

Editorial

Wendepunkt in der Mobilitätsgeschichte

Die Digitalisierung, nicht nur in Form des Smartphones, hat die Möglichkeiten unserer Mobilität grundlegend verändert. Technologische Entwicklungen in der Fahrzeugtechnik und Hochleistungscomputer mit ungeahnten Speicherkapazitäten ermöglichen uns, die Verkehrswelt neu zu organisieren. Wir sind an einen Wendepunkt in der Geschichte der Mobilität angekommen. Immer mehr Mobilitätsplattformen drängen auf den Markt und wollen dem Kunden eine optimal geplante Verbindung in einem Buch- und Bezahlvorgang anbieten und sogar eigene Fahrten.

Ich sehe darin eine große Chance für uns Verkehrsunternehmen. Der ÖPNV in Deutschland ist nach wie vor das Rückgrat der Mobilität. Schnell, sicher und zuverlässig waren im vergangenen Jahr 12 Milliarden Menschen mit Bussen und Bahnen der Öffentlichen unterwegs. Neue Mobilitätsdienstleistungen können eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV in Städten und ländlichen Regionen sein. Wir können voneinander profitieren und so für den

Kunden ein super Angebot schaffen. Das geht aber nur, wenn wir gemeinschaftlich Lösungen entwickeln, in das ÖV-Angebot integrieren

und dabei soziale, steuerliche, qualitative und betriebliche Leitplanken beachten.

Dr. Sigrid Nikutta
Mitglied des Präsidiums

MOBILITÄT 4.0: INFORMIERT, VERNETZT, GEBUCHT, BEZAHLT

Digitaler Umbruch hilft dem ÖPNV

Die Menschen werden zukünftig noch multimodaler unterwegs sein, als heute schon. Share-Economy wird sich ausweiten, auch Dank der immer besser werdenden Informations-, Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten per Handy oder Tablet. Smart-Mobility sei auf dem Vormarsch, so Joris D'Inca, Partner Oliver Wyman GmbH beim Dialogforum von DVF und VDV auf der Messe InnoTrans. Was bedeutet das für den traditionellen ÖPNV, wie Verhalten sich Startups in diesem Bereich und wie lässt sich überhaupt damit Geld verdienen? Hochkarätige Experten gingen in einen spannenden Dialog.



Zusammenarbeit von Startups und ÖPNV. Darüber diskutierten v. l. Jarzombek MdB, Dr. Delhaes Handelsblatt (Moderator), Schneider, an den Meulen, Noblet, D'Inca und Dr. Nikutta

»Wir stehen vor einem positiven historischen Umbruch im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den die Digitalisierung für unsere Branche mit sich bringt«, so **Dr. Sigrid Nikutta**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), AöR.

Elefanten und Startups

»Der Schlüssel liegt darin, dass alteingesessene Verkehrsunternehmen wie die BVG als Rückgrat des Nahverkehrs und Startups mit ihren neuen Ideen und An-

geboten gemeinsam ausloten, wie ein besseres Mobilitätsangebot für den Kunden aussehen könnte. Zum Beispiel kann etwa in Gebieten, in denen der ÖPNV keine dichten Takte fährt, so ein ergänzendes

Top-Themen

3 Strenge Grenzwerte für Schwefel

6 Mehr Realismus bei der Dekarbonisierung nötig

6 Klimaschutz im Luftverkehr



Angebot geschaffen werden«, erklärte Nikutta. Ziel müsse sein, mehr Kunden in das Verkehrssystem ÖPNV zu bekommen. Man dürfe bei der Diskussion um neue Mobilitätsformen nicht vergessen, dass die kommunalen Verkehrsunternehmen eine Daseinsvorsorge zu erfüllen haben.

Das Verhältnis ÖPNV zu neuen Mobilitätsanbietern werde meistens noch sehr einseitig als »Elefanten gegen Startups« gesehen, sagte **Anne-Laure de Noblet**, Head of Marketing ally, Door2Door GmbH. Das sei aber eine falsche Herangehensweise. Denn es ginge darum, für den Kunden die Fahrt einfach zu gestalten. Der ÖPNV und die Startups sollten kooperieren und die Mobilitätslücken schließen.

