Deutsche Leasing

spectrum

Das Wissensmagazin der Deutsche Leasing Gruppe

TITELTHEMA

Mobilität von morgen

Ausgabe I von II | 2019 ISSN 0949-7846

PAYMENT Bewegung im Bargeldland // **BEST PRACTICE REVG** Für die Zukunft finanziert // **INTERVIEW** Entscheidend ist das Mobilitätsbedürfnis

Diese und vorherige Ausgaben von **spectrum** finden Sie auch online:
www.deutsche-leasing.com/themen

Liebe Leserinnen und Leser,

die jungen Erwachsenen, die sehnsüchtig den Tag erwarten, an dem sie ihre Fahrerlaubnis in Händen halten, sind weniger geworden. Urbane Lebensmodelle ohne Auto, ein gesteigertes Umweltbewusstsein und ein Verkehrsaufkommen, das dem Autofahren die Freude nehmen kann, führen zum Umdenken. Das Mobilitätsbedürfnis ist dabei nicht kleiner geworden, im Gegenteil. Es lässt sich heute jedoch anders und zum Teil sogar besser bedienen. In Teilen ist das der Digitalisierung zu verdanken, die Verkehrsmittel wie Auto, Bahn und Flugzeug stark verändert hat. Zunächst sind die Maschinen selbst komplexer geworden: Mit Sensoren und leistungsfähigen Computern ausgestattet, bietet beispielsweise das Auto heute mehr Sicherheit, mehr Komfort und ein zunehmendes Maß an Selbstständigkeit, bis hin zum vollautonomen Fahren. Durch ihre Vernetzung werden die einzelnen Verkehrsmittel außerdem mehr und mehr Teil eines Systems, das Mobilität durch intelligente Kombination ermöglicht. Digitale Plattformen werden zu neuen globalen Playern, ihre Apps zu alltäglichen Mobilitätshelfern. Damit erhöht sich nicht nur das Angebot, auch die Märkte werden sich verschieben. Indem sie sich als Vermittler zwischen Fahrgast und Verkehrsmittel schieben, werden möglicherweise Google und Co zu den zukünftigen Konkurrenten der etablierten Autohersteller. Diese Trends und Entwicklungen zeigen wir Ihnen in dieser Ausgabe von **spectrum** auf. Wir hoffen, Ihnen eine anregende Lektüre zu bereiten, und freuen uns über Ihr Lob ebenso wie über Ihre Kritik.

Katrin Krause, Chefredakteurin

Titelthema **Mobilität von morgen**

6 WAS UNS MORGEN BEWEGEN WIRD
Fünf Entwicklungen, die Mobilität in den nächsten Jahren prägen werden

10 ENTSCHEIDEND IST DAS MOBILITÄTSBEDÜRFNIS
Hubertus Mersmann und Frank Hägele im Interview über das Geschäft mit Fahrzeugen im Zeitalter von individueller Mobilität, E-Mobility und dem autonomen Fahren

15 AUTONOMES FAHREN IN FÜNF STUFEN
Am Ende wird es keine Fahrer mehr geben, sondern nur noch Passagiere

16 ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT
Der öffentliche Nahverkehr setzt wieder auf die Schiene – und bald vielleicht auf Flugtaxis und Seilbahnen

18 INFOGRAFIK
Auf dem Weg

Einblicke

4 ZUKUNFT

Warum sich mit Staus plagen, wenn man darüber hinwegfliegen kann – mit batteriebetriebenen, autonomen Flugtaxis

20 LÄNDER IM FOKUS

Benelux: Die Deutsche Leasing in Belgien, Niederlande und Luxemburg

24 BEST PRACTICE

Finanzierung für die Mobilität der Zukunft

28 MOBILE PAYMENT

Bewegungen im Bargeldland

32 IM LEBEN

Immer mit der Ruhe, #digitalhippie!

