

Breitbandförderrichtlinie reloaded

Chancen zum Ausbau zukunftsfähiger Infrastruktur nutzen

(BS/Markus Lennartz) Keine Digitalisierung ohne breitbandige Telekommunikationsinfrastruktur. Die Regierungskoalition in Berlin hat daher im Koalitionsvertrag an mehreren Stellen die Digitalisierung und die Breitbandversorgung als zentrales Thema bestimmt und auch festgelegt, dass bis zum Jahr 2021 weitere Fördermittel bereitgestellt werden.

Schon die letzte Bundesregierung hatte das Ziel ausgegeben, dass bis Ende 2018 flächendeckend in Deutschland Bandbreiten von mindestens 30, möglichst 50 Mbit/s im Download zur Verfügung stehen sollen. Hierfür hat der Bund im Jahr 2015 ein Förderprogramm aufgelegt, weil ein flächendeckender, rein privatwirtschaftlicher Ausbau insbesondere in ländlichen Regionen nicht erfolgt und nicht zu erwarten ist.

Es hat seit 2015 fünf Förderaufrufe des Bundes gegeben, die von vielen Kommunen für entsprechende Förderanträge genutzt wurden. Für Infrastrukturprojekte wurden seither insgesamt rund 3,4 Mrd. Euro bewilligt. Tatsächlich ausgezahlt wurden bislang erst rund 3,1 Mio. Euro.

Daraus gelernt

Die Komplexitäten des Verfahrens haben seit 2015 zu einigen Veränderungen und Konkretisierungen geführt, welche gezielte Förderungen für Gewerbegebiete, Schulen und institutionelle Nachgraber erleichtern sollten. Gleichwohl besteht noch ein Investitionsstau in der Umsetzung der Projekte. Hier besteht noch immer eine nicht unerhebliche Komplexität, die der Vereinfachung bedarf.



Markus Lennartz ist Anwalt bei der Kanzlei Heusinger Kühn Lürer Wjotek und auf Infrastruktur- und Großprojekte der öffentlichen Hand spezialisiert.
Foto: BS/Heusinger Kühn Lürer Wjotek

Parallel wachsen im Markt die Anforderungen an die zur Verfügung stehenden Bandbreiten. Auch politisch ist die Erkenntnis gereift, dass ein Ausbau von hochleistungsfähiger Glasfaserinfrastruktur bis in die Häuser potenziell die zukunftsfähigste Lösung der Frage nach der geeigneten Infrastruktur ist. Hierdurch können Bandbreiten von bis zu einem Gigabit pro Sekunde im Download im Haushalt erreicht werden.

Neue Förderrichtlinie

Der Bund hat daher am 3. Juli 2018 eine aktualisierte Förderrichtlinie veröffentlicht, die das Förderverfahren innerhalb des europarechtlich vorgegebenen Rahmens vereinfacht und sich als Zielgröße auf den Glasfaserausbau bis in die Häuser fokussiert. Es können Besonderheiten wie

Abweichungen im tatsächlichen Projektverlauf nun besser berücksichtigt werden. Für bislang nur auf geringere Bandbreiten ausgerichtete Ausbauprojekte gibt es nun Upgrade-Möglichkeiten, wenn z. B. im Verfahren zur Auswahl des Kooperationspartners der Kommune bislang kein Zuschlag erteilt worden ist und ein entsprechender Antrag bis zum 31. Dezember 2018 gestellt wird. Neue Ausbauprojekte sollen grundsätzlich nur noch einen Glasfaserausbau zum Gegenstand haben. Ein weiterer Förderaufruf unter dem aktuellen Förderrahmen soll Mitte Juli beginnen. Dieser wird zeitlich wohl nicht befristet werden. Allerdings gibt es budgetäre Grenzen. Es gilt vorwiegend das sogenannte Windhundprinzip. Daher kommt in diesem sechsten Förderaufruf nur zum Zug, wer frühzeitig einen entsprechenden Förderantrag stellt und noch hinreichend Fördermittel im Budgettopf des Bundes und der Länder zur Finanzierung vorhanden sind.

