

Miete all-inclusive.



www.manrental.eu

MAN Financial Services

Transport

DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Nr. 7 | 7. April 2017 | 27. Jhg. | HUSS-VERLAG GmbH | www.transport.de

B 11694 D

BFS
Die Truckvermieter
0180 411 8 411 * bfs.tv

Rent a **MAN**

Mensch und Computer gleichgestellt

AUTONOMES FAHREN Ein neuer Gesetzentwurf passiert den Bundestag und präzisiert, unter welchen Umständen der Fahrer in der Pflicht ist. Eini-gen Kritikern ist das noch nicht konkret genug

Ein modifizierter Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren hat die Zustimmung des Deutschen Bundestags gefunden und wurde als Änderung des Straßenverkehrsgesetzes verabschiedet. Als eine der ersten Reaktionen begrüßte der Digitalverband Bitkom den Beschluss. Es würden erstmals Regeln für das automatisierte Fahren auf deutschen Straßen geschaffen werden, so der Verband. Nun sei zum Beispiel konkretisiert, welche Tätigkeiten der Fahrer ausüben darf, während der Autopilot das Steuer übernimmt, und in welchem Zeitraum er wieder das Lenkrad übernehmen muss, sobald ihn der Computer dazu auffordert.

Fahrer muss reagieren

Nach der Auffassung des Verbandes schaffen die neuen Regelungen Rechtssicherheit. Der Fahrer müsse demnach nicht wie ursprünglich vorgesehen ständig das Verkehrsgeschehen überwachen, sondern nur bereit sein, einen Warnhinweis wahrzunehmen und dann wieder das Steuer zu übernehmen.

Im Vorfeld, bei der Anhörung des öffentlichen Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 20. März, wurden allerdings auch kritische Stimmen laut. Jürgen Bönninger

von FSD Fahrzeugsystemdaten kritisierte, wie die Verantwortlichkeit zwischen Fahrer und System geregelt werden soll. Es würden „völlig einseitig“ nur die Pflichten des Fahrzeugführers angesprochen – „ohne auf der anderen Seite klarzustellen, welche Tätigkeiten der Fahrzeugführer während der Nutzung der hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktion ausüben darf“. Peter Büttgen vermisste im Namen der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und Informationsfreiheit die nötige Präzision im Gesetzentwurf. Es würden konkrete Regelungen zum Umfang der Daten, zur Erhebung und Verarbeitung, zur Zweckbestimmung, zur Löschung und zur technischen Ausgestaltung der Speichermedien fehlen.

„Mit hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen können viele Unfälle mit Todesopfern und Schwerverletzten vermieden werden“, erklärte SPD-Verkehrsexpertin Kirs-



Das neue Gesetz soll regeln, wann der Fahrer eingreifen muss und wer haftet

ten Lühmann. Stephan Kühn von den Grünen sieht trotz der Nachbesserungen viele Fragen offen und Kernprobleme weiterhin nicht gelöst. Er kritisierte auch die Eile des Verfahrens und dass man die Ergebnisse der eigens eingesetzten Ethik-

Kommission nicht abgewartet habe. Das sieht Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) anders.

„Wir stellen den menschlichen Fahrer und den Computer als Fahrer rechtlich gleich“, sagte der Minister im Bundes-

tag. Zudem würden die Haftungsfragen geklärt. Dobrindt: „Wenn der automatisierte Modus das Fahrzeug steuert, dann ist klar, dass die Haftung beim Hersteller liegt und nicht beim Menschen, der im Fahrzeug sitzt.“ jr

Signale richtig gestellt

BAHNVERKEHR Güterwagen müssen leiser werden. Spätestens bis 2020 sind die Schienenverkehrsunternehmen qua Gesetz verpflichtet, alle ihre Waggonen auf Flüsterbremsen umzurüsten. Eisenbahnverbände und das Deutsche Verkehrsforum begrüßen einhellig das vom Bundestag verabschiedete Gesetz

Der Bundestag hat in seiner Sitzung am 30. März das „Verbot des Betriebs lauter Güterwagen“ beschlossen. Mit dem Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 ist darin der Betrieb von „lauten“ Güterwagen untersagt. Als Stichtag nennt der Gesetzestext den 13. Dezember. Ab dann dürfen im deutschen Schienennetz nur noch Güterwagen fahren, die auf die sogenannten Flüsterbremsen umgerüstet sind.

In einer gemeinsamen Erklärung begrüßten die fünf Eisenbahnverbände Allianz pro Schiene, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen, Verband der Bahnindustrie Deutschland, die Verkehrsunternehmen sowie der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland das neue Gesetz ausdrücklich. Als „wichtigen Meilenstein für die Halbierung des Schienenlärms bis 2020“ bezeichneten sie den Bundestagsbeschluss.

