

Editorial

EU-Konformität und Ziel einhalten

Der Betrieb von lauten Güterwagen soll zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 verboten werden. Dies sieht der Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes vor. Das Verbot von lauten Güterwagen ist ein wichtiger Schritt, um die Lärmsanierung an den Schienenwegen und das Förderprogramm zur Bremsumrüstung von Bestandsgüterwagen zu ergänzen.

Damit der Schienengüterverkehr insgesamt leiser wird, ist sicherzustellen, dass ab 2020 keine lauten Wagen auf unserem Netz verkehren. Denn schon ein einziger lauter Güterwagen im Zugverbund macht die Lärmschutzmaßnahmen zunichte. Und genau hier steckt das Problem: nämlich in den Ausnahmetatbeständen des Gesetzesentwurfs. Einer davon besagt, dass künftig laute Güterwagen erlaubt sind, wenn diese durch eine niedrige Geschwindigkeit den Lärmpegel von leisen Wagen nicht übersteigen. Durch dieses Langsamfahrgebot droht ein drastischer Kapazitätsverlust im Gesamtnetz. Zudem hat in Deutschland der Einzelwagenverkehr den größten Anteil am Schienengüterverkehr. Es ist kaum machbar, einzelne Wagen aus dem Zug-

verbund zu herauszulösen. Daher müssen laute Güterwagen ab 2020 gänzlich verboten werden – die notwen-

dige Diskriminierungsfreiheit im EU-Binnenmarkt ist durch andere Maßnahmen zu gewährleisten.



Thomas Hailer
Geschäftsführer

PARLAMENTARISCHER ABEND »LEISE ZÜGE 2020 – EINE ZWISCHENBILANZ«

Bund hält am Verbot lauter Güterwagen ab 2020 fest

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Dies will sie beispielsweise durch die Lärmsanierung an der Schieneninfrastruktur, die Förderung der Bremsumrüstung von Güterwagen, die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise und dem Verbot von lauten Güterwagen erreichen. Das Problem: Die EU schiebt ein europaweites Verbot auf die lange Bank und fordert von Deutschland sich ihrem Zeitplan anzupassen.



Wie kann man laute Güterwagen im Einklang mit europäischem Recht verbieten? Zu diesen und weiteren Themen sprachen I. v. Ferlemann MdB, Dr. Fischer, Rüdell MdB, Dr. Wilder und Wójcik

»Wir wollen mehr Güterverkehr über die Schiene abwickeln und dafür brauchen wir die Akzeptanz der Bevölkerung. Deshalb halten wir an unserem Ziel fest, ab dem Jahr 2020 laute Güterwagen zu verbieten und den Bahnlärm um 50 Prozent zu reduzieren. Auch wenn die EU ein Verbot erst ab 2022 europaweit einführen will. Ich appelliere an dieser Stelle an die EU, Deutschland als Vorbild für andere Länder zu unterstützen«, so klare Worte sprach **Alexander Dobrindt MdB**, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, vor rund 200 Experten bei der vom DVF durchgeführten Veranstaltung für die Parlamentsgruppe Schienenverkehr.

Die Europäische Union hinkt beim Thema Verringerung von Bahnlärm den deutschen Bemühungen hinterher. Hier sollen spürbare Maßnahmen erst später eingeführt werden. **Marcin Wójcik**, Referent Einheitliches Europäisches Bahngebiet, GD Trans-

Top-Themen

3 Die 1,5 Sekunden, die Leben retten können

5 Was die Zukunft der Mobilität für die Transportbranche bedeutet

6 EU-Hafenverordnung beschlossen – Beihilfethematik offen

port und Verkehr, Europäische Kommission, erklärte: »Es sei darauf hingewiesen, dass, auch wenn nationale Maßnahmen zur Bekämpfung des Schienenverkehrslärms

