

Editorial

Bürokratische und technische Hürden abbauen!

Schienenpersonenfernverkehr und Fernlinienbus schneiden bei den Umweltwirkungen beide sehr gut ab. Je nach eingesetzten Fahrzeugen, Auslastung und Energiemix liegt der Verbrauch je Fahrgast umgerechnet zwischen 1,1 und 1,9 Litern Benzinäquivalent. Dadurch leisten Bus und Bahn einen wichtigen Beitrag zur effizienten Nutzung der Verkehrswege und zur Verbesserung der Umweltbilanz des Verkehrssektors. Entscheidend ist, ob beide Verkehrsmittel gemeinsam in der Lage sind zukünftig ein wirtschaftlich nachhaltiges Marktergebnis zu erzielen und auch die von unserem Staat eingeforderte Daseinsvorsorge zu erfüllen. Aber immer noch bestehen bürokratische, technische und kostenseitige Hemmnisse, wie die hohe Belastung des Schienenverkehrs durch die Energiesteuern und EEG-Umlage oder administrative Hürden bei der Zulassung. Diese gilt es schleunigst abzubauen! Man denke nur an die Nachweispflichten für Triebzüge und Wagen, Lokführer- und Fahrer-mangel als Wachstumsbeschränkungen oder die langfristige Betriebsverpflichtung bei Liniengenehmigungen für Busse.



Wenn diese Hemmnisse überwunden werden, bietet der Markt genügend Potenzial für beide dynamischen Player. Die Zukunft des Personenfernverkehrs liegt ganz klar bei Schiene UND Bus.

Thomas Hailer
Geschäftsführer

PARLAMENTARISCHER ABEND STRATEGIEN FÜR DEN PERSONENFERNVERKEHR

Daseinsvorsorge und Wettbewerb - Ein Spagat für die Politik

Wie kann die Wettbewerbsfähigkeit beim Personenfernverkehr von Bus und Bahn gestärkt werden und gleichzeitig der Spagat zwischen staatlich beauftragter Daseinsvorsorge und unternehmerischer Eigenwirtschaftlichkeit gelingen? Über diese Frage diskutierten Verkehrspolitiker, sowie Vertreter von Verbänden und der Deutschen Bahn hitzig beim Parlamentarischen Abend des DVF und der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag.



V. I. Lange MdB, Fockenbrock (Moderator), Leonard, Matysiak, Huber, Burkert MdB und Gastel MdB setzen sich für ein gutes Mobilitätsangebot im Personenverkehr ein.

Laut **Martin Burkert MdB**, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag, sei die Politik in der Pflicht, einen goldenen Mittelweg zwischen einer guten Versorgung mit Mobilität in der Fläche zu ermöglichen und gleichzeitig für ein gesundes Wettbewerbsklima zu sorgen. Aktuell sei aber ein dramatischer Preiskampf zu beobachten, der zu Margenverfall bei allen Verkehrsträgern geführt hat. Mittlerweile werde der Fernbusmarkt von einem Anbieter zu über 85 Prozent beherrscht.

Umweltverbund Bahn/Bus stärken

Dieses Spannungsverhältnis zwischen Daseinsvorsorge und auf Wettbewerb basierendem wirtschaftlichen Produkt sah auch **Ulrich Lange MdB**, Verkehrspolitiker

Top-Themen

- 3 Der richtige Maßnahmenmix für die Zukunft der Schiene**
- 4 Ohne Parkplatzsuche zum erholsamen Schlaf im Lkw**
- 5 Tausende Slotanträge abgewiesen**

Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. »Die Existenz von unterschiedlichen Anbietern ist dabei Grundvoraussetzung für die Attraktivität des Personenfernverkehrs. Angesichts der Monopolisierung im Fernbusmarkt muss überprüft werden, ob

