen rund um die Digitalisierung der Transportkette zusammen. Es gehe darum, Systembrüche in der Informationskette zu beheben und die Daten aus den isolierten Datensilos in vernetzte Systeme zu überführen. So könnten etwa die Zugmaschine und der Auflieger als wichtige Datenlieferanten zur Optimierung des Fahrzeugs, des Betriebs und der Logistikprozesse genutzt werden.

Wachstum umweltfreundlich fördern
Die Politik müsse sich zum Ziel setzen, Transport und Mobilität nachhaltig zu gestalten und gleichzeitig einen Spielraum für das Wachstum des Logistiksektors zu erhalten. Diese Auffassung vertrat **Thomas Viesehon MdB**, Berichterstatter Logistik der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag. Der Logistiksektor sei international und unterliege einem harten Wettbewerb. Es gelte, die weitere Verschärfung der Abgasnormen unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten zu bewerten, da die Vermeidungskosten je Einheit CO₂ immer stärker zunehmen. Die erreichte CO₂-Minderung je investiertem Euro müsse in einem wirtschaftlichen Verhältnis stehen. Für Viesehon sei deshalb der Steuervorteil von alternativen Antrieben und Vermeidungstechnologien ein wichtiges Lenkungsinstrument.

Für eine bessere Umweltbilanz bei schweren Nutzfahrzeugen biete Gas (LNG) als Kraftstoff gute Potenziale. Allerdings stünden derzeit höhere Anschaffungskosten bei den Fahrzeugen, eine geringe Infrastrukturdichte bei den Tankstellen und die im Vergleich zum Dieselmotor geringere Verfügbarkeit von LNG-Lösungen entgegen, so **Stefan Siegemund**, Bereichsleiter Energieeffiziente Verkehrssysteme Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena). Die bestehenden steuerlichen Anreize seien daher nicht ausreichend, um im großen Umfang auf Gas umzusteigen. Aufgabe der LNG-Taskforce sei es, gemeinsam mit Verladern, Speditionen, Fahrzeugherstellern und der Energiewirtschaft die Rahmenbedingungen für LNG deutlich zu verbessern und die Potenziale besser in die Branche hinein zu tragen. Über diese Initiative wolle man in den nächsten 10 Jahren mehr als 10.000 LNG-Nutzfahrzeuge in den Markt bringen.

24 Prozent weniger CO₂

Neben einer optimierten Transport- und Laderaumplanung, Investitionen in die Fahrzeugflotte und dem Einsatz von Telematiksystemen seien alternative Antriebskonzepte ein wichtiges Instrument für die Emissionsreduktion, bestätigte **Dustin Schöder**, Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG. Man habe im Feldversuch mit LNG eine Verringerung von CO₂ um ca. 24 Prozent, und NO_x von ca. 90 Prozent erreicht. Jedoch fehle es noch an einer ausreichenden Betankungsinfrastruktur. Der »Klimaschutzplan 2050« von Bundesumweltministerin Hendricks sei im Bundeskabinett verzögert worden, so dass November als frühester Termin für die Verabschiedung anstehe, sagte Lenkungskreisvorsitzender **Dr. Jörg Mosolf**, Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung, Horst Mosolf GmbH & Co. KG, Internationale Spedition. Mosolf erklärte, dass die Branche weiterhin zu ihrem Engagement im Klimaschutz stehe, diese aber Planungssicherheit für die Wirtschaft und politisches Augenmaß erforderten. Gerade beim Einsatz alternativer Antriebe und Kraftstoffe sei man auf verlässliche staatliche Rahmenbedingungen angewiesen. ■

Termine

Lenkungskreise

06.10. | Lübeck | Häfen und

Schifffahrt mit dem Vorsitzenden Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG sowie u. a. Prof. Kurt Bodewig, EU-Koordinator Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor, Vorstandsvorsitzender Baltic Sea Forum, Dr. Thomas Bronnert, Leiter Logistik, Wacker Chemie AG und Prof. Dr. Sebastian Jürgens, Geschäftsführer Lübecker Hafen GmbH, Dr. Tilo Klinner, Beauftragter für internationale Wirtschafts-, Handels- und Finanzpolitik, Außenwirtschaftsförderung und Technologiepolitik, Auswärtiges Amt