Katina Schneider, Co-Founder, Business-Developer, Match Rider UG, betonte ebenfalls, dass sie sich mit dem Geschäftsmodell von Match Rider nicht als Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV verstehe, sondern als eine Ergänzung auf Strecken, bei denen es kein oder ein schlechtes ÖPNV-Angebot gebe. »Mit unserer App können beispielsweise Pendler ihren Arbeitsweg mit einer Mitfahrgelegenheit kombinieren. So erreichen wir, dass weniger Autos unterwegs sind.« Ihr Unternehmen arbeite mit der Politik zusammen und richte sich nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Gesetzliche Grundlagen ändern

Allerdings sei der Rahmen des PBefG für Ausnahmereiche eng, wie etwa die Obergrenze bei Fahrtgelten von 35 Cent pro Kilometer, so Schneider weiter. Beim Kon-

zept von Match Rider erhalte der Fahrer in jedem Fall 10 Cent/Kilometer – mit oder ohne Mitfahrer. Der Mitfahrer bezahle 15 Cent/Kilometer.

Noblet bemängelte, dass das PBefG in seiner heutigen Ausgestaltung viele neue Mobilitätsmodelle ausgrenze. Um innovative Angebote wie das Sammeltaxi AllyGator dauerhaft zu ermöglichen, sei eine flexiblere gesetzliche Regelung erforderlich.

»Das Personenbeförderungsgesetz muss Experimentierklauseln einführen, um die neuen Möglichkeiten auszuprobieren.«

Thomas Jarzombek MdB

Es nütze außerdem niemanden, einzelne Anbieter zu schützen.

»Wir dürfen den Strick des PBefG für die Startups in diesem Bereich nicht zu streng knüpfen«, bestätigte **Thomas Jarzombek MdB**, Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für die Digitale Agenda, den Denkansatz von Noblet. Es müssten Experimentierklauseln ermöglicht werden, um neue Möglichkeiten vernünftig ausprobieren zu können. Der Fahrgast habe einen Mobilitätswunsch und es gehe ihm nicht um das PBefG, ergänzte Nikutta. Es gehe vielmehr darum, das Mobilitätsbedürfnis umweltfreundlich, einfach und bedarfsgerecht zu erfüllen. Jarzombek führte einen weiteren Aspekt für Nutzungshindernisse auf: Die Bequemlichkeit der Menschen. Denn viele Pendler hätten einen gewohnten Arbeitsweg und suchten sich nicht jeden Morgen auf's Neue in einer App einen anderen

Fahrtweg aus. Das Fahrverhalten hänge von verschiedensten Parametern ab, so Jarzombek. Auch Schneider stimmte dem zu, dass die Bequemlichkeit der Nutzer eine Hürde für die Akzeptanz und Annahme neuer Mobilitätsangebote sein könnte.

Apps besser integrieren

Zukünftig werde das Kundenverhalten antizipiert und so das Angebot darauf besser abgestimmt, erklärte **Joris D'Inca**, Partner Oliver Wyman GmbH. Über entsprechende Algorithmen würden vorausschauende Daten Fehlinformationen und Fehlsteuerungen vermieden. Ebenso könnten im Bereich der Transportmittel über »predictive maintenance« Schäden verhindert werden. Dadurch werde Mobilität noch bedarfsgerechter und zuverlässiger.

Einen großen Vorteil in der Digitalisierung sah auch **Helmut an de Meulen**, Gesellschafter Materna GmbH: »Von der Digitalisierung der Mobilität profitieren alle – private Reisende, die Wirtschaft und die öffentliche Hand. Durch Car-to-Car- und

Car-to-I-Kommunikation wird es mehr Verkehrssicherheit und eine effektiver genutzte Infrastruktur geben. Automatisiertes Fahren und biometrische Steuerungen eröffnen neue Mobilitätschancen zum Beispiel für behinderte und ältere Menschen.«