36 EXPERTEN

Maler Menz in Südbaden setzt auf Elektromobilität

38 NEWS

Kurzmeldungen der Deutsche Leasing Gruppe

40 ZUM SCHLUSS

Das Zitat zur Ausgabe

Impressum

spectrum
Nr. 57 / 25. Jahrgang
Ausgabe I von II | 2019
ISSN 0949-7846

Herausgeber
Deutsche Leasing Gruppe
Kommunikation und Veranstaltungen
Frölingstraße 15 – 31
61352 Bad Homburg v. d. Höhe
Telefon: +49 6172 88-00
Telefax: +49 6172 881178
E-Mail: service@deutsche-leasing.com
Internet: www.deutsche-leasing.com

Chefredakteurin und verantwortlich für den Inhalt
Katrin Krause

Redaktionsteam
Dorina Gutberlet
Carsten Lühr
Axel Werning

BSA, München

Konzept / Redaktion
editorsclub – Michael Hasenpusch

Gestaltung
barclay-grafik.design

Lithografie
Karpf!Kreativ, Aschaffenburg

Druck
PrintPlus Solutions, Friedrichsdorf

Bildnachweis
Deutsche Leasing Archiv; Cargonexx GmbH; GettyImages; iStockphoto (3alexd, andrey krav, annedala, bordyug, Chalabala, dusanpetkovic, Halfpoint, hh5800, Lara Belova, MarloGuti, martin-dm, matjaz slanic, MichaelUtech, mlaklevy, rusm, Xtuv); miteleferico; Shutterstock (frankie's, karen roach, metamorworks, Pressmaster, SceneNature Surapol Usanakul, TLaoPhotography); volocopter GmbH/©2017 The Foreign Office Collective/Fraport AG; REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH.

FSC www.fsc.org MIX Papier aus verantwortungsvollen Quellen FSC® C018830

Klimaneutral Druckprodukt

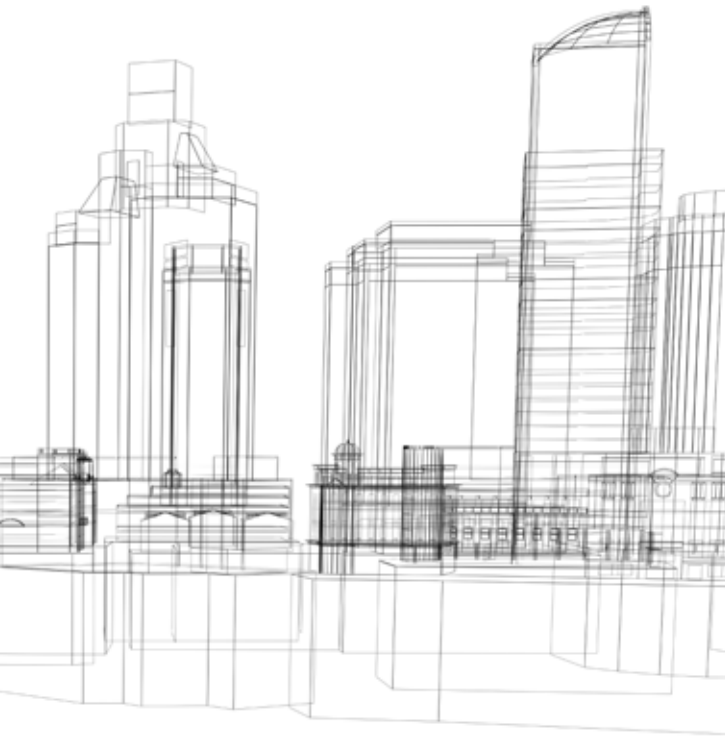
5589.DL.UE.0519.PPS.09-1.0.KM

©2017 The Foreign Office Collective

Staus – wie schön wäre es, wenn man einfach über sie hinwegfliegen könnte. Kann man vielleicht bald: Experten rechnen für 2025 mit den ersten Teststrecken für Flugtaxis in Deutschland, ab 2050 mit dem Regelbetrieb in Großstädten ab 600.000 Einwohnern. Einen Pilotenschein brauchen die Reisenden nicht: Die Passagierdrohnen werden autonom fliegen.

Nehmen wir das Roboterauto, den E-Scooter oder gleich das Flugtaxi? Gehen wir noch in den Supermarkt, oder bringt uns eine Drohne die Einkäufe nach Hause? Die Fahrt von A nach B wird in Zukunft einige Überraschungen bereithalten, uns mehr Entscheidungen abfordern – und manchmal vielleicht gar nicht mehr nötig sein.