Zur Sache

Mobilität sicher und sozial

Wir als Politiker stehen vor der Herausforderung, in der Verkehrspolitik die geeigneten Rahmenbedingungen für eine gute Anbindung in der Fläche, bezahlbare und kundenfreundliche Beförderung, gute Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten und Mobilität für jedermann zu sorgen. Seit der Liberalisierung des Busfernverkehrs boomt diese Branche: die Zahl der Fahrgäste nahm seit 2013 von 8 Millionen bis 2015 auf mehr als 20 Millionen zu. Allerdings hat ein dramatischer Preiskampf im Personenfernverkehr auch zum Margenverfall bei allen Verkehrsträgern und zu einer Konsolidierung des Fernbusmarktes geführt: Ein Anbieter verzeichnet 85 Prozent des Marktes. Und im Schienenfernverkehr liegt der Marktanteil von NE-Bahnen trotz Liberalisierung unter 1 Prozent. Laut Wettbewerbsbericht der DB AG sind dafür u. a. der hohe Kapitaleinsatz, hohe Markteintrittsbarrieren, geringe Gewinnmargen und der intermodale Wettbewerbs- und Preisdruck verantwortlich. Auch sehen sich die Verkehrsunternehmen einer immer stärkeren Regulierung unterworfen. Mir ist es vor

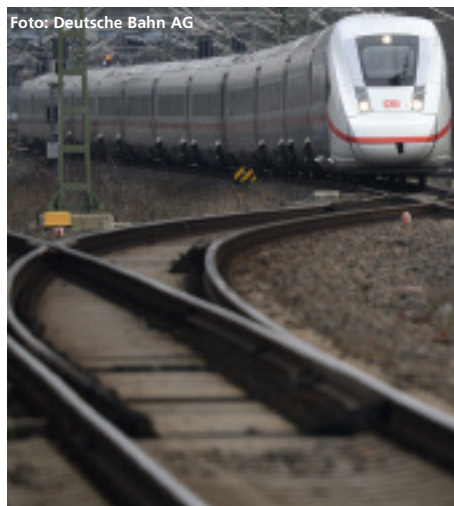
allem wichtig, dass beim Thema Wettbewerb auch auf einen sozial gestalteten Wettbewerb achten. Der soziale Schutz

der Beschäftigten und die Sicherheit der Fahrgäste müssen oberste Priorität haben.

Martin Burkert MdB
Vorsitzender des Ausschusses
Verkehr und digitale Infrastruktur

die Rahmenbedingungen dauerhaft den gewünschten Erfolg bringen und erhalten. Auf der Schiene haben wir die Voraussetzungen für ausreichend Wettbewerb geschaffen. Wir stärken die Bahn und ermöglichen fairen Zugang für Wettbewerber.«

Zum Busfernverkehr und den aktuellen politischen Rahmenbedingungen hatte **Christiane Leonard**, Hauptgeschäftsführerin Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen eine eindeutige Meinung: »Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik im Personenfernverkehr muss sein, den Umweltverbund aus Schiene und Bus insgesamt zu stärken, um den Klimaabbruck des Verkehrssektors zu reduzieren.« **Berthold Huber**, Vorstand Verkehr und Transport,



Deutsche Bahn AG, forderte an dieser Stelle den Abbau von strukturellen Wettbewerbsnachteilen für die Schiene. Die DB AG stärke nach seinen Worten gemeinsam mit ihrem Eigentümer durch Investitionen in den Erhalt, in die Engpassbeseitigung sowie in die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur die Attraktivität des Gesamtsystems Schiene.

»In 2017 wird eine Evaluation des Fernbusmarktes durchgeführt, die mögliche Verwerfungen aufdecken muss. Der Staat sollte sich beim Thema Regulierung auch mit dem Wettbewerbsrecht befassen, denn inzwischen haben wir eine Monopolstruktur im Fernbusmarkt«, erklärte **Matthias Gastel MdB**, Stellvertretender Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag.