Zur Sache

Europaweiter Vorreiter

Unsere Verkehrsprognose für 2030 zeigt: Die Schiene wächst mit 43 Prozent im Güterverkehr unter allen Verkehrsträgern am stärksten. Das ist eine Herausforderung, insbesondere aber eine große Chance – für Wachstum, Wohlstand und Arbeit. Um diese Chance zu nutzen, brauchen wir die Unterstützung der Menschen in unserem Land. Unser Ziel ist deshalb klar: Mehr Mobilität bei weniger Lärm. Damit das gelingt, haben wir eine Strategie »Leise Schiene« gestartet und investieren in den kommenden Jahren rund eine Milliarde Euro in den Lärmschutz. Konkret geht es dabei um drei Punkte: 1. Wir fördern Innovationen und unterstützen die Entwicklung neuer Lärmschutztechnologien und Güterwagen. Zusätzlich schaffen wir eine Prämie für die Anschaffung superleiser Güterwagen, die europäische Lärmschutzstandards unterschreiten. 2. Wir ertüchtigen die Strecken und fördern die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen. Außerdem finanzieren wir stationären Lärmschutz über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus. 3. Wir regulieren und setzen mit einem Fahrverbot für laute Güterwagen ab 2020 einen neuen Maßstab für die leise

Schiene. Gleichzeitig unterstützen wir die Umrüstung auf moderne Bremsen.

Mit dieser Strategie sind wir europaweit

Vorreiter – und zeigen: Mit der richtigen Politik wird die Bahn das Verkehrsmittel der Zukunft.

Alexander Dobrindt MdB
Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Foto: Bundesregierung/Kugler



grundsätzlich unterstützt werden, diese kein Hindernis für den Binnenmarkt oder die Eisenbahninteroperabilität darstellen sollen. Deshalb sollte das angesprochene deutsche »Verbot« lauter Waggons nicht einseitig ab 2020 angewendet werden, sondern vielmehr mit der breiteren gesamteuropäischen Lösung, die nach 2021 umgesetzt sein sollte, in Einklang gebracht werden.«

Flottenaufteilung vermeiden

»Wir brauchen weiterhin einen gesamteuropäischen Markt. Jahrzehnte freier Austauschbarkeit von Waggons stehen auf dem Spiel. In Deutschland ist zusätzlich der Einzelwagenverkehr enorm wichtig, der sicher keine Trennung verträgt«, äußerte



Dobrindt MdB (l.) und Burkert MdB

sich **Dr. Heiko Fischer**, Vorsitzender des Vorstands VTG Aktiengesellschaft. Es dürfe in Europa nicht zu einer Aufteilung in zwei Flotten kommen. »Effektiver Lärmschutz ist nicht nur für die Betroffenen, sondern auch für die weitere gesellschaftliche Akzeptanz des Güterverkehrsträgers Schiene zentral«, sagte **Martin Burkert MdB**, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag. Fischer ergänzte, dass auch die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden müsse: »Natürlich ist die Akzeptanz in der Bevölkerung sehr wichtig, die Akzeptanz bei Nutzern (Kunden) des Schienengüterverkehrs aber auch!« Dem stimmte Burkert zu: »Bei allen Bemühungen um eine strenge Regulierung von Bahnlärm muss zugleich die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs auch im Vergleich etwa mit dem Lkw berücksichtigt werden.«

Langsamfahrstrecken problematisch

Die Bundesregierung sei entschlossen, an der Halbierung des Bahnlärms und des Verbots lauter Güterwagen festzuhalten, bekräftigte **Enak Ferlemann MdB**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: »Bis 2020 will die Bundesregierung den Schienenlärm halbieren – ausgehend vom Jahr 2008. Dieses Ziel wird erreicht. Dabei setzt das Bundesverkehrsministerium auf eine 3-Punkte-Strategie »Leise Schiene: Fördern. Ertüchtigen. Regulieren.« Die Bundesregierung würde den Konflikt mit der EU eingehen. Durch das Langsamfahrgebot für laute Güterzüge gebe es praktisch einen ökonomischen Zwang, in leise Güterwagen zu investieren.

