



Ohne Investitionen kein Klimaschutz

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, brauchen wir leistungsfähige Verkehrswege · Seite 4

© Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

Seite 6 Minister Wüst spricht sich für schnelleres Bauen aus
Seite 7 Bund muss mutiger planen und Branche in Logistikketten einbinden

Seite 9 Freie Fahrt für die mobile Transformation
Seite 10 KI im Verkehrssektor voranbringen
Seite 11 Wasserstoff ist elementar für die Klimaziele im Verkehrssektor

Seite 12 Neu im Verkehrsforum
Seite 14 Luftverkehr im Zeichen von Corona
Seite 16 Coronakrise: Logistische Lebensadern offen halten!

Editorial

Auf die Zeit danach blicken

Eigentlich hätte an dieser Stelle ein Editorial zu unserer Auftaktveranstaltung zu Beginn des Jahres gestanden: Wie wir es bewerkstelligen, die ambitionierten Klimaziele umzusetzen und gleichzeitig Arbeitsplätze, Wohlstand und Wirtschaftswachstum zu erhalten? Doch in nur wenigen Wochen ist unsere Welt eine völlig andere geworden. Ein Virus hat nicht nur die Wirtschaft weltweit lahmgelegt, er hat auch in unser aller Leben eingegriffen, soziale Kontakte unterbrochen und veränderte Verhaltensweisen im Umgang miteinander bewirkt. Viele haben Angst um ihre Gesundheit und um ihre Existenzgrundlage. So deutlich haben wir die Zerbrechlichkeit unseres Wohlstandes wohl noch nie gespürt. Die Unternehmen des Mobilitätssektors sind gleichermaßen gefordert wie betroffen. Sie sind verantwortlich für die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Medikamenten. Die Lieferketten sind momentan unsere Lebensadern, die wir unter allen Umständen aufrechterhalten müssen. Ich hoffe, dass die Menschen, die das ermöglichen, nun eine höhere Wertschätzung erfahren als vor dem Corona-Ausbruch.

Für die Zeit nach dieser schweren Krise ist es wichtig, dass wir die Vorhaben für die Zukunft unseres Landes schnell wieder angehen. Das Wichtigste dabei sind die Beschäftigten, die wir nicht verlieren dürfen. Neben der Bereitstellung

von Infrastrukturmitteln muss Deutschland aber auch Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung mit höchster Dringlichkeit umsetzen.

Ein entschlossener Bürokratieabbau muss zusätzlich helfen, dass die Unternehmen die enormen Schäden besser auffangen und den Menschen ein Stück Sicherheit wiedergeben können.

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



Ohne Investitionen kein Klimaschutz

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist nicht nur für unsere Gesellschaft und den Wirtschaftsstandort Deutschland entscheidend. Auch um die Klimaschutzziele zu erreichen, brauchen wir leistungsfähige Wasserwege, Schienen und Straßen. Gleiches gilt für Energie- und Digitalnetze und die Versorgungsinfrastruktur für alternative Antriebe. Das DVF hat mit Entscheidern und Experten aus Wirtschaft und Politik analysiert, wie der schwierige Weg zu den Klimazielen und dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft gelingen kann.

»Wenn die Klimaziele auch im Verkehrssektor erreicht werden sollen, muss der Bund die drei Sektoren Energie, Verkehr und Digitales verknüpfen, denn sie hängen voneinander ab und können nicht separat behandelt werden. Die CO₂-Emissionen kann man am besten durch Synergien dieser drei Sektoren reduzieren«, sagte DVF-Präsidiumsvorsitzende **Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner** eingangs vor den zahlreichen Gästen der Veranstaltung des DVF. Damit richtete er seinen Appell an den Bund, Investitionen in die Verkehrswege, Energieversorgung und Digitalisierung als Gesamtpaket zu planen.

»Unsere Verkehrsträger müssen vernetzt und intermodal ausgebaut werden. Wir brauchen außerdem saubere Energien, um die Klimabilanz etwa bei der E-Mobilität zu

verbessern. Auch der Energiesektor braucht leistungsfähige Überlandleitungen und nicht zuletzt benötigen alle Wirtschaftssektoren flächendeckende und schnelle Datennetze. Der Bund ist hier in der Pflicht zu investieren und die Engpässe bei Verkehr, Strom und Daten zu beseitigen«, erklärte Klinkner seine Forderung.

Ähnlich sah das auch **Sören Bartol** MdB, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion: »Mit einer hervorragenden Infrastruktur, wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen und einer klugen Innovationspolitik sichern wir unseren Wohlstand ab und schaffen die Voraussetzungen für zukunfts feste, qualifizierte und gut bezahlte Arbeitsplätze. Die Herausforderung ist jetzt, das umzusetzen, was beschlossen wurde, dass wir die

Veränderungen annehmen, lernbereit sind, und dass wir keine Zeit verlieren.«

Staat muss aktiver werden

Bartol forderte, dass Deutschland einer der weltweit führenden Industrie- und Innovationsstandorte bleiben müsse: »Für beides braucht es eine aktivere Rolle des Staates als in der Vergangenheit. Wir haben dafür eines der größten Investitionsprogramme der letzten Jahrzehnte beschlossen, das definitiv für einen Wachstumsschub sorgen wird und der Industrie hilft.« Die Transformation durch Klimawandel, Energiewende

»Der CO₂-Preis wird nach der Einigung zwischen Bundestag und Bundesrat und schrittweise erhöht. Aus Sicht des ADAC ist das eine schmerzhafteste Entscheidung für den Autofahrer.«

Gerhard Hillebrand

und Digitalisierung berge Chancen für ein neues, nachhaltiges Wachstum, so Bartol. »Diese Chancen muss die Industrie ergreifen, die Politik ist da an ihrer Seite.«

Auch DVF-Präsidiumsvorsitzender Klinkner sah für die Wirtschaft Chancen in der Transformation des Mobilitätssektors hin zur Klimaneutralität. Dazu sei ein Dreiklang aus langfristig hohen Investitionen in die Infrastruktur, Planungssicherheit und solider Finanzierungsmaßnahmen sowie schnellerer Umsetzung der notwendigen Bautätigkeiten nötig.

Erster Schritt für schnelleres Bauen gemacht

Lobend äußerte sich **Dr. Richard Lutz**, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Bahn AG und DVF-Präsidiumsmitglied, zur Beschleunigung von Bauvorhaben seitens des Bundes: »Die Bundesregierung stärkt mit der größten Investitionsoffensive den klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene. Wir setzen mit mehr Infrastruktur, mehr Zügen und mehr Personal voll und ganz auf Wachstum. Daher begrüßen wir die Initiative des Bundes, die Planungs- und Genehmigungsverfahren weiter zu be-

schleunigen. Wo Engpässe schneller beseitigt werden, können unsere Fahrgäste, die Wirtschaft und vor allem das Klima schneller profitieren. Wir stehen vor einer gewaltigen Generationenaufgabe, die wir mit aller Kraft angehen. Dies ist das Jahrzehnt der Eisenbahn!«

Laut Berichterstatter für den Einzelplan EP 12 (Verkehrshaushalt) im Haushaltsausschuss für die CDU/CSU-Bundestagsfraktion **Rüdiger Kruse MdB** muss aber trotz der beiden Beschleunigungsgesetze eine Lösung für das Problem gefunden werden, dass lange Klageverfahren Infra-

strukturprojekte teils um Jahre verzögern können. Die Beschleunigungsgesetze seien »ein guter erster Schritt«, darüber hinaus habe die Politik das Personal in den staatlichen Planungs- und Genehmigungsbehörden aufgestockt, so Kruse.

Es gebe erfreulicherweise mehr Geld für die Verkehrsinfrastruktur, die Prioritätensetzung jedoch stimme nicht, kritisierte der verkehrspolitische Sprecher der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, **Stephan Kühn MdB**, die Bundesregierung. »In den letzten beiden Jahren wurden die Mittel für Straßenaus- und -neubau erhöht, bei der Schiene hingegen steht nur die Hälfte der erforderlichen Mittel für Neu- und Ausbau zur Verfügung. Mit 1,5 Milliarden Euro statt 3 Milliarden Euro jährlich im Etat ist eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 oder auch eine Elektrifizierungsquote von 70 Prozent bis 2025 nicht zu erreichen.«

Bürger nicht überfordern

»Es ist richtig und wichtig, den Verkehrsbereich mit dem Ziel neu zu gestalten, Klimaschutz und Mobilität zu vereinbaren. Dabei muss es gelingen, den Verbraucher mitzunehmen, ihn jedoch nicht zu überfordern«, so **Gerhard Hillebrand**, Vizepräsident für Verkehr ADAC und DVF-Präsidiumsmitglied, mit Blick auf die Auswirkungen der Klimaschutzmaßnahmen für die Bürger. »Emissionsfreie Alternativen müssen ausgebaut werden, um einen Umstieg zu ermöglichen. Dazu müssen die Investitions- und Förderprogramme für