Barrierefreiheit schneller umsetzen

Das Thema Barrierefreiheit müsse mehr ins Bewusstsein der Unternehmensführungen rücken, forderte **Gerwin Matysiak**, Bundesvorsitzender Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. Sein Vorschlag dazu war, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen geforderten Programme zur Barrierefreiheit nach der Eisenbahnvertragsverordnung sinngemäß auf die Busunternehmen im Fernverkehr zu übertragen. Das Bundesverkehrsministerium sollte das regelmäßig kontrollieren. Im Schienenverkehr sei es wichtig, dass sowohl die Züge als auch die Bahnhöfe barrierefrei gestaltet sind. Matysiak hob den ICE 4 als Vorbild hervor. Nach den Worten von Matysiak seien rund 75 Prozent der Stationen bereits barrierefrei. Die restlichen 25 Prozent sollten jetzt schnell ausgebaut werden. Das Ziel sei, bis 2022 die im Personenbeförderungsgesetz festgelegte Umsetzung der Barrierefreiheit zu erreichen.

Attraktivität steigern

»Die Kundinnen und Kunden müssen im Mittelpunkt stehen. Je einfacher es für sie ist, Fahrplaninformationen abzurufen, Preise zu vergleichen, ein Ticket zu buchen und gegebenenfalls zu stornieren, desto eher werden sie sich auf ein Produkt einlassen«, unterstrich Leonard. So sei es bei den Fernbuslinien möglich, etwa ein social seating zu buchen oder W-Lan-Empfang zu haben. »Und wenn man die Kunden von seinem Produkt überzeugt und die Auslastung der Fahrzeuge steigert, dann kommt auch der wirtschaftliche Erfolg«, so Leonard weiter.

Huber sah auch die Verkehrsunternehmen selbst in der Verantwortung: »Um den Schienenpersonenfernverkehr attraktiver zu gestalten, muss zunächst mal das Produkt in bestmöglicher Qualität angeboten werden. Dieser Aufgabe stellen wir uns mit dem Konzernprogramm »Zukunft Bahn«, das neben der Modernisierung der Fahrzeugflotten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und Kundeninformation auch die Digitalisierung unserer Angebote umfasst.« Burkert bezeichnete als eine wichtige Aufgabe im Wettbewerb, für soziale Standards der Beschäftigten und hohe Sicherheit der Fahrgäste zu sorgen. ■

Der richtige Maßnahmenmix für die Zukunft der Schiene

Die Zukunft der Bahn liegt in der Digitalisierung, dem Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen und nicht zu letzt im klugen Ausbau des Schienennetzes. Aus Kosten- und Umweltgründen ist dieser Maßnahmenmix für den Schienensektor unverzichtbar. Experten stellen ihre neuen Schlüsseltechnologien in der gemeinsamen Sitzung der Lenkungskreise vor.



Diskutierten über Innovationen auf der Schiene: v. l. Frankenberg, Wacker, Pofalla, Dr. Eickholt und Dr. Sprotte

Etwa 58 Prozent des Schienennetzes in Deutschland sind elektrifiziert. Auf den verbleibenden Strecken ist man auf Dieselantriebe angewiesen. Der Vorsitzende des Lenkungskreises Schienenverkehr **Ronald Pofalla**, Vorstand Wirtschaft, Recht und Regulierung, Deutsche Bahn AG, sieht einen Bedarf an innovativen Konzepten, die Lösungen für künftige umweltpolitische Herausforderungen z. B. bei Feinstaub bieten.

Dr. Eickholt, CEO Mobility, Siemens AG und Lenkungskreisvorsitzender Bahntechnologie, ergänzte, dass die Industrie bereits an Alternativen wie Wasserstoff- und Batterietechnik arbeite.

Laut **Enak Ferlemann MdB**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, sei die deutsche Bahnindustrie gut aufgestellt. Letztendlich würde der Markt über tragfähige Lösungen entscheiden, daher werde die Förderung des Bundes weiterhin technologieoffen ausfallen. Rund 90 Prozent der nicht elektrifizierten Strecken seien weniger als 70 km lang, so **Germar**

Wacker, Vorsitzender der Geschäftsführung der Bombardier Transportation GmbH und DVF-Präsidiumsmitglied. Mit dem Batterieantrieb BEMU gehe eine Lösung in den Pilotbetrieb, die je nach Batteriekapazitäten 40 bis 100 km Strecke oberleitungsfrei fahren könne. Dazu werde das vorhandene Elektrotriebsystem »TALENT 3« um die Energiespeicher- und Ladetechnik PRIMOVE ergänzt, die im Nahverkehrsbereich bereits im Einsatz ist. Die Vorteile: geringere Infrastrukturkosten durch die entfallende vollständige Strecken-Elektrifizierung und deutlich niedrigere Schadstoff- und Lärmemissionen gegenüber der Dieseltraktion.