Langsamfahrstrecken wären ein Problem, so **Dr. Jürgen Wilder**, Vorsitzender des Vorstands DB Cargo AG: »Irgendwelche Übergangsstrategien – etwa Züge langsamer fahren zu lassen – sind hochkritisch für ein Eisenbahnsystem, weil sie die Kapazität des Netzes deutlich senken, die Kosten erhöhen und die intermodale Wettbewerbsfähigkeit drastisch mindern.« Auch **Erwin Rüdell MdB**, Mitglied der Parlamentsgruppe Bahnlärm im Deutschen Bundestag, sah das Langsamfahrgebot kritisch: »Zentral ist die Haltung der Schweiz, am Durchfahrtsverbot ab 2020 festzuhalten. Ferner sollte mit einer weiteren Spreizung der Trassenpreise das Befahren deutscher Güterstrecken mit lauten Waggons gänzlich unrentabel gemacht werden. Diese Maßnahme hielte ich für effizienter als Geschwindigkeitsbegrenzungen, die auch leise Züge behindern würden.«

»Wir sind uns bei den Zielen einig, aber nicht beim Weg dorthin«, sagte abschließend **Matthias Gastel MdB**, stellvertretender Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag. »Die Ausnahmetatbestände im Schienenlärmschutzgesetz, dass zwar laute Güterwagen fahren dürfen, aber nur langsam und auf Nebenstrecken, sind kritisch. Ein generelles Fahrverbot wäre besser. Außerdem brauchen wir eine deutlich stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise.« ■

Die 1,5 Sekunden, die 90 Prozent Leben retten können

Bei rund 93 Prozent der 1,24 Millionen weltweiten Unfallopfer im Straßenverkehr ist der Faktor Mensch der Unfallverursacher. Die ersten zwei bis drei Sekunden als Reaktionszeit sind für die Unfallvermeidung entscheidend. Alleine eine Vorwarnzeit von 1,5 Sekunden würde 90 Prozent dieser Unfälle vermeiden helfen. Fahrassistenzsysteme können dafür eine wertvolle und lebensrettende Unterstützung sein.



Blicken auf die Zukunft der Mobilität: v. l. Dr. Miethaner, Becker, Dr. Geppert, Sethon und Körner

Lior Sethon, Global Director Sales, Marketing und Business Development der Aftermarket Division von Mobileye Vision Technologies Ltd., sprach sich aufgrund dieser Tatsachen dafür aus, derartige Assistenzsysteme verpflichtend in Fahrzeuge einzubauen. In den USA, Japan, Singapur und China würden entsprechende Schritte eingeleitet. Eine israelische Studie habe gezeigt, dass die Unfallrate mit Verletzungen von Menschen dadurch um 80 Prozent abgesenkt werden könne. Die technische Sicherheit des Assistenzsystems liege bereits bei 99,99 Prozent. Für vollautomatisiertes Fahren seien künftig 99,9999 Prozent erforderlich.

In der näheren Zukunft werde eine genauere Analyse des Fußgängerverhaltens möglich. So könnten aus der Datenanalyse Hot Spots identifiziert werden, an denen sich Beinaheunfälle häuften. Ebenso könnte die automatische Erfassung von Parklücken durch die Fahrzeuge künftig für Informationssysteme genutzt werden. Diese Analysen, ebenso wie die digitale Kartierung der Verkehrsinfrastruktur, von Parkplätzen,

Verkehrsschildern usw. seien wichtig für höhere Automatisierungsstufen im Stadtverkehr.