Seite 2: V. I. Hillebrand und Dr. Lutz im Gespräch vor Beginn der Veranstaltung

V. I. Hofmann, Prof. Dr.-Ing. Klinkner, Prof. Dr.-Ing. Haghsheno, Bartol MdB, Prof. Dr. Prüfig, Moderatorin; Hillebrand, Dr. Lutz, Kühn MdB und Kruse MdB diskutierten bei der DVF-Jahresauftaktveranstaltung



den öffentlichen Verkehr und emissionsarme Antriebe schnell und wirksam umgesetzt werden.« Dass dies gelingt, sei zu bezweifeln. Ab 2021 kämen höhere Kosten auf die Verbraucher zu, als bisher geplant. »Es ist absehbar, dass bis dahin nicht ausreichend emissionsfreie Alternativen zur Verfügung stehen, so dass viele Betroffene zumindest in den ersten Jahren kaum Möglichkeiten haben werden, mit weniger Emissionen mobil zu sein und steigenden Kosten auszuweichen.«

ÖPP kann eine gute Lösung sein

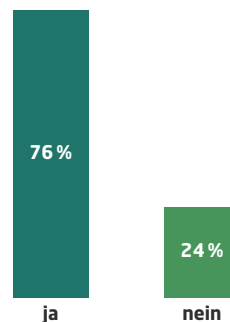
Beim Thema Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) plädierte **Alexander Hofmann**, Geschäftsführer HOCHTIEF PPP Transport Westeuropa GmbH für Sachlichkeit in der Debatte: »Partnerschaftsmodelle helfen dabei, die Interessen der Beteiligten auf ein gemeinsames Ziel zu lenken und mit den Chancen und Risiken eines Projektes angemessen umgehen zu können. Die Aufrechterhaltung der Infrastruktur und die Anwendung von ÖPP ist keine politische Frage, sondern eine Frage der Wirtschaftlichkeit und Effizienz. Die als ÖPP durchgeführten Projekte im Bundesverkehrswegeplan blieben in dem zwischen den Vertragspartnern vereinbarten Zeit- und Kostenrahmen.«

»Eine frühe Einbindung der wesentlichen Baubeteiligten und die integrierte Zusammenarbeit in der Planungs- und Ausführungsphase auf Basis partnerschaftlicher Grundsätze werden in Zukunft essentielle Voraussetzungen dafür sein, komplexe Bauvorhaben termin- und kostensicher realisieren zu können. Die öffentliche Hand in Deutschland muss hier mit Mut zu Ver-

änderungen und Vorbild vorangehen«, so das Urteil von **Prof. Dr.-Ing. Shervin Hagsheno**, Geschäftsführender Direktor, Leiter Institut für Technologie und Management im Baubetrieb, Karlsruher Institut für Technologie KIT. Hagsheno wies in diesem Zusammenhang auf die stagnierende Produktivitätsentwicklung in der Bauwirtschaft hin. Ursächlich dafür seien Kleinteiligkeit, Fragmentierung, viele Schnittstellen und das Managen über Verträge bei Vergabe und Bau. Hofmann bestätigte dies aus der Praxis heraus: So werde beispielsweise für gleiche Arten von Brücken alles neu geplant und zu wenig standardisiert gebaut. Hier lägen noch hohe Produktivitäts- und Effizienzpotenziale.

Kruse versprach sich von der neu gegründeten Autobahngesellschaft des Bundes, diese Kleinteiligkeit zu überwinden. Die Autobahnen würden nun bundesländerübergreifend aus einer Hand geplant und gebaut. Auch Kruse sprach sich für den Einsatz von ÖPP aus: »Wenn eine Prüfung

Braucht Deutschland einen Investitionsfonds der öffentlichen Hand, der Investitionen in den Klimaschutz im Verkehrssektor langfristig absichert?



Das DVF hat erstmals ein Online-Abstimmungstool bei der Veranstaltung eingesetzt. Damit hatte das Publikum die Möglichkeit, sich aktiv mit Fragen und Meinungsäußerungen an der Diskussion zu beteiligen.

ergibt, dass Infrastrukturprojekte mittels ÖPP wirtschaftlicher und schneller umgesetzt werden können, sollte dies auch gemacht werden.« ■

Oben: v. I. Dr. Lutz und Kühn MdB sprechen über die Investitionsmittel »starke Schiene«

V. I. Prof. Dr.-Ing. Klinkner, Prof. Dr. Prüfig und Bartol MdB während der Veranstaltung



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



© Hülskens Wasserbau

Minister Wüst spricht sich für schnelleres Bauen aus

Mit Nordrhein-Westfalens (NRW) Verkehrsminister Hendrik Wüst begegnen die Experten im DVF-Lenkungskreis Infrastruktur einem Gesprächspartner, der sich für Erhalt und Aufbau der Infrastruktur einsetzt und dazu in den Landesministerien Personal aufgestockt hat. So erlebt Nordrhein-Westfalen neben einem Investitionshochlauf auch einen Genehmigungshochlauf.

Minister Hendrik Wüst sprach sich im DVF-Lenkungskreis Infrastruktur sehr engagiert für schnelleres Planen und Bauen aus und stellte die Maßnahmen seines Bundeslandes vor: »Für alle Infrastrukturen werden wir in den nächsten zehn bis 15 Jahren bis 50 Milliarden Euro investieren, davon 20 Milliarden Euro aus dem Bundesverkehrswegeplan als größter Block. Dabei sind 80 Prozent des Investitionsvolumens beispielsweise für die Straße als Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen vorgesehen. Um diese großen Summen verbauen zu können, wurden allein beim Landesbetrieb Straßenbau 102 neue Stellen geschaffen. Damit treiben wir Planungen voran. Die müssen dann auch schnell genehmigt werden. Dazu wurden die Bezirksregierungen ebenfalls personell aufgestockt und die Zuständigkeiten besser auf die vorhandenen Kapazitäten aufgeteilt.«

NRW steuere die Auslastung der Genehmigungsbehörden landesweit, so dass Spitzen-

lasten besser ausgeglichen werden können. Ein weiterer wichtiger Aspekt sei die Digitalisierung, die beim Netzausbau einbezogen werden müsse. Insgesamt, so der Minister, sei es für den Verkehrssektor in

Zustand der Wasserinfrastruktur

Bauwerke	Erneuerungsbedarf in den nächsten 10
Schleusen	50
Wehre	30
Düker	30
Durchlässe	5
Pumpwerke	10
Brücken	110

Ersatzbedarf von 235 Bauwerken in den nächsten 10 Jahren

In den zurückliegenden 20 Jahren sind nur sieben Schleusen ersetzt worden (ohne Erweiterungsinvestitionen)

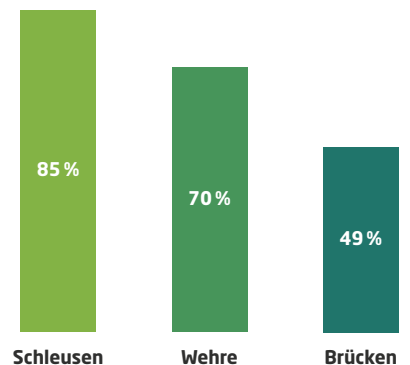
Quelle: BMVI

der aktuellen Situation positiv, dass es nun in anderen Sektoren Mitstreiter für das Thema Planungsbeschleunigung gebe. Denn auch in den Bereichen Windkraft, Energienetz, Radwege, Digitalnetz herrsche ein dringender Ausbaubedarf.

Innovative Ideen, um Investitionsstau aufzulösen

Der Lenkungskreisvorsitzende **Nikolaus Graf von Matuschka**, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft, begrüßte das Engagement des Ministers. Innovative Ansätze auf allen Verwaltungsebenen seien unverzichtbar, um den Investitionsstau aufzulösen. Ebenso positiv sei die vom Bundestag beschlossene beschleunigte Genehmigung von Ersatzneubauten: »Angesichts der dringend notwendigen Brückensanierungen und Erneuerungen von Schienen, Straßen und Schleusen brauchen wir vereinfachte Planungs- und Genehmigungsverfahren, wenn eine vorhandene Infrastruktur lediglich am gleichen Ort ersetzt wird«, so Matuschka.

Zudem sei eine nachhaltige Priorisierung und Finanzierung der Projekte von Bund und Ländern notwendig, die über Legislaturperioden hinweg Bestand haben müsse. Infrastrukturbau sei eine langfristige Angelegenheit, diese müsse auch seitens der Politik mit langfristigen und verlässlichen Budgets hinterlegt werden. Nur so könnten



Anteil nicht ausreichend/ungenügend bewerteter Bauwerke nach Bauwerkskategorien
Besonderer Handlungsbedarf
 Schleusen: Main; MDK, Neckar, WDK, DEK-Nordstrecke
 Wehre: Main, Neckar, Mittelweser

Behörden und Wirtschaft die Ressourcen vorhalten, um die Projekte zügig zu planen und umzusetzen.