Was uns morgen bewegen wird



Mobilität wird sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten stark verändern. Immer differenziertere Lebensmodelle führen zu individuellen Mobilitätsbedürfnissen. Großstädter haben andere als Bewohner ländlicher Gebiete, der traditionelle Büroangestellte andere als Menschen, die zuhause oder unterwegs arbeiten. Hinzu kommen Themen wie Verkehrschaos, Feinstaub und Klimaschutz, die schon jetzt zu einem Umdenken führen. Innovative Angebote bieten hier Lösungen: Sharing ermöglich die spontane, bedarfsgerechte Nutzung von Rollern, Fahrrädern, Autos und in Zukunft vielleicht sogar Flugtaxis. Vernetzte Verkehrsmittel lassen sich zu Mobilitätsketten verbinden, die den Individualverkehr überflüssig machen. Treibende Kraft wird die Digitalisierung sein, die nicht nur die einzelnen Verkehrsmittel selbst, sondern auch ihren Stellenwert innerhalb der Mobilitätslandschaft verändert. Wir haben für Sie die fünf wichtigsten Trends und Entwicklungen zusammengestellt, die in Zukunft die Mobilität beeinflussen werden oder bereits heute erkennbar darauf Einfluss nehmen.

1. Digitalisierung und Vernetzung

Als ein Megatrend für die Mobilität gilt die Vernetzung, auch Konnektivität genannt. Sie sorgt nicht nur für neue, erweiterte Angebote, sondern erlaubt es auch, diese anders als bisher oder überhaupt erst miteinander zu kombinieren. Nicht nur die Fahrzeuge selbst gleichen immer mehr fahrenden Computern, durch die Vernetzung tauschen sie Daten mit anderen Verkehrsteilnehmern, Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur aus. Diese Vernetzung erlaubt bessere Planung, aktuelle Verkehrsinformationen (wie es schon heute Google Maps in Kombination mit den Standortinformationen der Android-basierten Smartphones in den Autos zeigt) und nahtlose Übergänge von einem Verkehrsmittel zum anderen.

Ein Indiz dafür, wie ernst auch deutsche Hersteller die Digitalisierung ihrer Fahrzeuge nehmen, ist der Ort, den Daimler Anfang 2019 für die Präsentation des neues Mercedes-Benz CLA gewählt hat: die Consumer Electronics Show in Las Vegas, CES, eine Messe für Unterhaltungselektronik, die in diesem Jahr vom US-Fernsehsender CNBC zur größten Automesse erklärt wurde. Vollgepackt mit Sensoren und Computerintelligenz werden Autos zunehmend auch autonomer. Das wird nicht nur die Fahrten im eigenen Wagen verändern, sondern auch ganz neue Möglichkeiten für Fahrdienstleistungen, Taxis, den öffentlichen Nahverkehr und schließlich den Gütertransport eröffnen.

2. Kombinationen von Verkehrsmitteln

Bisher war es nicht einfach, mehrere Verkehrsmittel problemlos miteinander zu kombinieren. Mit dem Taxi zum Hauptbahnhof fahren, dann die S-Bahn zum Flughafen nehmen, dort ins Flugzeug steigen und am Zielort mit einem Mietwagen weiterreisen ist zwar möglich und sollte eigentlich Routine sein, kann aber durchaus zu Stress bei den Reisenden führen. Die Vernetzung wird dazu beitragen, dass dieser Stress in Zukunft minimiert werden wird. Dazu ist es nötig, dass einzelne Verkehrsmittel nicht mehr als Konkurrenten verstanden werden, sondern als Teile einer durchgehenden Mobilitätskette. Dies bedeutet auch eine Verschiebung auf dem Markt, der wiederum insbesondere die Autohersteller vor Herausforderungen stellt. Schon seit einigen Jahren kündigen sie an, sich vom Produzenten zum Mobilitätsanbieter entwickeln zu wollen. Denn wenn Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln wichtiger wird als das einzelne Verkehrsmittel selbst, werden plötzlich die Unternehmen, deren Geschäft auf Daten basiert, zu neuen Konkurrenten der Autoindustrie. Erst kürzlich haben Daimler und BMW ihre Mobilitätsdienste zusammengeschlossen, um gegen Konkurrenten wie Google bestehen zu können.