Wasserstoff statt Diesel

Dr. Jens Sprotte, Leiter Geschäftsbereich Urban & Systems, Alstom Transport Deutschland GmbH, sieht aufgrund der steigenden Preise von Dieselmotoren und Bahnstrom sowie zukünftig bereitgestellten Wasserstoffkapazitäten sehr gute Ausgangsmöglichkeiten für Nahverkehrszüge mit Brennstoffzellentechnik auf Wasserstoffbasis. In dem Pilotmodell des »Coradia iLint« sei ein

elektrisches Antriebssystem mit Brennstoffzellen und Wasserstofftank sowie Li-Ionen-Batterien kombiniert worden. Ein Netz von 600 km Länge mit zehn Zügen im Betrieb erfordere täglich 1800 kg Wasserstoff, das sei eine Herausforderung. Daher wolle man mit einem Industriepartner die Infrastruktur und Kraftstoffversorgung sicherstellen. Aus Sicht der Experten muss der Innovationsprozess aktiv von Bund und Ländern begleitet werden. Dazu sollen die Aufgabenträger in Zukunft ihre Ausschreibungen für alternative Konzepte öffnen.

740m-Netz ausbauen

Ferlemann forderte, die Infrastruktur müsse leistungsfähiger werden. Daher werde der Bund in den Ausbau des so genannten 740m-Netzes für lange Güterzüge investieren. Geprüft würden auch zusätzliche Ausbaumaßnahmen für den Deutschlandtakt bei der Neubewertung von Schienenprojekten im Bundesverkehrswegeplan. Es müssten aber auch die Planungs- und Genehmigungsphasen sehr verkürzt werden.

Laut **Michael Frankenberg**, Geschäftsführender Gesellschafter HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, seien die Potenziale der Digitalisierung im öffentlichen Verkehr nicht vollständig ausgeschöpft. So sei etwa die Registrierung für Handytickets oft zu umständlich für den Kunden, das CarSharing schlecht in die Apps eingebunden oder

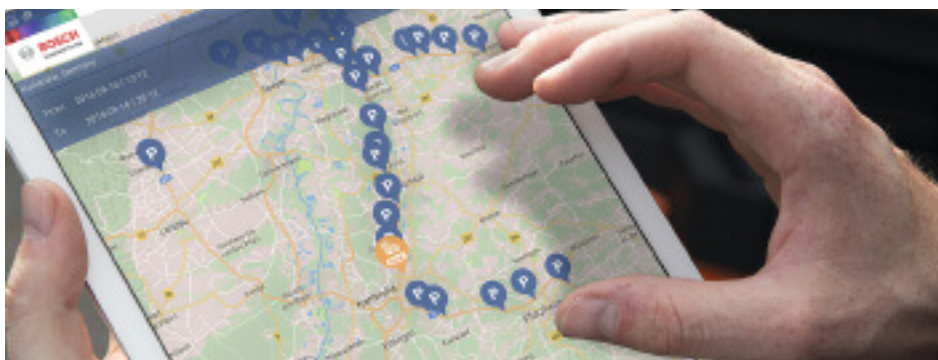


Sts. Ferlemann MdB beim Lenkungskreis

Google könne mit Umleitungsinformationen aus dem öffentlichen Verkehr nicht umgehen. Vorbild in Europa sei die Schweizer SBB, die bereits heute alle vorhandenen Möglichkeiten nutze, um eine intermodale Mobilitätsplattform aus einer Hand anzubieten. Auch die Quixxit-App der DB AG und ihrer Partner könne als Benchmark dienen. ■