Insgesamt habe die Bundesregierung ein ehrgeiziges Investitionspaket geschnürt. Darin enthalten seien beispielsweise

- Der Finanzplan für den aufgestockten Energie- und Klimafonds mit 41 Milliarden Euro von 2020 bis 2023. Zusammen

»Was hilft, ist eine stärkere Nutzung partnerschaftlicher Modelle, die genau die richtigen Anreize setzen, um Projekte im Zeit- und Kostenrahmen fertig zu stellen.«

Nikolaus Graf von Matuschka

mit den Klimaschutzausgaben in den einzelnen Ressorts sind insgesamt 54,4 Milliarden Euro in den nächsten vier Jahren vorgesehen.

- 86 Milliarden Euro für die Erhaltung der bestehenden Bundesschienenwege im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für die kommenden zehn Jahre.
- Eine Steigerung der Zuflüsse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in den kommenden Jahren auf zwei Milliarden Euro jährlich. Die Zuweisungen aus der Umsatzsteuer als Ersatz für die Entflechtungsmittel werden ab 2020 angehoben.

Wichtig ist laut Matuschka der vom DVV angeführte Dreiklang, um umsetzbare Ergebnisse beim Infrastrukturbau zu erreichen:

- Bund und Länder müssen die Projekte nachhaltig priorisieren und sich dabei langfristig orientieren. Entscheidungen müssen unabhängig von Legislaturperioden getroffen werden mit Blick auf den größten volkswirtschaftlichen Nutzen und geringe Lebenszykluskosten.
- Die Investitionen müssen solide durchfinanziert werden. Die Schweiz macht es mit Fonds für die Verkehrsinfrastruktur vor. Deutschland muss sich daran ein Beispiel nehmen. Diese Planungssicherheit könnte ebenso den Bundesländern helfen.

- Die Projekte müssen schneller umgesetzt werden. Dafür gilt es Planung, Genehmigung und Bau weiter zu beschleunigen und enger zu verzahnen.

Straße kann viel mehr als Fahrbahn sein

Wer sagt, dass man die Straße nur zum Befahren nutzen kann? Der Geschäftsführer VIA IMC GmbH **Dr. Dirk Ebersbach** zeigte im Lenkungskreis, was moderne

Straßen alles können – und das ist erstaunlich viel. Die reine Verkehrsfunktion der Straße kann durch eine Vielzahl neuer Funktionen ergänzt werden. »Die auf der Straßenoberfläche auftreffende Hitze kann gesammelt und bei Bedarf zurückgespeist werden, beispielsweise um die Straße zu enteisen. Oder eingebaute Sensoren identifizieren dauerhaft Fehler in der Infrastruktur und machen eine permanente Zustandsmessung möglich«, erklärte der Experte. Auch zur Thema Sicherheit könne ein innovativer Straßenbelag beitragen: »Aufgehellte Straßenoberflächen verbessern die Sicherheit. Und sogar bei der Schadstoffreduzierung helfen neue Straßenbeläge, indem sie NOx-Partikel binden.« Laut Ebersbach wird mit diesen neuen technischen Lösungen und Funktionen das Arbeitsumfeld attraktiver und somit die

Akquise von dringend benötigten Arbeitskräften leichter.

Wasserstraßen in kritischem Zustand

Der Zustand der Wasserstraßen sei bedenklich, so **Thomas Groß**, Geschäftsführer Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG. »Eigentlich müssten in den kommenden zehn Jahren rund 200 Wasserbauwerke, darunter rund 50 Schleusen, erneuert werden. Bereits jetzt sind 85 Prozent der Schleusen nicht mehr betriebs sicher«, so die nüchterne wie erschreckende Bilanz von Groß.

Trotz der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) dauerten die Planungs- und Genehmigungsverfahren immer noch viel zu lange. Bisher benötige alleine die Vorbereitung eines Planungsverfahrens mindestens ein Jahr, mit der Vergabe dauere der Prozess schon zwischen acht und 18 Monate. Der Vorgang von der ersten Idee bis zum Beginn der Planung dauere zwischen zweieinhalb und fünfeneinhalb Jahre. Das gesamte Verfahren könne bis zum Baubeginn 13 Jahre dauern. Auch wenn manche Dinge, wie die Dauer von Planfeststellungen, kaum durch die WSV zu beeinflussen seien, gebe es dennoch erhebliches Optimierungspotential, etwa durch mehr Entscheidungskompetenz bei WSV-Ämtern vor Ort und mehr Fachkräfte.

Ebenso müsse das partnerschaftliche Bauen viel mehr als bisher vorangetrieben werden, erklärte Groß. ■

V. I. Graf von Matuschka und Minister Wüst





V. I. Schultze-Wolters, Kammerer, Dr. Mosolf und Dr. van Hoorn

Bund muss mutiger planen und Branche in Logistikketten einbinden

Beim Thema Wasserstraße sollten die Signale auf Zukunft stehen. Der Bund hat dafür den Masterplan Binnenschifffahrt entwickelt. Dies war ein zentrales Thema beim DVF-Lenkungskreis Güterverkehr und Logistik. Die im Masterplan niedergeschriebenen Bestandteile sind notwendig. Jetzt geht es darum, sie umzusetzen. Auch die Branche selbst ist gefordert: es müssen Schnittstellen zwischen den jeweiligen Verkehrsträgern geschaffen und die Wasserstraße aktiv in die Logistikketten integriert werden.

Der Lenkungskreisvorsitzende **Dr. Jörg Mosolf**, Vorstandsvorsitzender (CEO) MOSOLF SE & Co. KG, lobte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), weil es die Binnenschifffahrt stärken und deren Logistikfähigkeit verbessern wolle. Allerdings sei das eine langwierige Aufgabe, denn die Vernachlässigung der Infrastruktur und die Bürokratisierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung lasse sich nicht rasch beseitigen.

Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt stärken

Der Koalitionsvertrag enthalte zahlreiche Aufträge zur Stärkung der Binnenschifffahrt, so **Hilde Kammerer**, Leiterin des Referats Nationale See- und Binnenschifffahrtspolitik, Hafenwirtschaft im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). »Bei der Erstellung des Masterplans Binnenschifffahrt haben wir das gesamte System Wasserstraße einbezogen, z. B. auch die Häfen, die Akteure der

Logistik, die Bauindustrie, die Motorenhersteller sowie die Wissenschaft.« Ein zentrales Thema für das System Wasserstraße sei der Erhalt und der bedarfsgerechte Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur. Im Hinblick auf das Alter und den baulichen Zustand

»Die Branche erwartet Reformen beim Wasserbau, insbesondere eine zügige Instandsetzung der Schleusen und die Nutzung aller Optionen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung.«

Dr. Jörg Mosolf

vieler Anlagen seien große Herausforderungen zu meistern. Hinzu kämen die hohen finanziellen Belastungen für den Bund, die immer noch angespannte Personalsituation vor allem im Bereich des Wasserbaus sowie die langen Planungs- und Genehmigungszeiträume. Für viele dieser Herausforderungen wurden konkrete Maßnahmen auf den Weg gebracht, z. B. beim Stellenzuwachs.

»Die Digitalisierung ist für die Branche ein wichtiger Parameter. Sie kann wesentlich dazu beitragen, dass die Binnenschifffahrt ihre Leistungsfähigkeit in multimodalen Transportketten stärkt. Die Aus- und Weiterbildung wird diesen Anforderungen zukünftig noch stärker Rechnung tragen müssen. Die entsprechende neue Förderrichtlinie des BMVI (Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt) bietet dazu finanzielle Anreize.«

Die Modernisierung der Binnenschifffahrtflotte könne wesentlich zur Steigerung der Umwelt- und Klimafreundlichkeit des Verkehrsträgers beitragen. Das BMVI plane eine substanzielle Erweiterung des bereits existierenden Förderprogramms. Ein sehr spezielles Problem wurde im Arbeitskreis ausführlich diskutiert: Die Verlagerung von Großraum- und Schwerguttransporten auf die Wasserstraße. Da besteht noch Potenzial, darüber war man sich einig. Das Thema sei vielschichtig und werde doch in der Regel stark einzelfallbezogen behandelt, sagte Kammerer. Das BMVI habe ein hohes Interesse an einem verlässlichen und transparenten Prozess. So sei im BMVI

eine Arbeitsgruppe aktiv, die mit fachlicher Unterstützung der für das Genehmigungsverfahren zuständigen Länder und Kommunen und der Wirtschaftsvertreter das Thema aufarbeitet.

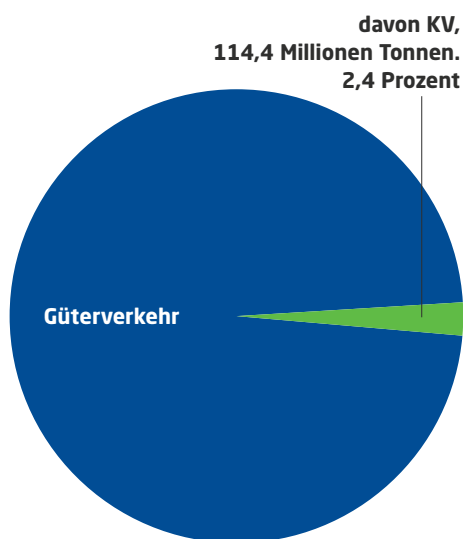
Blockchaintechnologie in der Logistik Blockchain im Logistikbereich soll die Vernetzung und Zusammenarbeit der Beteiligten in der Logistikkette effizienter machen.