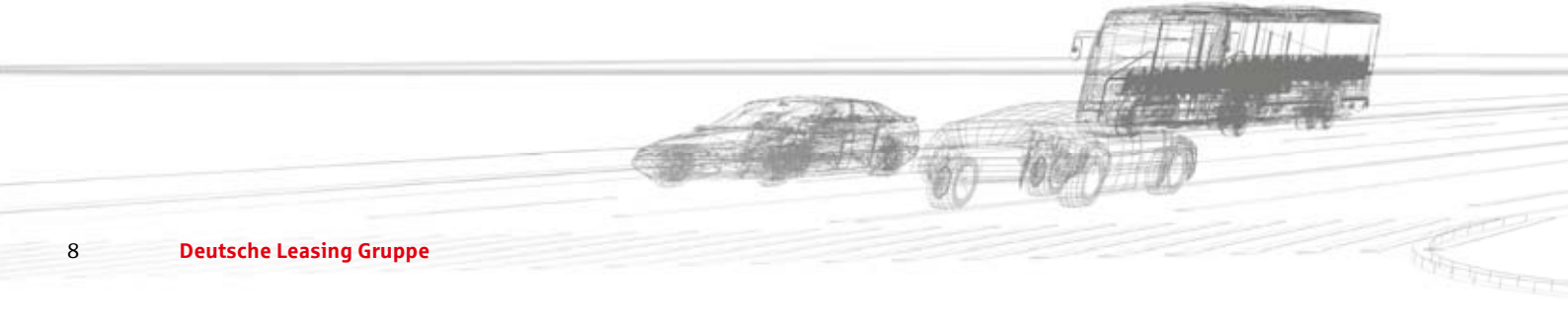
3. Antriebe und Treibstoffe

Die Europäische Union und auch Deutschland haben sich ambitionierte Klimaziele gesetzt: Im Vergleich zu 1990 sollen die jährlichen Emissionen von Treibhausgas bis 2050 um 80 bis 95 Prozent sinken. Ein Beschluss der Weltklimakonferenz in Paris 2015 war, zwischen 2050 und 2100 eine treibhausgasneutrale Weltwirtschaft zu erreichen. Eine Umstellung der Verkehrsmittel, die noch größtenteils fossile Brennstoffe wie Benzin, Diesel oder Kerosin verbrauchen, spielt dabei eine große Rolle – insbesondere im Zusammenspiel mit den Maßnahmen der 2011 in Deutschland ausgerufenen Energiewende.

Alternativen bieten sich mit Antrieben, die auf elektrischem Strom oder Wasserstoff basieren. Fahrzeuge mit Brennstoffzelle haben derzeit nur weniger Autohersteller im Portfolio. Viele setzen auf die batterieelektrische Zukunft des Autofahrens, obwohl unklar ist, ob diese Antriebsart angesichts von Herausforderungen wie Batterieherstellung und -entsorgung ein echter Fortschritt für die Umwelt sein wird. Die Zulassungen batterieelektrischer Fahrzeuge steigt derzeit stark, allerdings auf niedrigem Niveau. Dabei ist der chinesische Markt ein treibender Faktor: Im Jahr 2018 wurden dort rund eine Million reine Elektrofahrzeuge verkauft – 64 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Zudem soll ab 2020 eine Quote alle aktiven Autohersteller zwingen, einen bestimmten Anteil der dort produzierten Fahrzeuge mit Elektroantrieb zu bauen und auszuliefern. Auch in Deutschland wuchs das Segment 2018 mit rund 54 Prozent stark, doch belief sich die Zahl der Elektroautos dort auf nur 83.000 – bei einem Gesamtbestand von über 47 Millionen Fahrzeugen.

4. Innovative Verkehrsmittel

Nicht nur Kraftfahrzeuge werden weiterentwickelt: Digitalisierung und neue Antriebstechnologien führen zu neuen oder zumindest aktualisierten Verkehrsmitteln: So boomt beispielsweise seit einige Jahren das Segment der



E-Bikes: 2018 wurden davon in Deutschland rund eine Million Stück verkauft. Sie erreichen bereits einen Anteil von knapp einem Drittel am gesamten Fahrradmarkt. Ein weiteres, viel diskutiertes Verkehrsmittel ist der sogenannte E-Scooter. Der batteriebetriebene Roller hat in einigen europäischen Metropolen wie Stockholm das Stadtbild verändert und wird im Mai 2019 auch in Deutschland gesetzlich zugelassen. Dem E-Scooter wird eine Karriere auf urbanen Kurzstrecken vorausgesagt, auf Basis von Sharing. Mehrere Start-up-Unternehmen bereiten sich derzeit auf einen Markteintritt vor.