Ohne Parkplatzsuche zum erholsamen Schlaf im Lkw

Jeden Tag finden viele Berufskraftfahrer keinen Parkplatz. Deswegen müssen sie oft lange suchen, sind übermüdet und stellen ihren Lkw notfalls dann doch gefährlich in Ein- und Ausfahrten von Raststätten ab – und das, obwohl die Stellflächen von Autohöfen im Schnitt nur zu 80 Prozent ausgelastet sind. Das DVF-Mitglied Bosch macht aus diesen Problemen nun eine Lösung und bringt Secure Truck Parking auf die Straße.



Bosch Secure Truck Parking bringt freie und sichere Lkw-Stellplätze ins Internet. Per Tablet, Smartphone oder über die Online-Plattform können sie gebucht werden.

Geschätzte 14.000 Stellplätze für Lkw fehlen jeden Tag entlang deutscher Autobahnen. Für ihre Fahrer bedeutet das gerade in den Abendstunden oftmals viele Extrakilometer auf der Suche nach einem Parkplatz. Der Druck ist groß: Für jeden Fahrer gibt es festgeschriebene Lenk- und Ruhezeiten. Werden sie nicht eingehalten, sind hohe Strafen fällig. Und wenn der Fahrer auf mehreren Parkplätzen kein Glück hat, müssen auch schon mal abgelegene Wohn- und Industriegebiete, Seitenstraßen oder sogar die Ein- und Ausfahrten von Autobahnraststätten herhalten. Diese gefährlich abgestellten Lkw verursachen viele Unfälle, jedes Jahr verlieren so über 40 Menschen ihr Leben. Wenn der Lkw dann endlich steht, ist das noch lange keine Garantie für einen erholsamen Schlaf. Überfälle auf parkende Lkw sind weit verbreitet, etwa 90.000 dieser Delikte gibt es EU-weit jedes Jahr. So entsteht ein volkswirtschaftlicher Gesamtschaden von geschätzt 16 Milliarden Euro, allein in Deutschland etwa 3 Milliarden Euro.

Per App zum Lkw-Parkplatz

All diese Probleme haben dazu geführt, dass bei Bosch Service Solutions in Frank-

furt eine Idee gereift ist: Freie Parkplätze auf Autohöfen werden online erfasst und können bequem reserviert werden. Das Angebot soll auch durch Firmengelände ergänzt werden, die nachts ungenutzt aber trotzdem gesichert sind. Das Team um Projektleiter **Dr. Jan-Philipp Weers** hat

»Wir bringen den Autohof ins Internet und machen ihn zu einem vernetzten Dienstleister.«

Dr. Jan-Philipp Weers

eine Lösung entwickelt, die nun mit einer Pilotanlage auf die Straße gebracht wurde. Auf dem Bosch-Mitarbeiterparkplatz in Karlsruhe stehen die ersten Stellplätze für Lkw bereit, die über die Plattform Secure Truck Parking reserviert werden können. »Das Ganze funktioniert im Prinzip wie ein Hotelbuchungssystem. Die Plattform zeigt freie Stellplätze in der Umgebung an, reserviert wird dann ganz einfach online oder per App«, erklärt Weers. Der Rest läuft vollautomatisch: Eine Kamera erkennt bei der Einfahrt das Nummernschild des Lkw und die Schranke öffnet sich – der Fahrer hat keinen zusätzlichen Aufwand. Park-

gebühren werden online von der Spedition bezahlt. Zukünftig soll das System mit dem Navigationssystem des Lkw kommunizieren und den Fahrer direkt zum reservierten Stellplatz leiten. Um das alles zu verwirklichen, arbeitet Bosch im Bereich der Plattformentwicklung und IT-Infrastruktur eng mit SAP zusammen und greift auf das SAP Vehicles Network zurück. Das ermöglicht die Anbindung an die technisch verschiedenen Schrankensysteme, die Videoerkennung der Nummernschilder und den Abgleich der Buchungsdaten mit der Bosch IoT Cloud.