Christian Schultze-Wolters, Geschäftsbereichsleiter Blockchain Solutions DACH, IBM Deutschland GmbH, zeigte anhand des Beispiels Tradelens, wie viele Potenziale zur Prozessvereinfachung damit verbunden seien.

Man habe den Fokus auf die Seefracht gelegt, da dort eine Vielzahl von Prozessen isoliert und meist papierbasiert abgewickelt würden. Mit der Blockchain-Technologie ändere sich dies. Die gesamte Lieferkette wurde dazu integriert. So würden Daten von rund 120 Datenereignissen je Lieferkette in Echtzeit zur Verfügung gestellt. Darauf hätten nicht nur die Verlager und Logistiker Zugriff, sondern auch Behörden, Versicherer und Finanzierer. Zum Ende des ersten Quartals 2020 werde man 60 Prozent aller Seefrachtcontainer integriert haben. Rund 2 Millionen Datenevents pro Tag verarbeite somit das System. Wichtig sei die Mitwirkung der Behörden, um auch Zollaktivitäten und den Zugriff auf Ladungspapiere digital abzubilden. Im System seien rund 170 Unternehmen integriert und 600 Terminals als Datenlieferanten eingebunden.

KV stärker in die Ausbildung integrieren
Kombinierter Verkehr (KV) gilt als Zukunftsträger für den Gütertransport und wird vom BMVI unterstützt, indem es neue Technologien, Innovationen und die benö-

Anteil der KV-Beförderungsmengen am Güterverkehr im Jahr 2018



Quelle: Statistikbericht 2019 SGKV

tigte Infrastruktur fördert. All das wird nach den Worten von **Clemens Bochynek**, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV), erst langfristig die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs wesentlich verbessern. Erschwerend komme der Mangel an Fahrern und Lokführern im Güterverkehr hinzu. »Die Bereitschaft in der Logistikbranche den Schienengüterverkehr aktiv in die Logistikketten einzubeziehen muss erhöht werden. Laut unserer Umfrage ist über die Hälfte der befragten Experten aktuell nicht im KV aktiv und es besteht nur eine geringe Bereitschaft, dies zu ändern.« Das bedeute, dass man viel stärker als bisher in den Ausbildungsorganisationen das Wissen um den KV und die Nutzung der Schiene prüfungsrelevant machen müsse. Auch müsse man stärker mit dem Sektor zusammenarbeiten und gemeinsam mit den Ausbildungsstätten Projekttag und Praktika veranstalten, so Bochynek. Ein wichtiges Projekt zur Wissensvermittlung sei das virtuelle Logistiklabor, das die Auswirkungen unterschiedlicher Rahmenbedingungen und Entscheidungsfaktoren auf die Logistikkette darstellt. Die SGKV habe für den KV einen entsprechenden Praxisleitfaden entwickelt.

Beschäftigungseffekte durch Elektrifizierung und Automatisierung

»Der Mobilitätssektor gehört mit etwa 11 Prozent aller Erwerbstätigen in verkehrsbezogenen Wirtschaftsbereichen zu den Sektoren mit der größten Beschäftigungswirkung«, sagte eingangs DVG-Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn**. Darum thematisiere die Bundesregierung den Fachkräftemangel in den verschiedenen Gremien. So kümmere sich in der »Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität« (NPM) die Arbeitsgruppe 4 um die Sicherung des Mobilitäts- und Produktionsstandortes. Dazu gehörten Themen wie Batteriezellproduktion, Rohstoffe und Recycling, Bildung und Qualifizierung. »Wie sich die Elektrifizierung der Mobilitätsbranche auf die Beschäftigungsstrukturen auswirkt, zeigt ein Bericht der AG 4. Danach geht der Personalbedarf in Deutschland zurück. Im Jahr 2030 geht man von fast

410.000 (ca. 0,91 Prozent) weniger Arbeitsplätzen als im Referenzszenario aus.«

»Diese Herausforderungen können die Unternehmen nicht alleine stemmen«, so van Hoorn weiter. »Deshalb ist ein zentrales berufliches Weiterbildungskonzept nötig, das insbesondere auch die Bedürfnisse kleiner und mittelständischer Unternehmen berücksichtigt.« So seien Kompetenz-Hubs vorstellbar, in denen die Bundesagentur für Arbeit, regionale Weiterbildungsträger und Betriebe mit Qualifizierungsbedarf zusammenarbeiten, um passende und bedarfsgerechte Qualifizierungsmaßnahmen zu entwickeln und anzubieten. Auch das Qualifizierungschancengesetz sollte für kollektive Anträge geöffnet werden. Zudem sollten die Regelungen zum Kurzarbeitergeld angepasst werden, damit sie nicht nur zum Erhalt von Arbeitsplätzen genutzt werden, sondern stärker für die Qualifizierung der Arbeitskräfte.

Fachkräfte für die Schiene

Die AG 6 »Fachkräfte des Zukunftsbündnisses Schiene« ZBS erarbeitet Vorschläge für gemeinsame Initiativen des Schienensektors und Unterstützungsmöglichkeiten der Bundesregierung zur Gewinnung von Nachwuchs- und Fachkräften. Die Abfrage der Engpassberufe unter den Mitgliedern der AG 6 ergab, dass in der Bahnbranche über 245.000 Menschen arbeiten. Zahlenmäßig mit knapp 44.000 Arbeitsplätzen sind Lokführer, Triebfahrzeugführer, U- und Straßenbahnfahrer eine der größten Berufsgruppen (67 Prozent Lokführer, 33 Prozent U- und Straßenbahnfahrer). »Die Branche soll einen Ausbildungspakt starten und will eine Ausbildungsquote festlegen. Auch der Bund soll die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Aus- und Weiterbildung von Lokführern finanziell mit 50 Prozent unterstützen. Es gibt einen Bedarf von 3.000 Personen.«, erläutert die DVG-Geschäftsführerin. ■

Masterplan Binnenschifffahrt:

bmvi.de»[themen](#)»[mobilität](#)»[wasser](#)»[binnenschifffahrt](#)
Praxisleitfaden KV:
erfa-kv.de



© Autobahn Tank & Rast

Freie Fahrt für die mobile Transformation

Die Elektromobilität kann sich nur dann als alltagstauglich erweisen, wenn eine flächendeckende Schnellladeinfrastruktur, insbesondere entlang der Autobahnen, vorhanden ist. Das DVF-Mitgliedsunternehmen Autobahn Tank & Rast hat gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur frühzeitig eine flächendeckende Ladeinfrastruktur geschaffen und baut diese kontinuierlich weiter aus. Dabei hilft die Unterstützung zahlreicher strategischer Partner.

Die Zukunft der Mobilität wird in weiten Teilen elektrisch sein. Grundvoraussetzungen für den Erfolg von Elektromobilität ist allerdings ein flächendeckendes und leistungsfähiges Ladenetz – ob in der Stadt, auf dem Land oder auf der Langstrecke. Gerade die Autobahnen sind dabei von erheblicher strategischer Bedeutung. Denn nur dann, wenn eine verlässliche Schnellladeinfrastruktur auf der Autobahn verfügbar ist, ist ein Elektrofahrzeug auch wirklich langstrecken- und erstwagentauglich.

»Die Bedeutung der Schnellladeinfrastruktur entlang der Autobahnen für den Erfolg der Elektromobilität, haben wir schon vor Jahren erkannt. Gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium haben wir frühzeitig in die Ladeinfrastruktur investiert, die wir weiter konsequent ausbauen«, sagt **Peter M. Löw**, Stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung von Autobahn Tank & Rast.

Das Unternehmen ist mit rund 360 Tankstellen, rund 400 Raststätten sowie rund

50 Hotels der führende Anbieter von Gastronomie und Kraftstoff auf den Autobahnen in Deutschland. Dabei umfasst die Versorgungsverantwortung des Unternehmens auch die Elektromobilität. Im Jahr 2015 wurde begonnen, Schnellladesäulen auf Autobahnraststätten zu errichten und das Netz sukzessive auszubauen. »Wir sind stolz darauf, die ›first mover‹ bei der Elektromobilität gewesen zu sein. Zudem bieten

»Heute sind insgesamt rund 690 Schnellladesäulen an rund 350 Ladestandorten in Betrieb.«

Peter M. Löw

wir gemeinsam mit unseren Partnern modernste Ladetechnologie und bauen diese in unserem Netz konsequent weiter aus«, so Löw weiter. Zu den Partnern gehören neben EnBW, E.ON und Innogy auch IONITY, das Joint Venture der Automobilindustrie, das an einem gesamteuropäischen Netz für die Schnellladeinfrastruktur arbeitet.