Jarzombek sprach sich dafür aus, mehr Daten aus den Apps zu nutzen, um die bestehenden Angebote zu optimieren. Die Daten der Startups wären eine Basis für die Betreiber. So könnte der ÖPNV in den Zeiten mit wenig Auslastung statt großer Busse kleine Fahrzeuge einsetzen und das Angebot flexibler gestalten. Durch ein Franchise-System wie bei AllyGator wäre dies eine günstige Alternative. Nikutta gab zu bedenken, dass dies bei den strengen Datenschutzregeln in Deutschland eher schwierig sei. ■

Strenge Grenzwerte für Schwefel

Wie können sich die deutschen Häfen im scharfen Wettbewerb mit den europäischen Häfen behaupten, speziell im Ostseeverkehr? Welche Maßnahmen sind geeignet, um erfolgreich am Markt zu agieren und einen Aufwärtstrend zu fördern? Sollen noch strengere Grenzwerte im Nord-Ostsee-Gebiet eingeführt werden? Brisante und wichtige Fragen, die der Lenkungskreis unter dem Vorsitz von BLG-Chef Frank Dreeke diskutierte.



V. I. Saxe, Dreeke, Dr. Jürgens, Dr. Klinner, Dr. Bronnert im Kreuzfahrtterminal »Ostpreußenkai« in Travemünde

Die Herbstsitzung hat der Lenkungskreis Häfen und Schifffahrt für Gespräche über die Entwicklungsperspektiven der Häfen im Ostseeraum genutzt. Das Treffen fand auf Einladung der Hafen-Gesellschaft in Lübeck statt. Die Umschlagsmengen auf wichtigen Ostseerelationen sind in den letzten Jahren durch politische und wirtschaftliche Faktoren erheblich belastet. Im Mittelpunkt der Sitzung stand die Frage, wie sich die deutschen Häfen in dem verschärften Wettbewerb erfolgreich positionieren können und was getan werden kann, um eine Aufwärtsentwicklung im Warenaustausch zu unterstützen.

Dialog mit Russland wichtig

Der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck, **Bernd Saxe**, wies eingangs auf die fundamentale Bedeutung eines freien Handels nicht nur für die Küstenwirtschaft hin. Mit Blick auf die fortbestehenden gegenseitigen Sanktionen im Verhältnis zu Russland betonte er die Notwendigkeit des Dialogs. Der Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH LHG, **Prof. Dr. Sebastian Jürgens**, ergänzte dies mit Erläuterungen zum Engagement der LHG in Russland. Jürgens hob den aufkommensstarken RoRo-

Verkehr in Lübeck als Alleinstellungsmerkmal hervor. Bei den Transportketten und im Logistikbereich werde der Hafen sein Engagement ausweiten. Notwendig seien langfristig angelegte Investitionen. Daher sei die LHG inzwischen durch ihre Speditionstochter mit einer Beteiligungsgesellschaft in Russland aktiv.

Mit **Dr. Tilo Klinner**, dem Beauftragten des Auswärtigen Amtes für internationale Wirtschafts-, Handels- und Finanzpolitik, Außenwirtschaftsförderung und Technologiepolitik, war im Lenkungskreis ein profiliertes politischer Kenner des Landes zu Gast. Aus dem Gespräch erhielt der Lenkungskreis mittel- und langfristig wichtige Orientierungspunkte für das wirtschaftliche Engagement in Russland. Das beiderseitige Interesse an einer konstruktiven Zusammenarbeit ist unverändert groß. Dieser Aspekt sollte trotz der ernsten und international weitreichenden Krise die langfristige Entwicklung positiv beeinflussen. Der Austausch zum Seeverkehr mit den baltischen Staaten wurde ergänzt durch Einschätzungen von Bundesverkehrsminister a. D. **Prof. Kurt Bodewig**, EU-Koordinator Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor, Vorstandsvorsitzender des Baltic Sea Forum. Bodewig gab in sei-

ner Funktion als EU-Koordinator auch Auskunft über die Förderung des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors, der Schweden über Polen mit dem Mittelmeerraum verbindet und der für die deutschen Häfen wettbewerbslich relevant ist.