Entscheidungsfindung
Es gibt jedoch trotz der zu erwartenden Vereinfachungen noch eine Vielzahl von Herausforderungen. Hierzu gehören die Vorbereitung der Förderantragstellung durch die richtige Ausgestaltung, die Durchführung und Auswertung des Markterkundungsverfahrens. Dann kommen noch die Beantragung des vorläufigen Förderbescheids, die Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens zur Auswahl des Telekommunikationsunternehmens, mit dem die Kommunen im geförderten Breitbandausbau kooperieren werden und das wettbewerbliche Verfahren dazu. Schließlich folgen noch die Beantragung des endgültigen Förderbescheids, die Umsetzung der Förderbestimmungen beim Netzausbau sowie der Abruf der Fördermittel auf der Grundlage

Für eine nachhaltige Mobilität

Deutscher Städtetag fordert 20 Milliarden Euro

(BS/ab) Der Deutsche Städtetag fordert zwei Milliarden Euro jährlich vom Bund und den Ländern für die nächsten zehn Jahre, damit der Investitionsstau abgebaut und die nachhaltige Mobilität gefördert werden. In diesem Zusammenhang hat er eine Agenda für die zukünftige Mobilitätsentwicklung erarbeitet.

„Die Städte sind bereit, an dieser Investitionsinitiative mit ihren finanziellen Möglichkeiten mitzuwirken. Die bisher für den Stadtverkehr zweckgebundenen sogenannten Entflechtungsmittel müssen auch nach 2019 von den Ländern an die Kommunen fließen“, fordert der Präsident des Deutschen Städtetages und Oberbürgermeister von Münster, Markus Lewe (mehr zum Thema Investitionsstau lesen Sie auf Seite 22 rechts). Viele Technologien und Verkehrsarten könnten zudem erst dann in den Städten erprobt werden, „wenn der Bund uns hierfür die nötigen rechtlichen Entscheidungsspielräume verschafft und uns auch effiziente Steuerungsinstrumente an die Hand gibt“, fährt er fort. Viele Kommunen arbeiten an Verbesserungen und neuen Konzepten für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie den erleichterten

Umstieg auf klimafreundliche Alternativen. Aber das kommunale Engagement stoße dabei auf rechtliche Grenzen.

Was zu tun ist

„Deshalb wollen die Städte in die Arbeit der vom Bund angekündigten Kommission zur „Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität“ und bei den Initiativen zur Digitalisierung des Verkehrs einbezogen werden“, so Lewe. Wichtig sei es, die emissionsarmen Dieselfahrzeuge mit einer blauen Plakette auszustatten (mehr zum Thema Fahrzeugverbote lesen Sie auf Seite 25). Dadurch könnten die Dieselmotoren im Straßenverkehr voneinander unterschieden werden. Außerdem brauche die nachhaltige Mobilität eine „gerechtere“ Aufteilung der Verkehrsflächen zwischen Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern.



Der Deutsche Städtetag hat seine Agenda für eine nachhaltige Mobilität veröffentlicht. Hierfür fordert er vom Bund 20 Milliarden Euro als Unterstützung.
Foto: BS/S. Hofschlaeger, pixelio.de

Praxisseminar Breitbandausbau
27.09.2018
Frankfurt am Main

Update zur Breitbandförderrichtlinie
Neue Chancen zum Aufbau zukunftsfähiger Infrastruktur

www.fuehrungskraefte-forum.de

„Fahrverbote sind nicht die Lösung“

Ansätze zur Behebung der Infrastrukturprobleme

(BS/ab) „Unser Ansatz ist es, nicht weniger, sondern mehr nachhaltige sowie effiziente Mobilität in den Innenstädten zu schaffen“, betonte Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVI). Aber es wird auch deutlich, dass die Bundesregierung nicht alles übernehmen kann. Die Probleme fordern ebenso die Innovationskraft der Kommunen.