Weniger Kriminalitätsrisiko

Das Ergebnis für die Speditionen ist ein großes Plus an Planungssicherheit und eine enorme Unterstützung, Liefertermine pünktlich einzuhalten. Die langwierige Parkplatzsuche entfällt, der Kraftstoffverbrauch ist niedriger und so wird auch die Umwelt geschont. Die Kombination mit Bosch Sicherheitstechnik sorgt außerdem dafür, dass Fahrer und Fracht sicher am Zielort ankommen. So wird das Kriminalitätsrisiko reduziert, was wiederum Versicherungsbeiträge spart.

Auch die Autohöfe profitieren. Denn mit der Bosch-Lösung wird aus dem unbekanntem Fahrer ein Kunde, der über die Plattform personalisierte Angebote erhal-

ten kann. So kann der Fahrer bei der Einfahrt beispielsweise einen Gutschein für ein Getränk im Restaurant erhalten. Im Frühjahr 2017 geht das Projekt offiziell an den Start.

Das Netzwerk der teilnehmenden Autohöfe und Firmengelände soll kontinuierlich ausgebaut werden. Dabei geht es aber eher nach Klasse statt Masse: Strategisch wichtige Stellflächen an den Hotspots der Parkplatzknappheit stehen hier im Fokus. So können Lkw-Fahrer bald stressfrei einen Stellplatz finden, ruhig schlafen und mit vollem Akku in den nächsten Tag starten. ■

Tausende Slotanträge abgewiesen

Für den Wirtschaftsstandort Deutschland spielen leistungsfähige und nacht-offene Flughäfen eine entscheidende Rolle. Betriebsbeschränkungen und enorm lange Planungs- und Bauzeiten von Infrastrukturprojekten sind schädlich für Unternehmen, die hier investieren wollen. Das DVF fordert, dass Bund und Länder die Perspektive des Luftverkehrs in Deutschland künftig besser absichern.



V. l. Dr. Schulte, Sts. von der Mühlen, Schnalke, Bedran und Prof. Scheurle

Der Ausbau des Logistiksektors, die Stärkung des Luftverkehrsstandortes, aber auch der Umwelt- und Lärmschutz seien wichtige Zielsetzungen für die Landesregierung Nordrhein-Westfalens, erklärte **Michael von der Mühlen**, Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, im Lenkungskreis. Er hoffe, dass die Bundesregierung bis zum Jahresende das angekündigte Nationale Luftverkehrskonzept vorlegen werde.

Erweiterte Kapazitätsnutzung

Der Sprecher der Düsseldorfer Flughafen-geschäftsführung, **Thomas Schnalke**, erläuterte die seit Jahren wachsende Nachfrage am Luftverkehrsstandort Düsseldorf, die von der zur Verfügung stehenden Bewegungskapazität auf Grund starrer Regelungen längst nicht mehr bedient werden könne. Der Zubringer- und Umsteigeverkehr für weitere, in NRW dringend benötigter, Langstreckenverbindungen wird nach seiner Einschätzung künftig eine immense Herausforderung. In der Vergangenheit habe der Flughafenkoordinator wiederholt Tausende Slotanträge der Airlines für den

Flughafen Düsseldorf abweisen müssen.

Die Neufassung der Betriebsgenehmigung verbunden mit einer Anhebung der Bewegungskapazität sei daher unabdingbar. Schnalke: »Die Rhein-Ruhr-Region als größte Metropolregion Europas braucht solide Verbindungen in die internationalen Wachstumsmärkte. Verbindungen, die in Düsseldorf nicht umgesetzt werden können, wandern in der Regel komplett ins Ausland ab. Das hilft unserem Bundesland nicht weiter.«

Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Lenkungskreises und Vorstandsvorsitzender Fraport AG, wies darauf hin, dass die Weiterentwicklung wichtiger deutscher Flughäfen in den letzten Jahren nur auf Kosten der Betriebszeiten möglich gewesen sei. Bei der erweiterten Kapazitätsnutzung in Düsseldorf dürfe dies auf keinen Fall so praktiziert werden. Stattdessen solle die Politik den Ausbau von aktivem Schallschutz durch leisere Flugzeuge unterstützen.