04.11. | Düsseldorf | Luftverkehr

mit dem Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands, Fraport AG, sowie u. a. Thomas Schnalke, Sprecher der Geschäftsführung Flughafen Düsseldorf GmbH, Michael von der Mühlen, Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Nando Cesarone, President Europe Region, United Parcel Service UPS, Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

08.11. | Bahntechnologie und Schienenverkehr

mit den Vorsitzenden Dr. Jochen Eickholt, CEO Siemens AG, Division Mobility, und Ronald Pofalla, Vorstand Wirtschaft, Recht und Regulierung, Deutsche Bahn AG und DB Mobility Logistics AG, Enak Ferlemann MdB, Parl. Sts beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

22.11. / Berlin / Infrastruktur

mit dem Vorsitzenden Nikolaus Graf von Matuschka, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft

29.11. / Berlin / Straßenverkehr und Telematik/Telekommunikation

mit den Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr, ADAC und Ivo Körner, Geschäftsführer Vertrieb Branchenkunden, Vice President Enterprise Sales DACH IMT, IBM Deutschland GmbH

MITGLIEDERBEITRAG APCOA PARKING

Die Zukunft des Parkens

Die Digitalisierung wird zu einschneidenden Veränderungen im gesamten Mobilitätssektor führen und damit auch starke Auswirkungen auf die künftige Nachfrage nach Parkraum haben. Das DVF-Mitgliedsunternehmen APCOA PARKING Holdings GmbH setzt daher auf innovative Technologien, die eine ganze Reihe neuer Serviceangebote ermöglichen. Mit Ihnen wird das Parken für Autofahrer schneller und komfortabler und sorgt gleichzeitig für eine Entlastung der Umwelt.



Derzeit ist das Parken in Innenstädten für den Konsumenten häufig mit einer zeitraubenden Parkplatzsuche verbunden. In Stadtzentren dauert es im Schnitt 15 Minuten bis ein freier Stellplatz gefunden ist. Das führt bei den Betroffenen regelmäßig zu Zeitnot, Stress und Ärger. Zudem verursachen Autofahrer, die eine Fläche zum Abstellen ihres Kraftfahrzeugs suchen, bis zu 30 Prozent des urbanen Straßenverkehrs. Damit ist das Parken nicht nur eine mühsame Prozedur für den Fahrer, sondern auch eine Belastung für die Innenstädte. In Untersuchungen zur Zahlungsbereitschaft für das Parken wurde herausgefunden: Jeder Zweite würde mehr Geld für

»Digitale Services werden künftig eine entscheidende Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit von Parkhausbetreibern spielen.«

Philippe Op de Beeck, CEO, APCOA PARKING Group

einen garantierten Stellplatz ausgeben. Jeder Dritte wünscht sich in diesem Zusammenhang die Möglichkeit, einen Parkplatz vorab reservieren zu können. Nicht nur für die Ersparnis von Zeit und Stress würden Autofahrer mehr zahlen, sondern auch für die damit einhergehende Reduzierung der Umweltbelastung: Die Hälfte der

Befragten gab an, auch für eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes eine höhere Parkgebühr in Kauf zu nehmen.

Nahtlose Mobilitäts-Services

Durch die Digitalisierung wird Parken ohne vorherige Suche auf reservierten Flächen möglich sein – und zwar im Rahmen von integrierten, nahtlosen Mobilitäts-Services. Dazu zählen neben der Online-Reservierung auch die Navigation zum Parkplatz, die barrierefreie Ein- und Ausfahrt ins Parkhaus über RFID-Technik, das Aufladen des Elektrofahrzeugs und die elektronische Zahlung aller Dienstleistungen. Besonders die Elektromobilität wird große Auswirkungen auf die Verbraucherwünsche haben. Bei mehr E-Fahrzeugen wird die Parkplatzsuche zu einer noch größeren Herausforderung. Der Verbraucher wird einen verlässlichen Zugang zu einer Ladestation erwarten, an der das Elektroauto während seiner Abwesenheit wieder Strom lädt.