Auch der öffentliche Nahverkehr erlebt einen Boom, insbesondere was den Schienenverkehr, also Straßenbahnen, S-Bahnen und andere, anbetrifft. Ebenfalls startbereit sind Anbieter von batteriebetriebenen Flugtaxis, die sich zum Teil einer Technologie bedienen, die für Drohnen entwickelt wurde. Schon im kommenden Jahr soll der Probebetrieb in Metropolen wie Dubai, Los Angeles oder Singapur starten – autonom und pilotenlos, versteht sich. Anstatt die verstopften Innenstädte zu überfliegen, könnte man auch unter ihnen hindurchsausen. Das jedenfalls hat sich Tesla-Chef Elon Musk in den Kopf gesetzt und arbeitet seit 2013 am Projekt „Hyperloop“, einer Röhre, durch die Passagiere mit einer Geschwindigkeit von über 1000 km/h reisen sollen. Und schließlich könnten auch deutsche Großstädte einführen, was bereits in der bolivianischen Metropole La Paz erfolgreich in Betrieb ist: die urbane Seilbahn.

5. Mobiles Leben und Arbeiten

Die neuen Möglichkeiten der Mobilität werden auch andere Formen des Lebens und Arbeitens möglich machen. Dereinst vollautonome Autos brauchen keinen Fahrer mehr, alle Mitreisenden werden zu Passagieren, können lesen, arbeiten, spielen, Filme schauen oder schlafen. Nicht nur die Verkehrsmittel, auch die Orte, an denen der Zugang zu ihnen oder Übergang von einem zum anderen stattfindet, werden Teil des Lebens- und Arbeitsraums: Flughäfen, Bahnhöfe sowie Hotels und Cafés. Alles, was dazu nötig ist, sind gut verzahnte Verkehrsmittel und ebenso gut ausgebaute Netze, die Kommunikation und Datenübertragung von überall möglich machen. Fahrdienste wie Uber oder Lyft, aber auch traditionelle Taxi-Unternehmen mit Apps wie „mytaxi“ wollen dem neuen „On-the-go“-Lebensstil entsprechen: Ein Klicken oder Wischen genügt, um das nächste Verkehrsmittel zu bestellen, genau dort wo und genau dann, wenn es gebraucht wird. Dass die Fahrten natürlich per Smartphone bezahlt werden – Stichwort Mobile Payment –, versteht sich von selbst. II

Fahren wir in Zukunft noch Auto, und wenn ja, wer wird es dann steuern – der gestresste Mensch oder der kühl rechnende Autopilot? Hubertus Mersmann und Frank Hägele, beide Geschäftsführer der Deutschen Leasing und verantwortlich für das Flottenmanagement, im Interview über Trends und Entwicklungen in der Mobilität.

Entscheidend ist das Mobilitäts-bedürfnis

spectrum: Aus vielen Gründen verstehen Menschen heute unter Mobilität mehr, als nur ein eigenes Auto in der Garage stehen zu haben. Was kennzeichnet das Thema heute?

Mersmann: Wir beobachten tatsächlich einen deutlichen Trend zur Differenzierung der Mobilitätsbedürfnisse. Früher lautete die Antwort auf die Frage, wie komme ich von A nach B, überwiegend „mit dem eigenen Auto", das allerdings meist 23 von 24 Stunden am Tag ungenutzt bleibt. Heute wird immer öfter die zum aktuellen Bedürfnis passende Mobilitätslösung gesucht, und zwar genau an dem Ort und zu dem Zeitpunkt, an dem sie gebraucht wird: Menschen leihen sich Fahrräder, mieten per Carsharing ein Auto oder fahren mit dem Fernbus. Diese Veränderungen auf der Angebots- und Nachfrageseite hängen natürlich eng zusammen, das eine bedingt das andere. Gerade die Digitalisierung und Technologisierung haben ganz neue Produkte- und Services möglich gemacht. Beispielsweise wären Leihfahrräder oder Carsharing, so wie wir das heute kennen, ohne digitale Zugangskontrolle und Vernetzung nicht möglich.