Parkplatzsuche frisst 1 Milliarde Euro

Die mit Parkplatzsuche in Deutschland vergebene Zeit summiert sich jedes Jahr auf 100.000 Lebensjahre. Dabei würden 78 Millionen Liter Diesel und 125 Millionen Liter Benzin verbraucht, so **Dr. Dietmar Geppert**, Director Marketing & Sales der APCOA PARKING Holdings GmbH. Die volkswirtschaftlichen Kosten von Verkehrsstaus beliefen sich auf eine Milliarde Euro jährlich. Beim Thema Parkraumbewirtschaftung müsse künftig mehr auf den Kunden und dessen individuelle Bedürfnisse geachtet und die gesamte Mobilitätskette integriert werden. Meist würden jedoch kostenlose Parkplätze gesucht. Mit dem Angebot von neuen Diensten über Smartphones – wie mobilen Bezahlösungen – solle dies geändert werden. Im Sinne des »seamless parking« würde der Kunde dann bereits vor dem Fahrtantritt über die Parksituation informiert.

Der Lenkungskreisvorsitzende für Straßenverkehr, **Ulrich Klaus Becker**, Vizepräsident für Verkehr des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs ADAC, wies darauf hin, dass aus den neuen Technologien ein sehr großer Gewinn entstehe: »Convenience« für die Nutzer, mehr Verkehrseffizienz und bessere Auslastung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur, weniger Emissionen und mehr Verkehrssicherheit. Die Herausforderungen dabei seien allerdings auch erheblich: der Datenschutz, die Abwehr von Cyber-Angriffen, die Verfügbarkeit von Daten und die mobile Breitbandversorgung.

Automatisiertes Fahren kommt voran

Die Arbeit an den internationalen Vorschriften müsse fortgesetzt werden, um künftige Automatisierungsgrade auch auf internationaler Ebene abzusichern, so **Dr. Tobias Miethaner**, Abteilungsleiter »Digitale Gesellschaft« im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Alleine drei Institutionen auf EU-Ebene befassten sich mit dem Thema automatisiertes Fahren. Die hohe Bedeutung des Themas zeige sich auch daran, dass das zuständige Referat im BMVI von zwei auf zehn Mitarbeiter aufgestockt worden sei. Aus der Arbeit des Runden Tisches zum automatisierten Fahren seien ein Strategiepapier der Bundesregierung und ein Kabinettsbeschluss hervorgegangen. Rechtlich habe die Bundesregierung die letzte Stufe des aktuellen Wiener Übereinkommens für hochentwickelte Fahrassistenzsysteme umgesetzt. Weitere Maßnahmen des BMVI seien die Erweiterung des Digitalen Testfeldes auf die Städte als City-Testfelder. Zudem verfolge das BMVI den Open-Data-Ansatz. Mit der mCloud würden einheitlich und kostenlos Daten zur Verfügung gestellt.

Ivo Körner, Vorsitzender des Lenkungskreises Digitale Vernetzung und Mitglied der Geschäftsführung der IBM Deutschland GmbH, begrüßte die Maßnahmen des BMVI. Die Verfügbarkeit von Daten müsse vor allem beim Stadtverkehr forciert werden. Technologisch sei für den Mobilitätssektor ein leistungsfähiger Mobilfunk entscheidend. ■

Häfen besorgt über AGVO und Beihilfepolitik

Die Revision der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) steht vor dem Abschluss. Zwei Konsultationsrunden, an denen sich das DVF beteiligt hat, wurden von der Generaldirektion (GD) Wettbewerb der EU-Kommission ausgewertet und der Entwurf überarbeitet. Dennoch sind grundlegende Bedenken nicht ausgeräumt. Daher kamen Vertreter der GD Wettbewerb zum Lenkungskreis und erläuterten die Thematik.