Ladestationen in Parkhäusern

APCOA hat ihre Parkhäuser auf diese Zeit vorbereitet: Bis zum Ende dieses Jahres werden an 100 Standorten insgesamt 200

Ladestationen installiert sein. Künftig gilt es, für Kunden ein umfassendes Serviceangebot zusammenzustellen, das von der Reiseplanung bis hin zum Parkvorgang langt. Mit einer einzelnen App ist das nicht zu schaffen, vielmehr bedarf es einer umfassenden Digitalisierung über Branchengrenzen hinweg. ■

VORGESTELLT

Neue Mitglieder

COLO21 AG

Über das 2014 gegründete Unternehmen COLO21 AG mit Sitz in Bernstadt können Speditionsunternehmen freie Frachtkapazitäten anbieten und buchen. Versender, egal ob Produzenten, Händler oder Spediteure, können über eine gezielte Suche eine Mitfahrgelegenheit für ihre Güter finden und direkt buchen. Europaweit gehören rund 900 Spediteure zum COLO21-Netzwerk. Anders als bei Frachtenbörsen bietet COLO21 die Möglichkeit, Stückgut und Teilladungen zu versenden. Zudem können Spediteure ihre Angebote auch in der Luft- und Seefracht kostenlos über die Online-Plattform von COLO21 vermarkten. Ihre



Dienstleistungen in der Luftfracht (Airport-to-Airport) und in der Seefracht (Port-to-Port) werden damit für Verlader weltweit sichtbar. Abgerundet wird der Service durch das integrierte Qualitätsmanagement. Durch einen Delivery Performance Index (DPI), wird erstmals eine neutrale Qualitätsbewertung auf Sendungslevel ermöglicht.

Für die Nutzung der Plattform fallen für keinen Beteiligten Fixkosten an. Die Vergütung ist abhängig vom Sendungsaufkommen. Für die Sendungsvermittlung werden max. 5 Euro pro Sendung berechnet. Dabei übernimmt COLO21 das volle Delcredere-Risiko und garantiert die Zahlung. Sobald ein Transportunternehmer eine Sendung zugestellt und den entsprechenden Abliefernachweis hochgeladen hat, erhält er eine Gutschrift mit definiertem Zahlungsziel. Zudem werden alle Sendungsdaten inkl. Ablieferbelegen in einem System verwaltet.

Können Sendungen nicht durch eigene Systeme nachverfolgbar gemacht werden, bietet COLO21 ebenfalls mit Colotrace eine Smartphoneapp für GPS Tracking, Abliefernachweis scanning, Fingersigning und Tourenmanagement. So können Transport-

dienstleister ihre Kunden jederzeit über den Status ihrer Sendung informieren und behalten selbst alle Details papierlos im Blick.

colo21.com

Transdev GmbH

Die Transdev GmbH ist der führende private Nahverkehrsanbieter im deutschen Bahn- und Busverkehr. Mit ihren Bahnen, Bussen und Trams befördert die Transdev-Gruppe jährlich rund 250 Millionen Fahrgäste an ihr Ziel. Die Unternehmensgruppe betreibt mit ihren 40 Tochterbetrieben Nahverkehr auf Straße und Schiene, Charterverkehre auf Bestellung für Großunternehmen wie die Bundeswehr, deutschlandweite Buslogistik für Messen oder Großevents sowie individuelle Mobilitätsdienstleistungen für Businesskunden. Zudem ist die Transdev GmbH verlässlicher Partner beim Fahrkartenvertrieb und bündelt die Kompetenzen für alle Serviceleistungen rund um den Fahrgast im Transdev Kundenservice.