» Diese zukünftigen, vollumfassenden Mobilitätslösungen sind so komplex, dass auch sehr große Unternehmen sie nicht mehr alleine anbieten können. «

Hat diese Ausdifferenzierung der Mobilität auch Auswirkungen auf Unternehmen?
Mersmann: Auch Unternehmen fragen noch gezielter als früher nach den für sie am besten passenden Lösungen. Der Trend zur Individualisierung ist deutlich erkennbar. Darüber hinaus etablieren sich immer mehr Mobility-as-a-Service-Ansätze, kurz MaaS, bei denen verschiedene private, geteilte oder auch öffentliche Fortbewegungsmittel über eine Plattform gebucht werden, egal ob es sich dabei um einen Mietwagen, ein Flugzeug oder einen Elektroroller handelt. Perspektivisch könnten Mitarbeiter statt eines Dienstwagens ein Mobilitätsbudget erhalten, das sie für verschiedene Verkehrsmittel ihrer Wahl einsetzen können. So wie bei einem Mobilfunkvertrag würden hier Leistungen wegfallen oder reduziert werden, wenn das Budget erschöpft ist. Die Herausforderung für die Anbieter solcher Mobilitätskonzepte besteht darin, die Kosten- und Nutzungsstrukturen der verschiedenen Verkehrsmittel so aufzubereiten, dass diese ganz unterschiedlichen Daten am Ende eine transparente und einheitliche Abrechnung erlauben.

Was würde ein solches Mobilitätsbudget für einen Anbieter wie die Deutsche Leasing bedeuten?
Hägele: Die Entwicklung hier steht noch ganz am Anfang. Verschiedene Teilnehmer versuchen derzeit, den Markt zu besetzen, doch der Anteil am Gesamtmarkt ist noch sehr gering. Deshalb beobachten wir diese Markttrends sehr genau, sprechen mit den Anbietern der Lösungen und sind im ständigen Dialog mit unseren Großkunden, deren Bedarfe wir abbilden wollen. Dabei sehen wir vielfältige Möglichkeiten: Statt persönlicher Dienstwagen könnten wir eine Corporate-Carsharing-Lösung anbieten, bei der die Nutzung eines Autos vom Mobilitätsbudget des Mitarbeiters abgebucht wird. Auch ist es möglich, dass wir in Zusammenarbeit mit einem Komplettanbieter für Mobilitätsbudgets das Fahrzeugleasing als einen Teil dessen Dienstleistung übernehmen. Aber wie gesagt, die Zukunft hat hier gerade erst begonnen.

» Angeschafft wird, was das Mobilitätsbedürfnis der Nutzergruppe am besten bedient. «

Mersmann: Diese zukünftigen, vollumfassenden Mobilitätslösungen sind so komplex, dass auch sehr große Unternehmen sie nicht mehr alleine anbieten können. Das gilt für den privaten ebenso wie für den gewerblichen Bereich. Der Trend geht klar zu Kooperationen zwischen den Anbietern von bisherigen Einzellösungen. Erst vor einigen Monaten haben Daimler und BMW eine umfassende Zusammenarbeit vereinbart, die fünf Bereiche abdeckt: Mobilitätsplanung, Carsharing, Fahrdienste, Parkplatzdienste und Ladeservices für Elektroautos. Beide gemeinsam haben bei diesen Diensten bereits einen Kundenstamm von weltweit 60 Millionen Nutzern, den sie schnell auf über 100 Millionen auszubauen wollen, um Konkurrenten wie Lyft, Uber und Didi aus dem Silicon Valley und aus Fernost etwas entgegenzusetzen.

Hat der Dienstwagen als Statussymbol und Leistungsanreiz also ausgedient?

Hägele: Der Anteil des Dienstwagens als Mobilitätslösung wird kleiner werden. Es wird mehr Situationen geben, in denen aufgrund der Lebenssituation ein Dienstwagen nicht attraktiv ist. Wer in der Großstadt lebt und die wenigen Kilometer zwischen Wohnort und Arbeitsstelle lieber mit der U-Bahn oder dem Fahrrad zurücklegt, für den hat ein Dienstwagen keinen echten Mehrwert. Die gebotenen Lösungen werden individueller an die Lebensphase und persönliche Vorlieben angepasst, aber auch daran, ob der Dienstwagen nur ein motivatorisches Incentive darstellt oder essenziell für die Ausübung der jeweiligen Aufgabe ist. Wer beispielsweise als Vertriebsmitarbeiter mobil sein muss, der braucht ein Auto, auch wenn er mitten in der Stadt wohnt.