Vice President Europe Region Transportation, United Parcel Service UPS, **Al Bedran**, bekräftigte die Bereitschaft von UPS, das

Transport- und Umschlagsgeschäft am Standort Deutschland auch künftig weiter auszubauen. Der Transportchef von UPS Europe erläuterte, dass das Unternehmen in den nächsten fünf Jahren Investitionen vom mehr als zwei Milliarden Dollar in Europa geplant hat. Umso wichtiger seien jedoch verlässliche Rahmenbedingungen. »Mit Nachtflugbeschränkungen ist der Betrieb eines Express-Fracht-Hub unmöglich«, so Al Bedran. Planungs- und Genehmigungsprozesse für Infrastruktur- oder Bauprojekte müssten kürzer und effizienter werden. Auch bei der Einfuhrumsatzsteuer weise Deutschland etwa gegenüber den Niederlanden und Frankreich deutliche Wettbewerbsnachteile auf.

DFS will noch effizienter werden

Der Vorsitzende der Geschäftsführung, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, **Prof. Klaus-Dieter Scheurle**, bekräftigte im Lenkungskreis die Zielsetzung der DFS, Wachstumssegmente weiter zu stärken und die Kosteneffizienz der Flugsicherung auch in Zukunft zu erhöhen. Bei den Flugbewegungen gebe es gegenwärtig eine Konzentrationsbewegung hin zu den mittleren bis großen Flughäfen. Außerdem würden die Flüge im oberen Luftraum deutlich zunehmen.

Die insgesamt hohe Volatilität sei auch für die Personaleinsatzplanung der DFS eine große Herausforderung. Scheurle ging zudem auf das Thema Drohnen ein. Die Anzahl von unbemannten Luftfahrzeugen sei drastisch gestiegen, ca. 300.000 Drohnen würden in Deutschland privat genutzt. Notwendig sei ein effektiver Ordnungsrahmen. Bausteine dazu seien eine künftige Registrierungspflicht und eine speziell auf Drohnen zugeschnittene Flugverkehrskontrolle des unteren Luftraums. ■

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

4. ZEIT-KONFERENZ LOGISTIK UND MOBILITÄT

Klimaschutzziel durch technologische Lösungen erreichen

Für die Zukunft des Verkehrs- und Logistiksektors birgt die digitale Vernetzung große Potenziale, aber ebenso große Herausforderungen. Letztendlich geht es darum, wie das Beste für den Standort Deutschland aus der digitalen Transformation herausgeholt und die Klimaschutzziele erreicht werden können. Der Schlüssel dazu ist der technologische Fortschritt bei allen Verkehrsmitteln.

Foto: MAN SE



»Die digitale Vernetzung ist in der Lage, den Verkehr in Zukunft deutlich nachhaltiger zu machen«, sagt **Dr. Ulrich Nußbaum**, DVF-Präsidiumsvorsitzender. »Wenn wir das Klimaschutzproblem lösen wollen, dann brauchen wir technologische Lösungen, die innerhalb der wachstumsstarken, heute noch fossil dominierten Verkehrssektoren eine durchgreifende Wirkung entfalten«. Es gibt keine Alternative »Straße oder Schiene«. Die Lösung heißt »Ausbau der Schiene und emissionsarme Straße und digitale Vernetzung.«

Kraftstoffe und Antriebe

Im Klimaschutzplan steht, dass Deutschland bis zur Mitte des Jahrhunderts nahezu dekarbonisiert sein soll. Das ist nur machbar, wenn diejenigen Verkehrsträger, die bislang mit fossilen Kraftstoffen unterwegs sind, auf nachhaltige Energieträger umstellen, d. h. auch die schweren Lkw, Flugzeuge und Schiffe. Die Erarbeitung wirtschaftlich tragfähiger Technologien, um dieses Ziel zu erreichen, ist eine extreme Herausforderung. Der Verkehrssektor braucht massive Innovationen und Investitionen seitens der öffentlichen Hand und der Wirtschaft. Diese Zukunftsaufgabe ist zudem nur international zu bewältigen.