SECA in weiteren Fahrgebieten

Ein weiteres Thema war die von den Anrainerstaaten geplante Einführung eines Stickoxid-Kontrollgebietes in Nord- und Ostsee (NECA). Der Lenkungskreisvorsitzende **Frank Dreeke**, Vorsitzender des Vorstands BLG Logistics Group AG & Co. KG, machte in der Sitzung deutlich, dass das DVF einen solchen Schritt ablehnt. Andere Fahrgebiete sollten nach seiner Einschätzung zunächst die scharfen Schwefelgrenzwerte (SECA) einführen, bevor Nord- und Ostsee erneut als Vorreiter Maßnahmen in weiteren Emissionssektoren in Angriff nehmen. Auch LHG-Chef Jürgens forderte, dass Regelungen wie SECA und NECA in allen relevanten Fahrgebieten gelten müssten. Er ergänzte, dass ebenso bei der finanziellen Förderung der Fehmarnbelt-Querung stärker auf ein Level-Playing-Field für die bestehenden Transportwege geachtet werden müsse.

Anbindung bayerischer Häfen

Der Lenkungskreis diskutierte mit **Dr. Thomas Bronnert**, Leiter Logistik, Wacker Chemie AG, über die Anbindung Bayerns an die deutschen Seehäfen. Bronner verdeutlichte, wie wichtig eine leistungsfähige Infrastruktur, effiziente Anbindungen, sowie Flexibilität und Verlässlichkeit im Wettbewerb der Transportketten sind. Der Lenkungskreis wird den Dialog mit den Verladern fortsetzen, um den Ausbau der Verkehrswege im Seehafenhinterland gemeinsam gezielt voranzubringen. ■

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

Termine

Lenkungsreise

22.11. | Berlin | Infrastruktur mit dem Vorsitzenden Nikolaus Graf von Matuschka, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands, HOCHTIEF Aktiengesellschaft sowie Gästen u. a. Dirk Brandenburger, Geschäftsführer DEGES, und Martin Huber, Amtsleiter Amt für Verkehr und Straßenwesen, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

29.11. | Berlin | Gemeinsame Sitzung 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 sowie weiteren Gästen u. a. Dr. Tobias Miethaner, Abteilungsleiter Digitale Gesellschaft, BMVI, Lior Sethon, Europachef Mobile Eye und Dr. Dietmar Geppert, Director Marketing & Sales, APCOA Park Holdings.

Veranstaltungen

24.11. | Berlin | Abendveranstaltung des DVF zum Thema »Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz – ein modernes Verkehrssystem schafft beides!« mit dem DVF-Präsidiumsvorsitzenden Dr. Ulrich Nußbaum und weiteren Gästen unter anderem mit Dr. Barbara Hendricks MdB, Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Arnold Vaatz MdB, Stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und Christian Schreyer, Vorsitzender der Geschäftsführung, Transdev GmbH.

29.11. | Berlin | Logistics Hall of Fame, Gala im BMVI. Ehrung von Persönlichkeiten, die sich um die Weiterentwicklung von Logistik und Supply Chain Management außergewöhnlich verdient gemacht haben. Dieses Mal werden »Historic Milestones of Logistics« von 1490 bis ins Jahr 2000 bei der Aufnahmezeremonie ausgezeichnet.

logisticshalloffame.net

MITGLIEDERBEITRAG IMPERIAL LOGISTICS INTERNATIONAL

Bits und Bytes im Fluss

Das Zeitalter der Montanindustrie hat in Deutschland seinen Zenit überschritten. Die Nachfrage für Binnenschifftransporte von fossilen Grund- und Brennstoffen für Stahlindustrie und Energieerzeuger sinkt. Mit effizienteren digital gelenkten Prozessen steuert das DVF-Mitglied IMPERIAL Logistics International gegen.