Wie stark ist die Elektromobilität schon jetzt ein Thema, ganz im Allgemeinen und insbesondere für Anbieter wie die Deutsche Leasing?

Hägele: Die Zulassungszahlen für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben steigen seit Jahresbeginn sprunghaft. Das kommt auch bei uns an: Aus dem Informationsbedürfnis des vergangenen Jahres, als sich Unternehmen vor allem mit den Kostenaspekten alternativer Antriebe befasst haben, werden nun Vertragsabschlüsse. Es ist der echte Wille da, Teile des Fuhrparks entsprechend umzustellen. Interessant ist auch die Entwicklung beim Diesel. Obwohl sich in den Medien der Eindruck verfestigt, er habe endgültig ausgedient, steigen zumindest in Deutschland seit einigen Monaten wieder die Zulassungen. Auch hier gilt wie für alle anderen Mobilitätslösungen auch: Angeschafft wird, was das Mobilitätsbedürfnis der Nutzergruppe am besten bedient. Für den Vertriebsmitarbeiter mit vielen Langstrecken wird das ein Fahrzeug mit Dieselmotor sein, für den urbanen Lieferservice das Elektroauto. »

Frank Hägele (links), ist verantwortlich für den Vertrieb. Er war zuvor bei Opel Deutschland Direktor Groß- und Gewerbekunden im Flotten- sowie im Nutzfahrzeug- und Gebrauchtwagengeschäft.

Dr. Hubertus Mersmann (rechts), verantwortet den Bereich After Sales (Finance & Operations). Er ist seit über zehn Jahren bei der Deutschen Leasing und war zuvor Leiter des zentralen Beteiligungsmanagements der Deutsche Leasing Gruppe.

» Autonomes Fahren ist ein Zukunftsthema mit einem gewaltigen wirtschaftlichen Potenzial. «

Für Anbieter wie die Deutsche Leasing ist der Restwert eine wichtige Stellschraube bei der Vertragsgestaltung. Auch Privatkäufer fragen sich, wie hoch der Wiederverkaufswert ihres Elektroautos sein wird. Wie gehen Sie mit dieser Frage um?

Mersmann: In Anbetracht der im Fahrzeugleasing üblichen Laufzeiten von 36 bis 48 Monaten ist es für echte Erfahrungswerte bei Elektrofahrzeugen tatsächlich noch zu früh. Die dynamische Entwicklung des Marktes ist ja erst ein paar Monate jung. In drei bis vier Jahren wissen wir mehr, und das ist tatsächlich eine der großen Herausforderungen für uns. Zu Erfahrungswerten stehen wir im Austausch mit Herstellern und unabhängigen Instituten wie dem Fraunhofer-Institut. Es gibt auch Erfahrungswerte aus anderen Regionen, beispielsweise Skandinavien und den Niederlanden, die bei der Elektromobilität schon weiter sind.

Ein anderes Technologiethema, das die Fahrzeugbranche zurzeit stark umtreibt, ist das autonome Fahren. Hat der Fahrzeugführer von heute ausgedient? Werden Menschen sich in Zukunft vertrauensvoll in selbstfahrende Autos setzen?

Hägele: Autonomes Fahren ist ein Zukunftsthema mit einem gewaltigen wirtschaftlichen Potenzial. Eines der wichtigsten Unternehmen, Googles Schwestergesellschaft Waymo, wurde Ende 2018 bereits mit 175 Milliarden US-Dollar bewertet, mehr als drei Mal so viel wie der derzeitige Börsenwert von BMW. Bevor diese Fantasie Realität wird, muss sich die Technologie aber erst einmal auf dem Markt durchsetzen. Von den fünf Levels des autonomen Fahrens sind aktuell zwei zugelassen, erhältlich und tatsächlich auch stark nachgefragt: Assistenzsysteme der Level 1 und 2, die beim Halten der Spur assistieren, automatisch beschleunigen und abbremsen oder das Fahrzeug selbstständig einparken. Ganz persönlich meine ich, dass wir in Deutschland Level 4 und 5 so schnell nicht sehen werden. Es fehlt dafür schlicht der rechtliche Rahmen, Haftungsfragen bei Unfällen blieben ungeklärt. Auch der emotionale Bezug zum Autofahren, der hierzulande stärker ausgeprägt ist, als beispielsweise in Asien, wird dafür sorgen, dass die Menschen das Steuer nicht so schnell aus der Hand geben.