Exemplarisch erläuterte er dies anhand der Stadt Stuttgart. Bedingt durch den Onlinehandel ist im Laufe der Jahre der Verkehr durch die Zusteller gestiegen. „In Stuttgart wird ein Tunnelsystem getestet, wodurch die Pakete in die Stadt gelangen und von den jeweiligen Zentren mittels E-Lastenwagenfahrern weiter verteilt werden“, zeigte er einen individuellen Lösungsweg auf. Außerdem testet die Hochschule Presenius in München ein elektronisches Kolonnenfahren von Lkws, die miteinander verbunden sind und dadurch Kraftstoff einsparen sollen, weil sie den Windschatten des Vordermannes ausnutzen. Durch die technischen Fahrassistenten und Steuersysteme würde der Abstand verringert.

Breites Maßnahmenpaket

„Wir haben einen relativ breiten Ansatz, um die Schadstoffproblematik in den Innenstädten zu lösen. Die Förderung von umweltfreundlichen Antrieben ist hierbei von Bedeutung und dabei

beziehen wir alle Alternativen – wie synthetische, biologische, elektrische Antriebe – mit ein“, so Bilger bei der Veranstaltung Vital Lokal des Bundesverbandes Deutscher Anzeigenblätter. Dass die E-Mobilität besonders hervorsteche, liege daran, dass diese am meisten diskutiert werde und es mittlerweile viele Lösungsansätze gebe. „Aber eine wichtige Herausforderung bleibt noch, nämlich die notwendige Ladeinfrastruktur. Wir bauen sie intensiv aus, sind für Deutschland im Zeitplan und möchten an die Spitze.“ Das Förderprogramm des BMVI für die Ladesäulen sei dermaßen schnell ausgebaut gewesen, dass ein weiteres Programm aufgelegt werde.

Kfz-Steuerbefreiung und kostenloses Parken

Weitere Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität seien mit dem E-Mobilitätsgesetz zwar ermöglicht worden, „diese werden jedoch noch nicht voll ausgeschöpft“, sprach der Staatsse-

kretär über den Status quo. Die Kfz-Steuerbefreiung von E-Autos sei ein Instrument davon. Jedoch seien die weiteren Möglichkeiten, wie das kostenlose Parken für E-Fahrzeuge und das Mitbenutzen der Busspur, ebenso Optionen, die noch nicht tief in den Kommunen implementiert würden, aber durch das Gesetz möglich seien. „Es verbessert sich vieles, aber insbesondere die Mitbenutzung der Busspur war beispielsweise in Norwegen ein Instrument für den Durchbruch der E-Mobilität“, so Bilger.

Seitens der Politik könne viel bewirkt werden, jedoch brauche es weitere Unterstützung. „Mit unserer Förderung möchten wir helfen, dass die Kommunen die Grenzwerte einhalten und wir erhalten aus vielen Städten tolle Projekte, die sich darauf fokussiert haben. Denn die Fahrverbote sind keine Lösung und wo sie kommen, werden wir alles dafür tun, dass sie schnell wieder verschwinden, durch nachhaltige Projekte“, so sein Fazit.

Rheinbahn wird noch digitaler!

Abos auf dem Handy ab August 2018

(BS/Martin Timmann*) Die Rheinbahn, das Nahverkehrsunternehmen der Landeshauptstadt Düsseldorf, bietet eine Reihe von Abos für den ÖPNV jetzt digital an. Ab dem 1. August 2018 können junge Rheinbahn-Kunden ihr Abo-Produkt für Auszubildende, das YoungTicketPLUS, per Handy über die Rheinbahn-App nutzen und haben ihren Fahrausweis damit direkt auf dem Smartphone dabei.