Die Binnenschifffahrt hat einen großen Nachholbedarf in Richtung effizienter Prozesse. Für einen Logistikkonzern, der sich zur modernen Güter- und Datenmobilität bekennt, ist es schwer vermittelbar, wenn im Operating und bei der Disposition von Binnenschiffen unnötige Leerfahrten noch immer die Ertragssituation belasten, während zum Beispiel der Straßengüterverkehr Ladung und Raum seit vielen Jahren auf effiziente Weise in Laderaumbörsen zusammenführt. Vor dem Hintergrund eines sinkenden Anteils am Modal Split müssen Binnenreedereien und freie Schiffseigner (Partikuliere) ihre Tonnage optimaler auslasten und einsetzen.

IFMS lastet Schiffe optimal aus

IMPERIAL Logistics International hat in der Business Unit Shipping deshalb einen konsequenten Digitalisierungskurs eingeschlagen. Das Unternehmen hat eine sechsstellige Summe in die Entwicklung und Einführung einer webbasierten E-Commerce-Plattform investiert. Über das IMPERIAL Freight Management System IFMS wird in Zukunft das gesamte Ladungsvolumen von Europas größter Binnenschiffsreederei abgewickelt. Das Ziel besteht darin, die Schiffsdisposition zu optimieren und Schiffe besser auszulasten. Im ersten Schritt wurden zunächst die zu IMPERIAL gehörende Flotte und das interne Ladungsvolumen aller IMPERIAL-Standorte auf einem internen Marktplatz

zusammengeführt. Über Bildschirme in den Büros informieren sich Disponenten aller IMPERIAL-Standorte in Echtzeit über abzufahrende Ladungen und zur Verfügung stehende Schiffe. Ab Anfang 2017 wird IFMS für Partikuliere und ab Mitte 2017 für externe Verlader geöffnet.

Einfache Abwicklung via App

Im Prinzip funktioniert IFMS wie Laderaumbörsen, die im Straßengüterverkehr seit langem eingesetzt werden. Darüber hinaus vereinfacht IFMS auch die Transportabwicklung an Bord, denn die registrierten Schiffe können über eine mobile App Informationen wie zum Beispiel Positionen oder Lade-Löschdokumente einfach übermitteln. Wenn IMPERIAL sein gesamtes jährliches Ladungsvolumen von 50 bis 60 Millionen Tonnen in IFMS eingespeist hat, werden etwa 20 Prozent des gesamten Jahresvolumens der deutschen Binnenschifffahrt im IFMS erfasst sein.

In einem Verkehrszweig, dessen Prozesse noch mit traditionellen analogen Methoden ablaufen, sind Digitalisierungsschritte behutsam anzugehen. Das elektronische System wird den traditionell sehr persönlichen Kontakt zwischen Schiffer und Disponent aber keinesfalls überflüssig machen und auch jahrzehntelang gepflegte persönliche Kommunikationskanäle nicht vollständig ersetzen. ■

Bessere Auslastung mit IFMS. IMPERIAL-Trockenfrachter »Dundee« auf dem Rhein

Foto: Dünner



Energieeffizienz im urbanen Entsorgungverkehr

Der Ruf nach sauberer Luft in den Städten wird immer lauter. Gerade Lieferverkehre, Taxen und Entsorgungsfahrzeuge, die permanent im Einsatz sind, können für eine Verbesserung sorgen. Ein gutes Beispiel dafür ist die Berliner Stadtreinigung BSR. Das DVF-Mitglied hat Wirtschaftlichkeit, Ökologie und soziale Verantwortung zur Unternehmensstrategie gemacht und dazu gehört auch ein innovativer Fuhrpark.



Foto: BSR

BSR-Fahrzeuge vor dem Brandenburger Tor in Berlin

Fast 1700 Fahrzeuge - vom Müllsammel-fahrzeug über Streufahrzeuge für den Winterdienst und Gehwegkehrmaschinen bis hin zum PKW - zum Beispiel für Einsatzleitung und Kundendienst - umfasst der Fuhrpark des Unternehmens. In zwei Hauptwerkstätten und elf kleinen Werkstätten auf den Betriebshöfen wird die Flotte in rund 210.000 Instandhaltungsstunden pro Jahr einsatzbereit gehalten.