Foto: HHLA/Hasenpusch



Im Kern ging es um die Frage, inwieweit die öffentliche Finanzierung hafenbezogener Verkehrsinfrastrukturen eine Beihilfe darstellt. Für die GD Wettbewerb waren der Direktor für Beihilfekontrolle **Karl Soukup** und der Fachgebietsexperte **Felix Schulyok** anwesend. Beide betonten, dass es bei der AGVO ausschließlich um eine Erleichterung der Beihilfeverfahren für die beteiligten Unternehmen und Behörden gehe. Es sei daher vorteilhaft, den Anwendungsbereich der AGVO nicht von vorneherein zu eng zu fassen. Andererseits sei es Aufgabe der Kommission, aus wettbewerbsrechtlicher Sicht bestimmte Bedingungen für die Befreiung von der Notifizierungspflicht in der AGVO festzulegen, die auf der Fallpraxis der letzten Jahre beruhen. Soukup hob außerdem hervor, dass der Beihilfebegriff ein objektiver Rechtsbegriff sei, an dem die GD Wettbewerb weder zu Gunsten noch zu Lasten der Beteiligten etwas ändern könne.

Diskutiert wurde besonders die Frage, wie Ausbaggerungen beihilferechtlich einzu-

ordnen sind. Der Lenkungskreis betonte, dass Unterhaltsbaggerungen zum Erhalt der Funktionsfähigkeit vieler Häfen unabdingbar seien. Angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen sei es zwingend, Unterhaltsbaggerungen als öffentliche Aufgabe anzusehen. Solche regelmäßig anfallenden Arbeiten sollten nicht der Beihilfekontrolle unterworfen werden.

EU-Hafenverordnung beschlossen

Als zuständiger EU-Abgeordneter für die Hafenverordnung diskutierte **Knut Fleckenstein** mit den Lenkungskreisteilnehmern. Die Hafenverordnung wurde um die Jahreswende vom EU-Parlament und Rat beschlossen. Sie legt grundlegende Anforderungen für Hafendienste fest und trifft Regelungen hinsichtlich der finanziellen Transparenz in den europäischen Häfen. Insgesamt gibt es zwischen den Mitgliedstaaten beträchtliche Unterschiede in den Strukturen und Funktionsweise der Häfen. Die Attraktivität der Häfen für

Investitionen muss auf jeden Fall gewährleistet bleiben. Fleckenstein betonte, dass die Verordnung daher keinen Ansatz nach dem Motto »One size fits all« verfolge. Die befriedigende Klärung der Beihilfethematik für die Häfen sei für ihn nach wie vor sehr wichtig.

Entwicklung der Containerschifffahrt

Ende 2016 hatten die Oetker-Gruppe und Maersk bekannt gegeben, dass Hamburg Süd in den Maersk-Konzern integriert werden soll. **Dr. Ottmar Gast**, Sprecher der Geschäftsführung von Hamburg Süd, erläuterte vor diesem Hintergrund, in welche Richtung sich die Rahmenbedingungen der Containerschifffahrt weltweit entwickelt haben. Sein Resümee: Der weltweite Markt für Liniencontainerdienste sei praktisch ausschließlich preisgetrieben. Größes spiele eine entscheidende Rolle. Angesichts fortbestehender Überkapazitäten werde die Lage weiter schwierig bleiben. Es bestehe aber die Hoffnung, dass der Markt mit fortschreitender Konsolidierung künftig eine bessere Balance finden werde.

Abschließend berichtete **Achim Wehrmann**, Unterabteilungsleiter für Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), über den erfolgreichen Start des neuen Förderprogramms der Bundesregierung für innovative Seehafentechnologien IHATEC. Das Programm sei mit 64 Millionen Euro dotiert. Bundestag und BMVI seien darin einig gewesen, dass das Programm sehr zügig aufgelegt werden soll. Eine Vielzahl von Förderanträgen befände sich in der Prüfung. Auch den Aufbau eines Maritimen Zentrums bereite die Bundesregierung gegenwärtig 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

Was die Zukunft der Mobilität für die Transportbranche bedeutet

Noch klingt es wie ferne Zukunft: Sie wachen morgens auf, werfen einen kurzen Blick in den Kalender und sagen Ihrem Haussystem, dass Sie um 14 Uhr in München, Frankfurt oder Berlin sein müssen. Das Haus informiert Ihren Mobilitätsanbieter, der die Fahrt berechnet und die Route an Ihr Smartphone weitergibt. Zur vereinbarten Zeit rollt ein fahrerloses Auto vor und bringt Sie zusammen mit anderen Passagieren zu einem Mobilitäts-Hub. Sie steigen in einen Hyperloop, der Sie mit einer Geschwindigkeit von 1200 Kilometern pro Stunde an Ihr Ziel bringt. Dort wartet ein autonomer Kleinbus, der Sie zu Ihrem Zielort fährt, einer geteilten Bürofläche im Stadtzentrum.