Die Transdev GmbH beschäftigt deutschlandweit aktuell rund 5.000 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen jährlichen Umsatz von rund 850 Millionen Euro. Die Beförderungsleistung beträgt aktuell 43 Millionen Zugkilometer, 70 Millionen Buskilometer sowie 0,6 Millionen Straßenbahnkilometer pro Jahr.

Die Fahrzeugflotte besteht aus über 340 Triebwagen, 111 Reisezugwagen, 40 Lokomotiven, 15 Straßenbahnen und ca. 1.300 Bussen. Im Busbereich hat beispielsweise die Transdev Rhein-Main GmbH



mit der Marke Alpina kürzlich den Auftrag für den Betrieb des Linienbündels Offenbach-Ost ab Dezember 2016 erhalten sowie Folgeaufträge für die Verkehre in Bad Homburg und Oberursel. Weitere Busbetriebe der Transdev-Gruppe sind die Palatina Bus GmbH, die Taeter-Tours GmbH oder die Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH. Im Schienenpersonennahverkehr erbringt die Transdev-Gruppe deutschlandweit unter

anderem mit der Bayerischen Oberlandbahn GmbH und der Marke »Meridian«, der NordWestBahn GmbH und der Transdev Sachsen-Anhalt GmbH umfangreiche Regionalverkehrsleistungen im Auftrag der Bundesländer.

transdev.de

Termine

Veranstaltungen

2.11. | Frankfurt am Main | 4. ZEIT-Konferenz Logistik & Mobilität in

Kooperation mit dem DVF. Diskussionsforen und Workshops, zum Thema Digitalisierung und Paradigmenwechsel in der Logistik und im Verkehr. Vortragende sind u. a. DVF-Präsidiumsvorsitzender Dr. Ulrich Nußbaum, DVF-Präsidiumsmitglied Dr. Jochen Eickholt, CEO der Division Mobility, Siemens AG, DVF-Präsidiumsmitglied Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Bahn AG und DB Mobility Logistics AG, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt MdB, Henrik Falk, Vorstandsvorsitzender Hamburger Hochbahn AG.

<http://convent.de/de/veranstaltungen/zeit-events/4-zeit-konferenz-logistik-mobilitaet/>

9.11. | Berlin | Parlamentarischer Abend »Strategien für den Personenfernverkehr«

der Parlamentsgruppe (PG) Schienenverkehr im Deutschen Bundestag und DVF unter anderem mit den Gästen Martin Burkert MdB, Vorsitzender des Ausschusses Verkehr und digitale Infrastruktur, Matthias Gastel MdB, Bahnpolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag, Berthold Huber, Vorstand Verkehr und Transport, Deutsche Bahn AG und DB Mobility Logistics AG, Ulrich Lange MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V., Gerwin Matysiak, Bundesvorsitzender Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V.

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030 KONSEQUENT UMSETZEN

Ohne Disziplin und politischen Willen verpufft der gute Ansatz

Am 3. August verabschiedete die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Nun soll der Bundestag auf dieser Basis die notwendigen Ausbaugesetze für Straße, Schiene und Wasserstraße beschließen, die zum Januar 2017 in Kraft treten. Der BVWP hat ein Gesamtvolumen von 269,6 Milliarden Euro, wovon 226,7 Milliarden in den Erhalt sowie Aus- und Neubau von prioritären Verkehrsprojekten bis zum Jahr 2030 investiert werden. »Unseres Erachtens eine richtige Gewichtung«, so DVF-Geschäftsführer Thomas Hailer. »Aber es kommt auf die richtige Umsetzung an - nur dann kann die Verkehrsinfrastruktur wirklich profitieren.«

Foto: Deutsche Bahn AG



»Das veranschlagte Finanzvolumen von rund 15 Milliarden Euro jährlich bis 2030 entspricht in etwa dem Bedarf, den das ›Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur‹ des DVF schon seit langem einfordert«, erklärt **Thomas Hailer**. Positiv sei auch die stärkere Priorisierung von Projekten durch eine neue Kennzeichnung »Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung« (VB-E) sowie

»Wir erwarten, dass der Bundesverkehrswegeplan jetzt auch über die Ausbaugesetze und Investitionspläne zeitnah umgesetzt wird.«

Thomas Hailer

die Sensitivitätsanalyse der Projekte u. a. mit einer Berücksichtigung ihrer Auswirkung auf das Gesamtnetz. Der Bund sieht vor, 49,3 Prozent in die Straße, 41,6 Prozent in die Schiene und 9,1 Prozent in die Wasserstraße zu investieren.