Flächendeckendes Schnellladenetz ist an Autobahnen bereits Realität

Ein flächendeckendes Schnellladenetz entlang der Autobahnen ist bereits Realität: Alle 50 Kilometer steht mindestens eine Ladesäule. Alle Standorte verfügen über mindestens zwei Ladepunkte, der Großteil sogar über deutlich mehr. Dabei haben die Ladesäulen eine Leistung zwischen 50 kW und 350 kW.

»Alle Standorte sind skalierbar ausgelegt und lassen sich bei höher Nachfrage mit zusätzlichen Ladepunkten erweitern. Wir sind somit bestens für das Zeitalter der Elektromobilität gerüstet«, konstatiert Peter M. Löw. Laufend werden zahlreiche Standorte mit weiteren Ladesäulen ausgestattet, die eine sehr hohe Ladeleistung aufweisen. Damit wird zum einen die Verfügbarkeit von Ladestationen generell erhöht. Zum anderen verkürzen sich durch die neuen Ladesäulen auch die Ladezeiten, was insbesondere für neue Fahrzeugmodelle wichtig ist.

Neue Konzepte finden und weiterdenken Autobahn Tank & Rast stattet die Standorte nicht nur weiter aus, um den Markthochlauf abzusichern, sondern denkt die Mobilitätsform und damit verbundene Konzepte auch weiter. In Evaluationsprojekten wird analysiert, wie die Nutzung der Schnellladeinfrastruktur noch kundentauglicher werden kann. Wichtige Aspekte sind

dabei die Verortung der Infrastruktur am Standort, eine gute Beschilderung oder die Überdachung von Ladesäulen. Darüber hinaus werden bestehende Standortservices, wie Gastronomie und Shop deutlich besser mit den Ladedienstleistungen verzahnt. Das klare Ziel: Ein möglichst ganzheitliches Angebot, das alle Bedürfnisse von Elektrofahrzeugkunden berücksichtigt. ■



Künstliche Intelligenz im Verkehrssektor voranbringen

KI - Künstliche Intelligenz - war das Top-Thema des Lenkungskreises Digitale Vernetzung, der erstmals von der neuen Vorsitzenden Agnes Heftberger, Mitglied der Geschäftsführung IBM Deutschland GmbH und DVF-Präsidiumsmitglied, geleitet wurde. Diskutiert wurde mit den Mitgliedern der Enquete-Kommission Künstliche Intelligenz im Deutschen Bundestag Dieter Janecek MdB und Arno Klare MdB über politische Impulse und Rahmenbedingungen für KI.

Es mangle nicht an Anwendungsfällen für KI im Mobilitätssektor, so eingangs **Dieter Janecek MdB** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN). Mit Blick auf autonomes Fahren dauere die Weiterentwicklung des vollautomatisierten Fahrens jedoch noch an, wobei gerade für den ländlichen Raum autonome Busse wichtig wären. Die Expertenkommission der Enquete-Kommission KI arbeite momentan an ihrem Bericht. Im Bereich Mobilität müsse man die Experimentierfelder stärken und auf einer größeren Ebene ausrollen. Nach Janeceks Auffassung soll KI die Mobilität gemeinwohlorientiert in die Fläche bringen. Vorbild sei Skandinavien. Dazu müsse jedoch die digitale Infrastruktur in Deutschland besser werden. **Arno Klare MdB** von der SPD-Fraktion sah ebenfalls, dass die Automatisierung die Mobilitätsversorgung im ländlichen Raum verbessern werde und wies zudem auf das hohe Potenzial von KI in der Logistik hin. Dies seien etwa Zustelloptionen für die letzte Meile oder Plattformen zur CO₂-Optimierung in der Lieferkette.

Wer haftet: Mensch oder Maschine?

Jede Freistellung des Fahrers von seinen Pflichten müsse bei der Automatisierung der Fahrzeuge über die Straßenverkehrszulassungsordnung und die Straßenverkehrsordnung rechtlich abgesichert sein, erklärte **Dr. Gerd Leutner**, Partner CMS Hasche Sigle. In Deutschland sei der Rechtsrahmen gut. Kritische Punkte würden sich bei der Zulassung mit internationalen Regelungen ergeben (UN/ECE). Deshalb brauche es eine internationale Normierung für einen internationalen Markt, die Finanzierung der notwendigen intelligenten Infrastruktur sowie die Kapazität und Kompetenz bei den Zulassungsbehörden.

Der Gigabit-Train

Für digitale Dienste auf Bahnreisen werden Datenverbindungen auf Gigabit-Niveau benötigt, so **Dr. Karsten Kemeter**, CTO Nachrichtentechnik Konzern, Deutsche Bahn AG. Unter dem Stichwort Smart Mobility wolle die DB in einem Gigabit-Train eine gute Konnektivität für ihre

V. I. Dr. Leutner, Hoffmann, Heftberger und Klare MdB

Kunden schaffen. Zusätzlich wolle man mit 5G unter dem Stichwort Smart Operations betriebliche Abläufe durch Drohnenanwendungen, Anlagen- und Betriebsautomatisierung optimieren. Mit einem Masterplan Konnektivität Schiene sichere die DB ihre Mitwirkung bei der gleisseitigen Mobilfunkversorgung zu, insbesondere beim Ausbau für 5G.

Mobilitätsdaten-Marktplatz

Die EU möchte einen Markt für Mobilitätsdaten schaffen und Reiseinformationsdienste zählen dabei als vorrangige Maßnahmen.

Timo Hoffmann, Referat Vernetzte Mobilität, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erklärte, dass über einen nationalen Zugangspunkt, in Deutschland der Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM) der BASt, Datenströme zentralisiert würden. Über 550 Anbieter und 360 Datenabnehmer tummelten sich auf dem MDM. Seit dem 1.12.2019 lägen Informationen zu den Linienverkehren der TEN-V des jeweiligen Mitgliedstaates vor. Weiterer Fahrplan: Ab Dezember 2020 müssten nachfrageorientierte Verkehre erfasst und Ende 2021 weitere Informationen ergänzt werden. Auch wolle man Plattformen im Verkehrsbereich wie Delfi, mFund/mCloud stärker bündeln und den bestehenden MDM ablösen. ■

Bereitstellungsfristen EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste

Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von statischen Reise- und Verkehrsdaten

- bis **01.12.2021**: für TEN-V-Gesamtnetz
 - **Detaillinformationen zu Linienverkehren (Fahrgastdaten, detaillierte Tariffinformationen, Geschäftsbedingungen)**
 - **Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten (Maut, Sharingangebote, Parkgebühren)**
 - **Detailliertes Radwegenetz**
 - **Berechnung von Umweltfaktoren (z. B. CO₂-Ausstoß), Kraftstoffverbrauch**
 - **Voraussichtliche Reisedauer**
- bis **01.12.2023**: für andere Teile des Netzes

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen



© Freestyle Interactive Ltd.

Wasserstoff ist elementar für die Klimaziele im Verkehrssektor

Die Bundesregierung will die Nationale Wasserstoffstrategie schnellstmöglich beschließen. Für die Verkehrsbranche ist dies ein dringlicher Schritt. Zwar hat die batterieelektrische Mobilität für die schnelle CO₂-Reduktion eine herausragende Bedeutung. Daneben ist jedoch auch die Nutzung von grünem Wasserstoff notwendig, um den Verkehr umfassend und langfristig auf Klimaneutralität umzustellen.

Nach Ansicht des DVF handelt es sich beim Aufbau des Wasserstoffpfades nicht nur um ein elementares klimapolitisches Instrument, sondern auch um eine wichtige industriepolitische Entscheidung. DVF-Präsidiumsvorsitzender **Prof. Dr.-Ing.**

Raimund Klinkner: »Neben der direkten Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien, etwa bei batterieelektrischen Verkehrsmitteln, ist auch grüner Wasserstoff nötig, um den Verkehrssektor langfristig auf eine nicht-fossile Grundlage zu stellen. Nur so können wir die Klimaschutzziele erreichen. Wir müssen nun die verschiedenen Ansatzpunkte in eine schlüssige Gesamtstrategie überführen. Die Wasserstoffstrategie, die P-t-X-Roadmap und die Strategie für Batterieanwendungen müssen zusammen betrachtet werden. Das erfordert ein hohes Maß an Koordination, auch mit der Strategie der EU für Wasserstoff und E-Fuels.«

Markteinführungsprogramm wichtig

Das DVF empfiehlt unter anderem eine Zielquote von mindestens 23 Prozent erneuerbarer Energien bis 2030 im Verkehr in Deutschland und ein ambitioniertes Markteinführungsprogramm für E-Fuels.

»Für die Bereitstellung des Wasserstoffs müssen international stringente Nachhaltigkeitskriterien gelten.«

Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner

Zudem ist eine Mindestquote von fünf Prozent Wasserstoff und E-Fuels bis 2030 auf EU-Ebene anzustreben. »Die EU sollte zudem eine vollständige Streichung der Energiesteuer für die direkte Stromnutzung und für Wasserstoff beziehungsweise E-Fuels im Mobilitätsbereich prüfen. In Deutschland müssen die direkten und indirekten EE-Stromnutzer von der EEG-Umlage befreit werden«, so Klinkner weiter.