So oder so ähnlich könnte die Mobilität im Jahr 2040 aussehen. Das zeigt eine aktuelle Studie des DVF-Mitgliedsunternehmens Oliver Wyman, für die weltweit mehrere Hundert Transportexperten befragt wurden. Angetrieben durch die vierte industrielle Revolution, technologische Konvergenz, neue Marktteilnehmer und veränderte Reisegewohnheiten wird sich das Innovationstempo im Personenverkehr in den nächsten 25 Jahren drastisch beschleunigen. Wer weiterhin mitspielen will, muss sich anpassen. Das Problem: 80 Prozent der etablierten Mobilitätsanbieter fühlen sich nicht ausreichend auf die anstehenden Veränderungen vorbereitet und hadern mit ihren langen Innovationszyklen.

»Shared Mobility« auf dem Vormarsch

Der Studie zufolge werden sich immer mehr Menschen individuelle Mobilitätswünsche multimodal mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Ride oder Car Sharing erfüllen – ohne eigenes Auto. Insbesondere nach

der Etablierung autonomer Fahrzeuge wird die sogenannte »Shared Mobility« weltweit in großen Städten und Ballungsgebieten zunehmen. Der Schienenverkehr wird auf stark befahrenen Strecken weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Durch die flächendeckende Anwendung intelligenter Technologien könnten neue Akteure für die Kunden optimale Reiseketten zusammenstellen.

Etablierte Mobilitätsanbieter drohen, Kundenbeziehungen und -daten an diese neuen Konkurrenten zu verlieren – und damit auch Marktanteile und Umsätze. In Deutschland etwa werden die Ausgaben für die private Automobilität von derzeit rund 75 Prozent aller Ausgaben für den Personentransport auf 56 Prozent in 2040 zurückgehen. Ähnliche Entwicklungen sind in den USA und in China zu verzeichnen. Europaweit können bis 2040 20 bis 30 Prozent der Ausgaben für Schienen und Züge eingespart werden. Ausschlaggebender Grund dafür sind dramatische Zuwächse

bei der Shared Mobility, getrieben vor allem durch die weitere technische Entwicklung des autonomen Fahrens.

Nur die Agilen schaffen es

Mehr als die Hälfte der befragten Bahnen, Fahrzeughersteller und Infrastrukturunternehmen beobachten die Trends, entwickeln Antworten darauf. Doch nur wenige fühlen sich ausreichend für die Herausforderungen gerüstet. Oberste Priorität sollte es haben, die Auswirkungen der disruptiven Trends bei Investitionsentscheidungen zu berücksichtigen, die im Transportbereich einen Vorlauf von 30 bis 40 Jahren haben. Der Investitionszyklus für 2040 startet also jetzt. Die Mobilitätsanbieter müssen auch entscheiden, ob sie sich damit zufrieden geben, nur einen Teil der Kundenreise zu begleiten – oder ob sie die Tür-zu-Tür-Mobilität optimieren und revolutionieren wollen. Dazu müssen sie jedoch neue Kompetenzen aufbauen, Partnerschaften eingehen und vor allem agiler werden. Die Zukunft des Personenverkehrs ist in vielerlei Hinsicht spannend. Aber für etablierte Mobilitätsanbieter wird sie zu einer nie dagewesenen Herausforderung. ■

Termine

Lenkungskreise

07.03. | Güterverkehr und Logistik mit dem Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, Vorstandsvorsitzender (CEO) MOSOLF SE & Co. KG, und weiteren Gästen