Die Digitalisierung optimiert die Vernetzung der Verkehrsträger und die Effizienz ganzer Transportketten. Der Hamburger Hafen etwa arbeitet schon seit dreißig Jahren mit dem IT-Netzwerk von DAKOSY. Ohne die Koordinierung der Vielzahl von Akteuren wäre das enorme Mengenwachstum schon in der Vergangenheit nicht zu bewältigen gewesen. »Die Digitalisierung kann auch dem Kombinierten Ladungsverkehr zu mehr Durchsetzungskraft verhelfen, indem durch Ladungsbörsen im Internet potenzielle Aufträge sichtbar und so für den KV-Anbieter adressierbar werden«, nennt Nußbaum ein weiteres Beispiel.

Die Digitalisierung hat auch Chancen für den Öffentlichen Verkehr: Man könnte mit dem automatisiertem Fahren und der digitalen Vernetzung in ländlichen Räumen einen wirtschaftlichen Zubringerverkehr hin zu den Kernnetzen des ÖPNV realisieren. Das automatisierte Fahren erlaubt zudem eine effizientere Ausnutzung des vorhandenen Straßenraums – Stichwort Platooning bei Lkw.

Politisches Handeln

»Es ist eine konzertierte Aktion von Politik und Wirtschaft zur Modernisierung des Mobilitätssektors nötig«, forderte Nußbaum. Das betrifft die »Software« wie auch die »Hardware«: Der Rechtsrahmen für digitale Dienste muss innovationsfördernd gestaltet und der Breitbandausbau entlang der ICE-Strecken, Autobahnen, im ÖPNV und in den logistischen Knoten muss forciert werden. »Open Data« muss konsequent umgesetzt und neue digitale Geschäftsideen, Tools und Lösungen für den Verkehrsbereich gefördert werden. ■

Politikspiegel

Bundesfernstraßengesellschaft

Das DVF wertet den Grundsatzbeschluss aus derselben Konferenz zur Bundesfernstraßengesellschaft als Erfolg, für den das DVF seit langem gekämpft hat. Mit den beschlossenen Eckpunkten einer »Infrastrukturgesellschaft Verkehr« wird der Weg für eine zentrale Steuerung von Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb und Erhaltung der Bundesfernstraßen durch den Bund bereitet. Jetzt müssen die weiteren Details zügig ausgehandelt, das Grundgesetz entsprechend geändert und die institutionellen Voraussetzungen geschaffen werden.

Open Data Gesetz

Das DVF begrüßt ebenso den Beschluss aus der Konferenz der Regierungschefs von Bund und Ländern, dass der Bund in Kürze ein Open Data Gesetz für seinen Kompetenzbereich vorlegen wird. Die Länder werden in ihrer Zuständigkeit – soweit noch nicht geschehen – ebenfalls Open Data Gesetze erlassen und dabei das Ziel verfolgen, in Anlehnung an die Bundesregelung bundesweit vergleichbare Standards für den Zugang zu öffentlichen Datenpools zu erreichen.

Die Online-Anwendungen der öffentlichen Verwaltung werden für alle Bürger und Bürgerinnen und die Wirtschaft über ein vom Bund errichtetes zentrales Bürgerportal erreichbar gemacht, über das auch die Länder ihre online Dienstleistungen bereitzustellen haben. Zur Erhöhung der onlinefähigen Dienstleistungen der öffentlichen Verwaltung wird beim IT-Planungsrat für die Weiterentwicklung der IT-Verfahren ein Budget bereitgestellt.

Das DVF hat bereits in seinem Aktionsplan »Intelligente Mobilität« vom März 2015 eine Verpflichtung zur Freigabe und Bereitstellung von Daten der öffentlichen Hand gefordert. Damit kann etwa das Konzept eines Mobilitätsdatenmarktplatzes erarbeitet werden.