In einer weiteren Stufe werden die sogenannten Jedermann-Abos Ticket1000 und Ticket2000 folgen. Vorhandene Abos können von den Kunden mit wenigen Klicks selbstständig auf ihr Smartphone übertragen werden; dafür kann ein bereits bestehendes digitaler Account genutzt oder ein neuer angelegt werden. Die bisher für das Abo verwendete Chipkarte verliert mit der Übertragung des Abos auf Handy automatisch ihre Gültigkeit. Ob ein Kunde sein Abo als mobiles Ticket auf dem Handy nutzen möchte oder sich für eine Chipkarte entscheidet, ist seine Wahl.

Digitalisierung und Sicherheit

Für die Realisierung des Abos auf dem Handy wurde das bei der Rheinbahn für Vertriebs- und Abonnement-Prozesse genutzte Kundenmanagementsystem PT von HanseCom mit Abo-Online und der Ticketing-App HandyTicket Deutschland nahtlos verknüpft.

Dabei waren keine Änderungen in der vorhandenen Abo-Verwaltung nötig – das Chipkarten-Abo wurde mithilfe der neuen Technologie lediglich digitalisiert. „Offline- und Online-Abos“ werden damit bei der Rheinbahn in ein und demselben System und mit ein und derselben Funktionalität verwaltet.

Da Abos in der Regel die höchstpreisen Tickets im ÖPNV sind, hat HanseCom bei der Realisierung der Lösung ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit gelegt, sodass die digitalen Abos mindestens genauso fälschungs-



Die Rheinbahn hat mit HanseCom zusammen die Abonnements ihrer Kunden digitalisiert. Mittels der bereits vorhandenen App und HandyTicket Deutschland können die Kunden einfach auf ihr Abo zugreifen und es managen.
Foto: BS/HanseCom

sicher sind wie herkömmliche Papier- oder E-Tickets.

Standardmäßig verfügen alle mobilen Tickets über Sicherheitsmerkmale wie zum Beispiel eine einmalige Ticket-ID und einen Barcode nach VDV-KA. Das Ticket ist außerdem nur zusammen mit einem hinterlegten Kontrollmedium gültig – zum Beispiel dem Personalausweis –, das Kontrollmedium wird auf dem Ticket angezeigt. Als zusätzlicher Schutz gegen Missbrauch oder bei Verlust wurde die Gültigkeit eines mobilen Tickets im Abonnement auf einen Monat begrenzt. Am

Ende des Gültigkeitszeitraums, also zum Beispiel am Ende eines Monats, wird automatisch vom System das mobile Ticket für den Folgemonat erzeugt. Der Kunde muss hierfür nichts tun, das neue Ticket steht automatisch unter dem Menüpunkt „Tickets“ bereit.

Für das Management ihrer Abos stellt die Rheinbahn ihren Abo-Kunden mit Abo-Online von HanseCom auch ein Self-Service-Portal zur Verfügung, mit dem diese rund um die Uhr Abos anlegen oder ändern können. Die Lösung erlaubt es der Rheinbahn, zeit- und ressourcensparende Arbeitsschritte bei Verwaltung und Verkauf von Abos einzuführen, wenn der Kunde das wünscht. Abo-Online speichert im Frontend keine personenbezogenen Daten. Alle Daten werden in Echtzeit synchronisiert, sodass Mitarbeiter der Rheinbahn immer auf die aktuellen Daten zugreifen können.

Andrea Wirth, Bereichsleiterin Marketing/Vertrieb bei der Rheinbahn AG, erklärt: „Wir wollen uns als modernes, zukunfts- und kundenorientiertes Verkehrsunternehmen präsentieren, das seinen Kunden den Ticketkauf, die Ticketnutzung und die Abo-Verwaltung digital ermöglicht. Aufgrund unserer langjährigen vertrauensvollen Zusammenarbeit mit HanseCom können wir uns sicher sein, dass wir dafür den richtigen Partner an unserer Seite haben.“

*Martin Timmann ist Geschäftsführer der HanseCom Transport Ticketing Solutions GmbH.