Veranstaltungen

27.03. | Berlin | 33. Mitglieder-versammlung mit dem DVF-Präsidiums vorsitzenden Dr. Ulrich Nußbaum sowie weiteren Gästen. Auf dem Podium zum Thema Cybersecurity diskutieren unter anderem Ivo Körner, DVF-Präsidiumsmitglied, Geschäftsführer Vertrieb Branchenkunden, Vice President Enterprise Sales DACH IMT, IBM Deutschland GmbH, Marco Preuss, Director Europe, Global Research & Analysis Team, Kaspersky Labs GmbH und Ulrich Wrage, Vorstand DAKOSY Datenkommunikationssystem AG.

Top 5 Mobilitätsstandards

(Nennung in Prozent der Befragten)

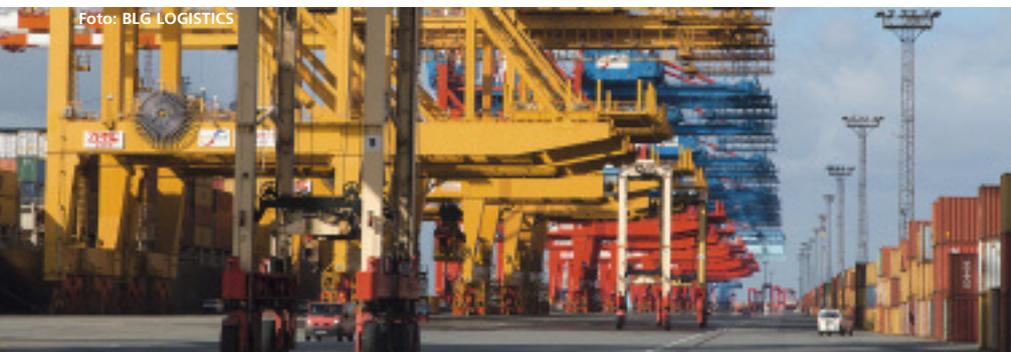
Shared Mobility & effiziente Mobilitätsnutzung	78%
Zunahme integrierter Mobilitätsdienstleister	47%
Urbanisierung & Smart Cities	41%
Deregulierung des öffentlichen Transports	39%
Entwicklung autonomer Fahrzeuge	35%

[Quelle: Oliver Wyman-Studie »Mobility 2040«, Mehrfachnennungen möglich]

RECHTSRAHMEN FÜR EUROPÄISCHEN HAFENSEKTOR

EU-Hafenverordnung beschlossen - Beihilfethematik offen

Die EU arbeitet seit langer Zeit an einem Rechtsrahmen für den Hafensektor. Die Stichworte sind »Port Package«, Konzessionsrichtlinie, Hafenverordnung, Beihilfeleitlinien, Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO). Nun haben das Europäische Parlament und der Rat der Hafenverordnung mit bestimmten Änderungen zugestimmt. Nach 15 Jahren Diskussion ist das Kapitel »Port Package« damit im Prinzip abgeschlossen. Dennoch stehen weiterhin Risiken für die Häfen und Umschlagsbetriebe im Raum. Der Grund ist die Beihilfepolitik der Europäischen Kommission und die aktuelle Revision der AGVO.



»Aufbau, Zusammenspiel und Zuständigkeit von Hafenbehörden und Hafenumschlagbetrieben sind in den Mitgliedstaaten unterschiedlich geregelt. In Deutschland gibt es eine klare Aufgabenteilung: Die Verkehrsinfrastruktur finanziert die Öffentliche Hand – als Teil der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Daseinsvorsorge. Die Suprastruktur, also alle Terminalanlagen, finanzieren private Umschlagsbetriebe«, sagt DVF-Präsidiumsmitglied und Lenkungs-kreisvorsitzender für Häfen und Schifffahrt, **Frank Dreeke**, Vorsitzender des Vorstands, BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG. Anlass zur Sorge besteht, weil die Vorschläge der Generaldirektion Wettbewerb zur Revision der AGVO zumindest in Teilen in Widerspruch zu dieser bewährten Aufgabenteilung stehen.