Die Einführung von Wasserstoff im Mobilitätssektor muss das gesamte Anwendungsspektrum berücksichtigen, das heißt, alle Verkehrsträger, Primär- und Sekundärtriebe, Sonderfahrzeuge für Entsorgung, Häfen, Flughäfen, Bauwirtschaft und weitere. Neben dem Einsatz bei Lkw, Stadt- und Fernbussen ist die Brennstoffzellen-Technologie auch für Züge wichtig. Zudem sollte der Bund Wasserstoff-Kombitankstellen für Schiene und Straße unkompliziert fördern.

Hohe Bedeutung im Luftverkehr

Klinkner hob zudem die elementare Bedeutung von Wasserstoff und E-Fuels für den Luftverkehr, aber auch den Schiffsverkehr, hervor. Klärungsbedarf gebe es bei der in Diskussion befindlichen Einführung von Quoten für nachhaltige Flugkraftstoffe.

»Das Thema muss die Bundesregierung auf europäischer und internationaler Ebene abstimmen. Momentan sind solche Kraftstoffe weder in ausreichenden Mengen noch zu wettbewerbsfähigen Preisen vorhanden. Das muss sich ändern. Die Luftverkehrsteuer entzieht den Airlines

eine Menge Geld, welches dringend in E-Fuels und Nachhaltigkeit investiert werden muss«, so Klinkner.

In den Häfen wird Wasserstoff auch als Umschlaggut und für industrielle Ansiedlungen relevant. »Deutschland sollte diese Chance erkennen und frühzeitig die Wertschöpfungsketten aufbauen«, erklärte Klinkner. ■

Neu im Verkehrsforum

Benz + Walter GmbH

Die Benz + Walter GmbH mit Sitz in Wiesbaden ist eine unabhängige und inhabergeführte Unternehmensberatung mit den Beratungsschwerpunkten Digitalisierung, Big Data Analytics, Logistik, Mobilität und Veranstaltungsentwicklung. Sie wurde 2016 auf Basis der Expertise und Erfahrung der beiden Firmengründer, Dr.-Ing. Michael Benz und Dr.-Ing. Stefan Walter, gegründet. Gemeinsam mit seinen Kunden gestaltet das Benz + Walter-Team aktiv die digitale Zukunft von Logistik und Mobilität und trägt damit zum Wandel – hin zu einer nachhaltigeren und lebenswerteren Gesell-



schaft – bei. Mit Dienstleistungen wie der Konzeption von Lösungen, über Gutachten bis hin zur Implementierung sowie Vermarktung durch Messen und Veranstaltungen begleitet Benz + Walter seine Kunden von der ersten Idee bis zur Realisierung. Die Projekte umfassen u. a. die Entwicklung und Implementierung von Green City Masterplänen und kommunalen Mobilitätsleitbildern, Fachgutachten für einen emissionsfreien ÖPNV, Fördermittelscreenings, Konzeption und Umsetzung von Digitalisierungsstrategien – in Unternehmen und Städten, Big Data Analytics für Mobilität und Logistik, Innovationen für die urbane Logistik sowie Konferenz- und Messeentwicklung, z. B. der multimodalen Innovationsplattform »Hypermotion«. Benz + Walter schafft dabei eine innovative Transformation von Logistik und Mobilität durch Digitalisierung, Individualisierung und Nachhaltigkeit.

benz-walter.de

Cargonexx GmbH

Optimal ausgelastete Lkw statt unnötiger Leerfahrten – das ist das Ziel von Cargo-

nexx GmbH. Eine Internet-Plattform, bei der Unternehmen melden, welche Ladung sie wohin transportieren wollen und Speditionen melden können, wo gerade Lkw frei sind. Das Logistik Start Up wurde 2015 in Hamburg gegründet.

Cargonexx bietet Komplettlösungen im Fernverkehr an. Auf der Plattform werden verfügbare Ladungen auf Tagesbasis mit



allen erforderlichen Informationen angeboten. Sobald Laderaum und Ladung matchen, kann ein Auftrag umgehend angenommen werden. Zudem nimmt Cargonexx gemeinsam mit Partnerspeditionen auch an langfristigen Ausschreibungen teil. Dadurch wird auch kleineren Unternehmen ein besserer Zugang zu Aufträgen ermöglicht.

Das erklärte Ziel von Cargonexx ist das Einsparen von CO₂ durch eine Reduktion von Leerfahrten auf Basis einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit innerhalb der Lkw-Logistik.

cargonexx.com/de

FlixBus GmbH

FlixBus wurde 2013 in München gegründet und ist heute Marktführer in Deutschland. Mit einem intuitiven Buchungssystem, kostenlosem Wi-Fi an Bord, GPS-Livetracking oder automatisiertem Verspätungsmanagement hat das Unternehmen nicht nur ein traditionelles



Verkehrsmittel digitalisiert, sondern auch das Geschäftsmodell von hunderten mittelständischen Partnerunternehmen zu-

kunftssicher gestaltet. Seit 2014 verkehrt FlixBus auch international (aktuell 2.500+ Ziele in 30 Ländern) und hat inzwischen Fernbusnetze in Frankreich, Italien, Dänemark, den Niederlanden oder den USA sowie grenzüberschreitenden Linienverkehr bis nach Norwegen oder Spanien etabliert. Über 3.000 Mitarbeiter sind an über 20 Standorten für das Unternehmen tätig. Außerdem kooperiert FlixBus weltweit mit rund 500 zumeist mittelständischen Partnerunternehmen.

Neben dem Betrieb von Europas größtem Fernbusnetz und dem Fernbusangebot in den USA expandiert das Unternehmen mit dem FlixBus seit 2018 auch auf der Schiene.

FlixBus bindet vor allem den ländlichen Raum an das Fernverkehrsnetz an. Das Unternehmen führt die modernste EURO-VI-Busflotte und die zu 100% mit Ökostrom betriebenen FlixBus. Bereits heute werden alternative Antriebe auf der Langstrecke getestet.

flixbus.de

PTV Planung Transport Verkehr AG

Mobilität effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten – das ist die Kompetenz der PTV Group. Sie versteht alle Aspekte von Transport und Verkehr – von der Planung und Optimierung von



the mind of movement

Touren, über die Simulation von virtuellen Szenarien, von der Modellierung von Netzwerken bis hin zur Prognose von Verkehrsströmen. Die PTV entwickelt nicht nur intelligente Softwarelösungen, sondern arbeitet auch an Forschungsprojekten auf nationaler und europäischer Ebene sowie in der strategischen Beratung zu verkehrs-

wirtschaftlichen und logistischen Themen. Damit sorgt die PTV für einen Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Politik.

Die PTV wurde 1979 in Karlsruhe als Spin-off der Universität Karlsruhe (Karlsruher Institut für Technologie) gegründet. Mittlerweile hat die Firmengruppe weltweit 900 Beschäftigte und ist mit 20 Standorten auf allen Kontinenten vertreten. Seit 2017 gehört sie zu 100 Prozent zur finanzstarken Porsche Automobil Holding SE.

Im Geschäftsfeld Logistics umfasst das Produktportfolio Software für die Routen- und Tourenplanung, Distributionsplanung, das Flottenmanagement sowie Lkw-Navigation und -Parkplatzsuche. Ein Online-Dienst liefert Transparenz im Transportprozess – mit der Ankunftszeit in Echtzeit für alle Beteiligten der gesamten Lieferkette. Im Geschäftsfeld Traffic werden Technologien für die Verkehrsplanung entwickelt. Dazu zählen Tools für die Modellierung und Simulation von Verkehrsnetzen, für alle Verkehrsmodi, für Verkehrsmanagement in Echtzeit sowie für die Entwicklung von Lösungen als Mobility as a Service (MaaS). Das europäische Verkehrsmodell, das den gesamten Personen- und Güterverkehr in Europa abdeckt, wird mit PTV-Software entwickelt.

ptvgroup.com/de

Roland Berger

Roland Berger ist einer der ganz Großen der Beraterbranche und das einzige weltweit führende Consulting-Unternehmen mit nicht-angelsächsischen Wurzeln. Roland Berger verfügt über große Kompetenz im Mobilitäts- und Güterverkehrsbereich. 1967 gegründet ist Roland Berger mit



rund 2.400 Mitarbeitern in 35 Ländern aktiv. Die 52 Büros des Unternehmens befinden sich an zentralen Wirtschaftsstandorten weltweit. Das Beratungsunter-

nehmen ist eine unabhängige Partnerschaft im ausschließlichen Eigentum von rund 230 Partnern.

Die Themengebiete Luft- und Raumfahrt, Automotive, Energy & Utilities, Infrastructure, Technology und Transport/ Logistik reichen von der Digitalisierung der Flughäfen über Smart City Strategy bis hin zu kritischen Infrastrukturen und Projektentwicklungen.

rolandberger.com/de

SRP Consulting AG

SRP Consulting AG mit Sitz in Köln hat sich als Beratungsunternehmen für Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr, öffentlichen Personennahverkehr, Bahninfrastruktur und Flughäfen spezialisiert und setzt sich mit neuen Mobilitätskonzepten im Rahmen der Verkehrswende in Deutschland auseinander.