»Jetzt gilt es, zusätzliche Begehrlichkeiten aus den Wahlkreisen abzuwehren. Dazu ist Disziplin und der politische Wille nötig.

Denn Finanzmittel, die nicht verbaut werden können, müssen im nächsten Jahr zusätzlich zur Verfügung gestellt werden«, mahnt der DVF-Geschäftsführer. Auf keinen Fall dürften diese Gelder »quasi durch die Hintertüre« in nachrangige Projekte abgezweigt werden.

Offene Punkte für die Umsetzung

In seiner Stellungnahme zum BVWP hat das DVF auch offene Punkte adressiert. So etwa sollten Projekte zur Stärkung der Schienenverkehrsknoten ausreichend finanziell unterlegt und die vorrangige Realisierung von kleineren Maßnahmen mit hoher verkehrlicher Gesamtwirkung in den Investitionsplänen gebündelt werden.

Zudem muss nach Ansicht des DVF der Verkehrsinfrastrukturbericht als Informationsbasis und Erfolgsmaßstab für die Um-

setzung des BVWP aussagekräftiger gestaltet und regelmäßig aktualisiert werden. Für eine realistische Finanzplanung sind die durchschnittliche Teuerungsrate als Risikopuffer einzuplanen und die so entstehenden Mehrkosten finanziell im BVWP zu hinterlegen. Denn nur wenn die Bundesmittel an den Engpassstellen zügig investiert werden, kann der Investitionsstau der vergangenen Jahre aufgelöst werden. ■

Politikspiegel

EU-Beihilferegulation Häfen

Die aktuelle Entwicklung in der hafengebundenen Beihilfepolitik der EU-Kommission sieht das DVF mit großer Sorge: Die Generaldirektion (GD) Wettbewerb hat im Frühjahr 2016 einen Vorschlag zur Revision der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) vorgelegt. Danach würde praktisch jede öffentliche Finanzierung von Autobahnen, Schienenwegen oder seewärtigen Zufahrten eine notifizierungspflichtige Beihilfe darstellen, wenn der betreffende Verkehrsweg irgendwie mit einem großen Hafen in Verbindung steht. Auch öffentliche Mittel, die der Infrastruktur in den Häfen selbst zugutekommen, ordnet die GD pauschal als notifizierungspflichtig ein.

Wenn diese Rechtsauffassung umgesetzt wird, stellt das die Zukunft der großen deutschen Seehäfen gravierend in Frage. Nach Auffassung des DVF kann es nicht gewollt sein, den Beihilfebegriff so extensiv auszulegen, dass Investitionen zum grundlegenden Erhalt der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur in Brüssel gerechtfertigt werden müssen. Schon bald wird die GD einen überarbeiteten Vorschlag veröffentlichen und dann eine zweite Konsultation durchführen, mit dem Ziel, die Revision bis Jahresende abzuschließen. Das DVF setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass die öffentliche Finanzierung der Verkehrsanbindungen der Häfen und die allgemeine Infrastruktur in den Häfen nicht als notifizierungspflichtig einzustufen. Investitionen in Straßen, Schienen und Wasserwege sind öffentliche Aufgabe und keine Beihilfe.

Die GD greift außerdem Themen wie die Laufzeitbegrenzung, Konzessionen und Mietverträge von Terminalbetreibern wieder auf. Diese Fragen haben Rat und Parlament der EU bereits eingehend diskutiert und geregelt. Sie sind sachlich kein Regelungsgegenstand des Beihilferechts.