Das DVF ist daher gemeinsam mit anderen Verbänden aktiv geworden und hat die EU-Institutionen über die Problematik informiert. Die Kontrolle von Beihilfen, die in den EU-Mitgliedstaaten an Unternehmen gewährt werden, ist eine wichtige Errungenschaft. Auch die Zielsetzung, den büro-

kratischen Aufwand durch die Notifizierungspflicht zu reduzieren, begrüßt das DVF. Große Sorgen bereitet dem DVF allerdings die sehr weitgehende Interpretation der Generaldirektion Wettbewerb, wonach die hafenbezogenen öffentlichen Tätigkeiten als beihilferelevant anzusehen seien. Wir sind der Meinung, dass es keine Beihilfe darstellt, wenn Bund oder Länder Autobahnen oder Schienenwege bauen, die mit See- oder Binnenhäfen verbunden sind. Auch Unterhaltungsbaggerungen, mit denen die Zufahrten freigehalten werden, sind für die Hafenstädte ein unabdingbarer Teil der Daseinsvorsorge.

Beihilferecht sachgerecht anwenden

»Bei der Revision der AGVO muss darauf geachtet werden, dass die Auslegung des Beihilfebegriffs die bewährte Arbeitsteilung zwischen öffentlicher Hand und Umschlagsbetrieben nicht grundsätzlich in Frage stellt«, erklärt Dreeke. »Die öffentliche Finanzierung hafenbezogener Infrastrukturen ist notwendig und muss erhalten bleiben, sonst wird das Beihilferecht der EU zu einem großen Risiko für die Zukunft der Häfen.« ■

Politikspiegel

Gesetz für automatisiertes Fahren

Das Bundeskabinett hat den Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes) beschlossen. Kern des Gesetzes ist die rechtliche Gleichstellung von menschlichem Fahrer und Computer. Hoch- oder vollautomatisierte Fahrsysteme dürfen damit künftig die Fahraufgabe selbstständig übernehmen. DVF-Geschäftsführer **Thomas Hailer** hat den Gesetzesbeschluss begrüßt: »Das automatisierte Fahren ist ein Megatrend, der in Zukunft enorme Bedeutung erlangen wird. Das geht nicht von heute auf morgen. Aber es ist notwendig, dass die Bundesregierung jetzt die rechtlichen Rahmenbedingungen schafft, um die nächste technisch mögliche Stufe auf die Straße zu bringen. Das wird das hochautomatisierte Fahren ab circa 2020 sein.« Wenn das Fahrzeug über die erforderlichen Systeme verfügt, dürfen Fahrer die Steuerung unter bestimmten Bedingungen ganz an das Fahrzeug übergeben.

Emissionshandel im Luftverkehr

Die EU-Kommission hat vorgeschlagen, den Anwendungsbereich des EU-Emissionshandels im Luftverkehr weiterhin auf innereuropäische Flüge zu beschränken und das so genannte »Stop-the-clock« fortzusetzen. Das DVF hat dies als richtigen Schritt bewertet. »Die Europäische Kommission hat damit eine realistische und letztendlich zwingende Entscheidung getroffen. Es bleibt zwar dabei, dass in den kommenden Jahren nur europäische Airlines beim ETS mitmachen und diese Wettbewerbsverzerrung vorläufig fortbesteht. Aber ab 2021 gibt es für die Emissionen im internationalen Luftverkehr das globale Instrument CORSIA. Die Einigung auf CORSIA ist ein Meilenstein für den Klimaschutz im Luftverkehr. Es wäre jedenfalls nicht zu verantworten gewesen, diesen Erfolg durch Forderungen nach einem »Full-Scope-ETS« zu gefährden«, erklärt DVF-Geschäftsführer **Thomas Hailer**.