Die Parlamentarier hätten damit – erfreulich einmütig – Klarheit für die Branche in Europa geschaffen. Für die Eigentümer von leisen neuen oder umgerüsteten Güterwagen sei jetzt sicher, dass ab Ende 2020 mit lauten Güterwagen kein wirtschaftlich erfolgreicher

Schienen Güterverkehr mehr betrieben werden könne. Auch die durch den Bundestag noch einmal gegenüber dem Regierungsentwurf enger gefassten Ausnahmen und Befreiungen des Gesetzes finden die Zustimmung der Verbände, weil „damit das beabsichtigte Signal an die Halter lauter Wagen noch unmissverständlicher ausgefallen“ sei.

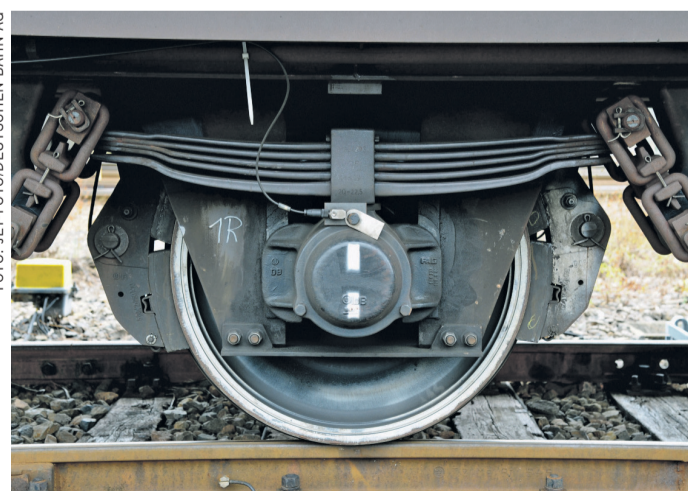
Fördert die Akzeptanz

Als stellvertretender Geschäftsführer vom Deutschen Verkehrsforum (DVF) zeigte sich auch Florian Eck erfreut ob des Beschlusses. „Das Verbot lauter Güterwagen ab 2020 auf dem deutschen Netz ist Grundvoraussetzung für mehr Akzeptanz in der Bevölkerung und damit mehr Verkehr auf der Schiene“, so Eck.

„Während deutsche Güterwagenhalter bereits in leise Wagen investieren, warten ausländische Wagenhalter ab. Damit torpedieren sie die Anstrengungen der Vorreiter für leiseren Schienenverkehr und belasten insbesondere die Anwohner entlang der Rheinstraße, die besonders von Schienenlärm betroffen sind.“

Um die lauten Wagen europaweit abzuschaffen, werde Europa wesentlich mehr in deren Umrüstung investieren müssen, ist Eck überzeugt. Das Bremsumrüstungsprogramm des Bundes für alte Güterwagen sei ein wichtiger erster Schritt gewesen, um den bestehenden Wagenpark leiser zu machen. Mit dem gesetzlichen Verbot lauter Güterwagen folge nun der vom DVF geforderte logische zweite Schritt. Eck fordert an dieser Stelle die Bundesregierung

auf, die Europäische Union (EU) ebenso zu einem Verbot lauter Güterwagen ab 2020 zu bewegen. Dazu müsse die EU den Unternehmen bessere und höhere finanzielle Anreize für eine Umrüstung ihrer lauten Güterwagen bieten. Eck: „Die EU sollte ein Interesse daran haben, den Schienengüterverkehr zu fördern und damit Akzeptanz bei der Bevölkerung zu schaffen. Dazu muss sie dann auch Gelder in die Hand nehmen, was sie bisher in zu geringem Maße tut.“ ha



Ab 2020 verpflichtet der Gesetzgeber die Schienenverkehrsunternehmen dazu, ihre Waggonen mit Flüsterbremsen auszurüsten

Anzeige

Langendorf
high tech on wheels



Mehr Individualität?

langendorf.de/individuell

Themen in dieser Ausgabe

BGL

Der ehemalige Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Karlheinz Schmidt nimmt seinen Abschied.

Seite 2

Mittelfristprognose

Bis 2020 wird vor allem der Straßenverkehr weiter wachsen.

Seite 3

Anzeige

www.trailer-store.com

Wert.Anlage.
First Class. Second Hand.



SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Luftfracht

Lufthansa Cargo will raus aus den roten Zahlen und legt dazu einen Plan vor.

Seite 4

Wien

40-Tonner müssen aus der Stadt draußen bleiben. Bis 2030 soll die Logistik umweltfreundlich sein.

Seite 8

Interview

Martin Vohánka, Vorstandsvorsitzender bei W.A.G. payment solutions, über die neue Tankkarte für den deutschen Markt.

Seite 11

Transport
TEST

bestof9.eu

Die letzten beiden Kandidaten auf Testrunde: „MAN 18.440“ und „Scania R 450“ sind ein ungleiches Paar.

Seite 13

Schwertransport

Ein Schiff muss rauf auf die Bahnbrücke.

Seite 19

KEP-Spezial

Alternative Konzepte für die letzte Meile treiben die Branche um.

Seite 21

GTT GREIHING TRUCKS & TRAILERS
Eine Marke der Rudolf Greiwing-Gruppe

Ihr Erfolg ist unser Ziel.

www.greiwing.com
Freecall: 0800 - 01 00010