Um als großer Nachfrager im Markt Entwicklungen anzustoßen, müssen nicht nur im Fuhrpark die Bedürfnisse der Großstadt, der Berlinerinnen und der Berliner und der eigenen Beschäftigten im Voraus gedacht werden.

Alternative Antriebe im Einsatz

Schon seit Mitte der 1990er Jahre stehen bei der BSR alternative Antriebe auch für die großen Nutzfahrzeuge im Fokus. So gehört das Unternehmen zu den ersten

Nutzern gasbetriebener Müllfahrzeuge, die im Großstadtbetrieb getestet und gemeinsam mit der Fahrzeugindustrie weiter entwickelt wurden. Heute verfügt die Hälfte der 300 Müllfahrzeuge über gasbetriebene Motoren. Seit 2013 kommt das Gas dafür quasi aus der eigenen Produktion. In der Biovergärungsanlage wird aus Berliner Bioabfall neben Dünger auch Biogas, mit dem

»Bei unseren Dienstleistungen geht's nicht ohne Fuhrpark. Wichtig für uns: so umweltbewusst wie möglich unterwegs sein, die Großstadt der Zukunft im Voraus denken und neue Entwicklungen anstoßen.«

Dr. Tanja Wielgoß, Vorstandsvorsitzende der BSR

die Fahrzeuge an drei Standorten mit eigenen Gastankstellen betankt werden. 2,5 Millionen Liter Diesel werden so ersetzt und die Hälfte der Müllsammelkilometer wird klimaneutral, leiser und ohne Diesel-

rußemissionen gefahren. Für dieses Konzept hat die BSR unter anderem den ECO Performance Award 2016 in der Kategorie Großunternehmen erhalten.

20 % weniger Kraftstoffverbrauch

Die BSR-Flotte wird auch an der Nutzung erneuerbarer Energien und der Steigerung der Energieeffizienz ausgerichtet. So erprobt die BSR aktuell Müllsammelfahrzeuge mit Hybridantrieb und vollelektrischem Plug-In-Aufbau. Mit leistungsabhängigen Hydraulikanlagen bei Streu- und Ladekran-fahrzeugen konnten die Kraftstoffverbräuche dieser Fahrzeugart um bis zu 20 Prozent im Vergleich zu herkömmlicher Technik verringert werden. Zudem ist energieeffizientes Fahren ein wesentlicher Teil der unternehmensinternen Qualifikation von Berufskraftfahrern.

Rund 70 Prozent des BSR Fahrzeugbestandes erfüllen heute mindestens die Schadstoffemissionsklasse Euro V. Mehr als 20 Prozent der Pkw-Flotte ist mit einem Elektroantrieb ausgestattet. Der aktuelle durchschnittliche CO₂-Flottenwert für Pkw liegt damit unter 93 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Neueste Errungenschaft im elektrisch betriebenen Fuhrpark der BSR ist ein Lastenpedelec, das bei der BSR weiterentwickelt wurde und in der Straßenreinigung bei der neuen Aufgabe der Parkreinigung hilft.

Strategisches Fuhrparkmanagement

Ein vorausdenkendes, strategisches Fuhrparkmanagement und eine entsprechende langfristige Investitionsplanung sind eine der Voraussetzungen dafür, dass die Gebühren

für Müllabfuhr und Straßenreinigung in Berlin zu den niedrigsten unter den deutschen Großstädten gehören. Und das mit einem modernen und umweltschonenden Fuhrpark. ■

DVF-STELLUNGNAHME ZUM ENTWURF DES KLIMASCHUTZPLANS 2050

Mehr Realismus bei der Dekarbonisierung nötig

»Die deutsche Verkehrswirtschaft will ihren Teil zur Eindämmung des Klimawandels beitragen. Dafür brauchen wir einen realistischen Transformationspfad. In dieser Hinsicht gibt es beim Entwurf des Klimaschutzplans noch Diskussionsbedarf«, kommentiert der Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums (DVF) Thomas Hailer den Entwurf des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung.