In mehr als 70 Projekten hat SRP Consulting Branchenwissen und Expertise im Mobilitätssektor unter Beweis gestellt und Kontakte zu wesentlichen Marktakteuren erschlossen. Dabei werden sowohl strategische als auch operative Fragen in den Themenfeldern General Management (z. B. Mehrverkehrskonzept Schienengüterverkehr in Deutschland), Marketing & Sales (z. B. Digitalisierung der Kundenschnittstelle) sowie Personalmanagement (z. B. Recruiting-Strategien für Triebfahrzeugführer) bearbeitet.

SRP Consulting wurde 2012 von Jochen Schlei und Dr. Hans-Christian Rabenhorst aus ihrer langjährigen Erfahrung in der Konzernstrategie der Deutschen Bahn heraus gegründet. SRP berät insbesondere private und öffentliche Verkehrsunternehmen, aber auch Aufgabenträger und Ministerien.

srpconsulting.de

Logistics Hall of Fame

Die Logistics Hall of Fame® ehrt international Persönlichkeiten, die sich um die Weiterentwicklung von Logistik und Supply Chain Management außerordentlich verdient gemacht haben. Sie will damit die Innovationskraft der Logistik in die Öffentlichkeit tragen, zur Wettbewerbsfähigkeit und zum Ansehen der Logistikbranche beitragen und dokumentiert die Meilensteine der Logistik und ihre Macher. Die Mitglieder oder auch »Legends« sind der Kern der Ruhmeshalle. Sie haben durch ihr Wirken über die Grenzen des eigenen Unternehmens hinaus die Logistik maßgeblich und nachhaltig vorangebracht. Mit dem »Logistics Leader of the Year« zeichnet die Logistics Hall of Fame seit 2019 UnternehmerInnen und ManagerInnen aus, die sich in einem Jahr besonders erfolgreich für ihre Unternehmen eingesetzt oder einen richtungsweisenden Impuls gesetzt haben. Die Ehrung wird jährlich vergeben. Im Jahr 2019 wurde Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), als Logistics Leader of the Year ausgezeichnet.

Das DVF darf sich Unterstützer dieser Institution nennen und ist darüber hinaus mit seiner Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn** in der namhaften Jury vertreten, die aus mehr als 70 Persönlichkeiten besteht: Journalisten, Wissenschaftler, Logistiker, Politiker und Verbandsvertreter aus aller Welt. Diese wählen jedes Jahr Persönlichkeiten aus der Logistik für die Auszeichnung aus.

Wer zieht in die Logistics Hall of Fame ein? Die virtuelle Ruhmeshalle der Logistik nimmt 2020 wieder ein neues Mitglied auf. Zusätzlich wird zum zweiten Mal die Managerauszeichnung »Logistics Leader of the Year« vergeben. Ihre Vorschläge für beide Auszeichnungen können Sie bis 8. Mai 2020 unter www.logisticshalloffame.net einreichen.



V. I. Dirks, Sts. Zieschang, Peterson und D'Inca setzten sich für bessere Verknüpfung der Verkehrsträger ein

Luftverkehr im Zeichen von Corona

Auf der Tagesordnung standen wichtige Fragen wie der Klimaschutz, die Kooperation mit der Bahn und neue Impulse für den Single European Sky. Allerdings war das erste Gesprächsthema beim DVF-Lenkungskreis Luftverkehr Anfang März die Auswirkung der Corona-Pandemie. Der Vorsitzende Thorsten Dirks, Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG, wies darauf hin, dass der Konzern teilweise einen Nachfragerückgang von 80 Prozent verzeichne und eine große Zahl von Langstreckenflugzeugen geparkt habe. Auf diese ernste Situation müsse auch die Politik reagieren.

Dirks bat die EU, Ausnahmen bei den Slotregeln schnell zu beschließen. Die Bundesregierung solle die geplante Anhebung der Luftverkehrsteuer aussetzen. **Dr. Tamara Zieschang**, Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, bekräftigte, dass die Bundesregierung die dramatischen Auswirkungen auf den Luftverkehr und die Wirtschaft insgesamt im Blick habe und darauf entschlossen reagieren werde.

Bei dem anschließenden Austausch zum Klimaschutz im Luftverkehr hob Dirks hervor, dass die Politik die Voraussetzungen schaffen muss, damit die Unternehmen ihre Klimaschutzziele erreichen können: »Dazu zählt vor allem der Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur, der in Deutschland immer noch viel zu lange dauert, um auch nur annähernd eine Trendwende zu ermöglichen. Wenn die Intermodalität reibungslos funktioniert, wird sie auch angenommen. Ein Beispiel dafür ist der Flug-

hafen Frankfurt mit direktem Fernbahnanschluss. Für den Luftverkehr gibt es darüber hinaus drei wichtige Komponenten, damit der Klimaschutz gelingt: moderne Flugzeuge, die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (SES) und synthetische Kraftstoffe.«

Staatssekretärin Dr. Zieschang sprach sich beim Lenkungskreis ebenfalls für eine enge Zusammenarbeit des Luft- und Schienen-

»Damit sich künftig mehr Passagiere für den Zug zum Flug entscheiden, muss gezielt die luftverkehrsrelevante Bahninfrastruktur gestärkt werden.«

Thorsten Dirks

verkehrs sowie für die Förderung nachhaltiger Kraftstoffe aus: »Wirtschaftswachstum wird weiterhin Verkehrswachstum erzeugen. Daher brauchen wir kluge Strategien, wie wir mit Wachstum unsere Klimaziele erreichen können. Wo es Sinn

macht, sollten Flüge durch die richtigen Anreize auf die Schiene verlagert werden. Aber dafür müssen natürlich auch weitere gute Rahmenbedingungen geschaffen werden. Daran arbeiten wir. Außerdem werden saubere Kraftstoffe für alle Verkehrsträger benötigt. Die Bundesregierung wird dazu in Kürze eine nationale Wasserstoffstrategie vorlegen.«

Dirks weiter: »Mit der Deutschen Bahn kooperieren wir bereits sehr erfolgreich bei den Zubringer-Strecken zum Flughafen Frankfurt. Das ist jedoch nur einer von wenigen Flughäfen in Deutschland, die einen direkten Fernbahnanschluss haben. Beim Flughafen München gibt es diesen nach fast 30 Jahren Betrieb immer noch nicht.«

Vernetzung Bahn- mit Luftverkehr

Fast alle deutschen Verkehrsflughäfen würden über eine Schienenanbindung verfügen – allerdings nicht im Fernverkehr, so leitete **Dr. Michael Peterson**, Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG, seinen Vortrag ein. Der Flughafen Frankfurt habe sich mit seinem exzellenten Fernverkehrsanschluss zum Vorreiter für Intermodalität in Deutschland entwickelt: Die gute Bahnanbindung sei die Basis für den LH-Express-Rail-Dienst und damit die Voraussetzung für die Einstellung von

Kurzstreckenflügen. 2019 hätten mehr als 400.000 Reisende LH Express Rail genutzt. Das Konzept habe erhebliches Potenzial.

Zum Ausbau der Intermodalität und zur Leistungssteigerung der Schiene identifi-

zierte Herr Dr. Peterson folgende Handlungsfelder: Reisezeit, Preis, Takt und Angebotsumfang, Infrastruktur, Kooperationen. Mit der Einführung des Deutschland-Taktes sollten 30 Metropolregionen künftig im 30-Minuten-Takt verknüpft werden. Der Umstieg vom Flugzeug auf die Bahn sei attraktiv, wenn die Reisezeit beim Bahnangebot weniger als vier Stunden betrage. Welche Ausbauprojekte prioritär umgesetzt würden, sei eine politische Entscheidung. Auf dieser Ebene müsse auch der fehlende Fernbahnanschluss des Flughafens München erörtert werden, der im Lenkungskreis bemängelt wurde. Mit der Deutschen Lufthansa würden zurzeit Gespräche über den Ausbau von LH Express Rail geführt. Weitere Bestandteile der Zusammenarbeit seien die Rail&Fly-Angebote sowie das Programm »Good for Train«, das Fluggästen bei Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb ersatzweise die Nutzung der Bahn ermöglicht. Im Ergebnis hielten Dr. Peterson und der Lenkungskreis übereinstimmend fest: Durch den Ausbau der Schiene – wenn er konsequent umgesetzt wird – können Bahn und Luftverkehr in der intermodalen Zusammenarbeit deutliche Fortschritte beim Klimaschutz machen.

Bahn attraktiv für Geschäftsreisende?

In einer empirischen Umfrage hat sich das Beratungsunternehmen Oliver Wyman bei Geschäftsreisen erkundigt, welche Gründe es gibt bei Inlandsreisen entweder die Bahn oder das Flugzeug zu wählen. **Joris D'Inca**, Partner bei Oliver Wyman, stellte die Ergebnisse und die Gründe dafür vor.

Es wurden 1.000 Geschäftsreisende befragt und Faktoren identifiziert, die zu einer erfolgreichen Verlagerung vom Flugzeug auf die Schiene führen. Geschäftsreisende machten rund zwei Drittel der Passagiere auf innerdeutschen Flugreisen aus. Nach den Kriterien für die Verkehrsträgerwahl gefragt, hätten die Geschäftsreisenden gute Erreichbarkeit des Ziels, Pünktlichkeit und Gesamtreisedauer als wichtigste Gründe genannt. Geschäftsreisende können laut der Umfrage mit steuerlichen oder preislichen Mitteln alleine nicht zu einem Wechsel des Verkehrs-

trägers bewegt werden. Vielmehr sind Geschäftsreisende auf eine schnelle und pünktliche Verbindung angewiesen.

Dennoch haben mehr als 55 Prozent der Geschäftsreisenden angegeben, in den letzten zwölf Monaten die Bahn für innerdeutsche Reisen gewählt zu haben. Allerdings ist insgesamt das Auto, Dienst-, Privat-, Mietwagen und Carsharing, das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel mit 73 Prozent (Mehrfachnennungen waren möglich).

Neustart für den Single European Sky

Dr. Christine Berg, Head of Unit E.3 – Single European Sky; Generaldirektion MOVE, berichtete dem Lenkungskreis über die Pläne der Europäischen Kommission beim Thema Single European Sky (SES). Tatsächlich habe es in den letzten Jahren leider viel Stillstand beim SES gegeben. Inzwischen sei wieder Bewegung in die Verhandlungen gekommen – nicht zuletzt angesichts der massiven Verspätungen und Flugstreichungen im Sommer 2018. Auch der »Green Deal« der neuen Europäischen Kommission erklärt den SES wieder zur politischen Priorität.

Die Bemühungen um Kosteneffizienz seien erfolgreich gewesen. Allerdings bestünden die Herausforderungen fort. Aus Sicht der Kommission wären die Etablierung einer zentralen europäischen Regulierungsinstitution und die Verkürzung der Regulierungsperiode wünschenswert. Es sei eine



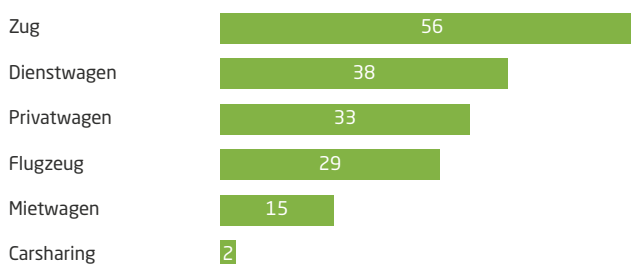
© Deutsche Lufthansa AG / Oliver Roesler

schnellere Anpassung an die Nachfrage nötig.

Einen wichtigen neuen Anstoß habe die gemeinsame Erklärung aller Akteure zum Single European Sky im Herbst 2019 gegeben. Die Kommission wolle jetzt einen überarbeiteten Regelungsvorschlag vorlegen. Als Zielsetzung dafür nannte Frau Dr. Berg unter anderem eine verbesserte Anreizregulierung, ein optimiertes Netzwerkmanagement und flexiblere Möglichkeiten, um Flugsicherungsdienste mit digitalen Mitteln grenzüberschreitend anzubieten. Die Vorlage sei noch im Frühjahr 2020 geplant. Die Kommission hoffe, dass das Dossier im Rahmen der deutschen und portugiesischen Ratspräsidentschaft voranschreiten werde. Angestrebt werde eine Umsetzung 2025. ■

Genutzte Verkehrsmittel für Geschäftsreisen in Deutschland

In %, Mehrfachnennungen waren möglich



Kommentar

Insgesamt ist das Auto (Dienst-, Privat-, Mietwagen sowie Carsharing) das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel¹

Von der Gesamtheit der befragten Teilnehmer sind 12 % Vielflieger und 34 % Vielbahnfahrer²

1. Bestätigt durch weitere Studien u.a. GfK für den Verband Deutsches Reisemanagement (VDR) und Deutschen Reiseverbands (DRV) aus 2018 2. Die befragten Teilnehmer haben angegeben in den letzten 12 Monaten immer oder häufig das Flugzeug bzw. die Bahn genutzt zu haben Quelle: Oliver Wyman Online Befragung von 1.000 Geschäftsreisenden im Oktober 2019

Quelle: © Oliver Wyman



Coronakrise: Logistische Lebensadern offen halten!

Angesichts der weitreichenden Maßnahmen gegen eine weitere Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 hat das DVF an die Politik appelliert, zur Versorgung der Bevölkerung die Versorgungswege offen zu halten und gleichzeitig die Virusausbreitung einzugrenzen. Welche Maßnahmen die Politik bereits umgesetzt hat, um dieses Ziel zu erreichen, zeigt der DVF Corona Maßnahmen-Tracker ständig aktuell auf der Website verkehrsforum.de

DVF-Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn** mahnte: »Wir müssen die logistische Grundversorgung aufrecht erhalten. Das bedeutet, dass die Grenzen für alle Warenströme offen bleiben müssen. Auch für Pendler und Arbeitskräfte im Mobilitätssektor, die als Schlüsselpersonal definiert sind. Dabei sollten die Personen- und Warenströme so gesteuert werden, dass Pulkbildung und Begegnungen möglichst vermieden werden. Die Beförderungserlaubnis sollte sich auf sämtliche Warengruppen erstrecken, da auch Vorleistungen wie Ersatzteile, Maschinenteile für eine sichere Versorgung relevant sind. Die Kommunen sollten eine vorübergehende Lockerung von Zufahrtsbeschränkungen in den Innenstädten prüfen.«

Charta Güterbahnen

Der Schienengüterverkehr ist in der Coronakrise ein Rückgrat der Versorgungssicherheit sowohl für die Bevölkerung als auch für die Industrie. In einer gemeinsamen **Charta** haben führende Unternehmen und Verbände des Bahnsektors Maßnahmen

aufgezeigt, die eine umfassende Versorgung gewährleisten. Van Hoorn: »Darin sind Szenarien durchdacht, weil die Entwicklung nicht absehbar ist. So kann es steigendes Verkehrsaufkommen geben, da Lkw-Ladungen von der Straße übernommen werden müssen, oder das Gegenteil ein-

»Insgesamt ist ein verlässliches, abgestimmtes, planvolles und ausgewogenes Handeln von Politik und Verwaltung wichtig.«

Dr. Heike van Hoorn

treten. Der Bahnsektor wird die Möglichkeiten mit der Industrie vorbereiten, um bestmöglich auf die eintretenden Veränderungen reagieren zu können.«

Corona Maßnahmen-Tracker online

Einen Überblick über die erledigten und unerledigten Hilfemaßnahmen zeigt der **Corona Maßnahmen-Tracker**. Darin sind die von der Mobilitätsbranche geforderten Maßnahmen nach dem Ampel-Prinzip geordnet: grün markiert sind von der

Politik umgesetzte Maßnahmen. Gelb kennzeichnet Maßnahmen, die teilweise umgesetzt bzw. im politischen Verfahren sind und rot sind Maßnahmen, die noch auf Umsetzung warten. Das DVF nimmt gerne Hinweise auf, um diesen Überblick zu ergänzen: info@verkehrsforum.de

One-Stop-Shop für Corona-Infos fehlt

Alle Verbände und Interessenvertretungen arbeiten rund um die Uhr, um der Politik die wichtigsten und dringendsten Probleme ihrer Unternehmen aufzuzeigen und umgekehrt Beschlüsse, Gesetze oder Anordnungen an die Mitglieder weiterzuleiten. »Bund und Länder müssen unbedingt ein zentrales Portal bereitstellen, um Falschinformationen und Informationslücken zu vermeiden. Ich stelle mir dafür einen One-Stop-Shop vor. Das wäre eine echte Hilfe im Dschungel der unterschiedlichen Informationsquellen«, fordert die DVF-Geschäftsführerin. So hat sich Bundesverkehrsminister **Andreas Scheuer MdB** die Zeit genommen, um in einem Videocall mit den DVF-Mitgliedern persönlich Fragen zu beantworten und eine Perspektive für die Zeit nach der Krise zu geben.

Koalition arbeitet sachorientiert

»Die Koalition arbeitet sehr sachorientiert. Ich möchte das lobend hervorheben. Denn innerhalb von einer Woche einen derart

beispiellosen großen Rettungsschirm für die deutsche Wirtschaft auf die Beine zu stellen ist eine hervorragende Leistung. In erster Linie muss zunächst die Liquidität der Unternehmen gesichert werden, um Insolvenzen zu vermeiden. An einigen Stellen muss noch nachjustiert werden, Verfahren vereinfacht und ein besserer Überblick geschaffen werden. Doch insgesamt kann der Verkehrssektor froh über diese großartige Hilfe sein«, sagt van Hoorn. ■