Foto: M. Knoll



»Stichworte wie »Abbau umweltschädlicher Subventionen« und »ökologische Steuerreform« im aktuellen Entwurf des Klimaschutzplans 2050 dürfen kein Freibrief für einseitige Belastungen von einzelnen Verkehrsträgern sein.« **Thomas Hailer** beton-

der Pkw-Verkehr schrittweise auf elektrische Antriebe umgestellt werden. Bei schweren Nutzfahrzeugen im Straßengüterverkehr, beim Luft- und Schiffsverkehr seien die Hürden der klimapolitischen Transformation aber wesentlich höher.

Wann die erforderlichen neuen Kraftstoffe und Antriebe für diese Verkehrssektoren wirtschaftlich tragfähig werden, sei derzeit noch Spekulation. Hailer: »Der Verkehr braucht diese Innovationen. Unsere Sorge ist jedoch, dass mit langfristigen Zukunftsszenarien Erwartungen geweckt werden, die jedenfalls in den kommenden Jahren noch nicht einlösbar sind. Solche Missverständnisse müssen im Klimaschutzplan vermieden werden.«

»Wir wollen mehr Klimaschutz erreichen, aber gleichzeitig auch die Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Deutschland absichern und perspektivisch ausbauen.«

Thomas Hailer

te, dass politische Vorgaben zur Emissionsreduktion langfristig planbar und verlässlich sein müssten: »Notwendig sei hierfür eine langfristige, praktikable und klar kommunizierte Strategie zur Senkung von CO₂- und NO_x-Emissionen im Verkehr. Kernpunkt einer solchen Strategie müsse die technologieoffene Entwicklung von alternativen Antrieben und Kraftstoffen sein. Dabei darf es keine deutsche oder europäische Insellösungen geben.

Keine falschen Erwartungen wecken

Nach Einschätzung des DVF muss der Schienenverkehr und der Öffentliche Personennahverkehr zur Erreichung der langfristigen Klimaziele ausgebaut und

Es sei daher richtig, dass im aktuellen Entwurf auch auf die Bedeutung von kurz- und mittelfristig machbaren Maßnahmen hingewiesen werde. Potenziale für die Effizienzsteigerung bei vorhandenen Antrieben müssten genutzt, die Verkehrsinfrastruktur verbessert, die digitale Vernetzung und die Automatisierung in allen Verkehrsbereichen vorangebracht werden. Hailer: »Wenn der gesamte Verkehrssektor in den kommenden zehn bis zwanzig Jahren eine Emissionsreduktion in absoluten Zahlen erreichen soll, dann muss die Integration, Leistungsfähigkeit und Effizienz der Verkehrsträger auf ein neues Niveau gehoben werden. Das sollte im Klimaschutzplan noch stärker betont werden.« ■

Politikspiegel

Klimaschutz im Luftverkehr

Die Vollversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO hat beschlossen, ab 2021 ein marktbasierendes Klimaschutzinstrument für internationale Flüge einzuführen. Dazu erklärt DVF-Geschäftsführer **Thomas Hailer**: »Es ist ein entscheidender Fortschritt, dass sich die Staaten weltweit auf ein gemeinsames Instrument geeinigt haben, um die CO₂-Emissionen durch das Luftverkehrswachstum in Zukunft zu neutralisieren. Im Luftverkehr helfen nur globale Klimaschutzmaßnahmen weiter. Nationale oder europäische Alleingänge führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Deshalb ist es wichtig, dass jetzt auch innereuropäisch konsequent auf den internationalen Mechanismus umgestiegen wird und die EU den Emissionshandel im Luftverkehr mit dem Start des ICAO-Offsetting beendet.«

Die ICAO hat ein Stufensystem ab 2021 vereinbart. Es trägt den Namen CORSIA (Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation). Die Teilnahme ist zunächst freiwillig. Aller-

Foto: Fraport AG



dings haben sehr viele Länder ihre Beteiligung bereits von Beginn an zugesagt, darunter alle EU-Mitgliedstaaten, die USA und China. Die vorliegenden Zusagen von 64 Ländern decken 84 Prozent des Weltluftverkehrs ab. Ab 2027 ist das System für alle ICAO-Mitgliedstaaten und deren Airlines verpflichtend.