Mersmann: Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind sicherlich noch ein großes Fragezeichen, der Gewinn an freier Zeit würde für mich ganz persönlich allerdings den Verlust des emotionalen Bezugs zum Auto überwiegen. Deshalb erwarte ich eine eher schnelle Entwicklung, auch weil die deutsche Fahrzeugindustrie das Thema rasch und konsequent vorantreiben wird – und muss. Unternehmen wie das eben erwähnte Start-up Waymo können schnell die großen zukünftigen Konkurrenten von Daimler, BMW und Co. werden, wenn es ihnen gelingt, selbstfahrende Fahrzeuge zu etablieren und die entstehenden Fahrzeug- und insbesondere die von ihnen erhobenen Nutzerdaten (exklusiv) selbst zu nutzen. Etwa zwei Drittel der Kosten eines Taxis entfallen auf den Fahrer. Stellen Sie sich vor, welche Werbefläche und -maßnahmen ein selbstfahrendes Taxi bietet. Das kann und wird sich unsere Fahrzeugindustrie nicht entgehen lassen.

Herr Hägele, Herr Mersmann, vielen Dank für das Gespräch. ||

Fünf Stufen des autonomen Fahrens

1. Assistiertes Fahren

Assistenzsysteme unterstützen bei bestimmten Fahraufgaben, zum Beispiel mit Tempomat, Spurhalteassistent oder auch Berganfahrhilfe.

2. Teilautomatisiertes Fahren

Das Fahrzeug übernimmt bestimmte Aufgaben zeitweilig selbst, beispielsweise parkt es automatisch, der Stauassistent bremst und beschleunigt selbstständig. Das Steuer kann zeitweise losgelassen werden.

3. Hochautomatisiertes Fahren

Fahraufgaben werden vom Auto selbstständig und ohne menschlichen Eingriff über längere Strecken bewältigt: Blinker setzen, Spur wechseln, beschleunigen und bremsen. Auf Autobahnen ist das mittlerweile technisch machbar, die gesetzlichen Rahmenbedingungen werden derzeit geschaffen.

4. Vollautomatisiertes Fahren

Das System übernimmt dauerhaft die Führung des Fahrzeugs. Fahrer oder Fahrerin werden zum Passagier, müssen aber bei Bedarf die Steuerung übernehmen können.

5. Autonomes Fahren

Alle Mitfahrenden sind Passagiere, keiner muss fahrtüchtig sein oder eine Fahrerlaubnis haben. Das Fahrzeug hat kein Lenkrad und keine Pedale mehr und übernimmt alle Fahraufgaben selbst.

Der öffentliche Personennahverkehr auf der Schiene boomt. Bahnen und Regionalzüge entlasten Straßen und Innenstädte und spielen eine entscheidende Rolle bei der Verkehrswende. Verkehrsunternehmen und öffentliche Hand investieren Milliardenbeträge in Fahrzeuge und Infrastruktur.

Zurück in die Zukunft

Eigentlich schien sie ihre beste Zeit hinter sich zu haben, die Straßenbahn, die je nach Region auch, Strambe, Tram, Bim oder einfach „Elektrische“ genannt wird. Innerhalb weniger Jahrzehnte reduzierte sich die Zahl der Straßenbahnbetriebe nach 1945 von weltweit 1.000 auf 300. Immer mehr Menschen nutzten eigene Autos, und die Kommunen setzten eher auf die Idee der autogerechten Stadt, als auf Schienensysteme, die nicht nur teuer in Anschaffung und Unterhalt schienen, sondern auch den aus damaliger Sicht so wichtigen Raum für den Individualverkehr beschnitten.

Doch die rasante Zunahme des urbanen Verkehrs, Feinstaub in den Innenstädten und der Klimawandel haben zum Umdenken geführt. Die Anzahl von Straßenbahnen, Stadt- und U-Bahnen hat weltweit wieder auf 400 zugenommen, mit weiter steigender Tendenz. Führend bei der Renaissance der Schiene ist China: Zwei Drittel aller 2018 weltweit in Betrieb genommenen Streckenkilometer entfallen auf Metropolen des Landes. Und jüngst wurde in Abuja, der Hauptstadt Nigerias, eine Straßenbahn eröffnet, die erste in Afrika südlich der Sahara.

Überall wird modernisiert und erweitert

Auch in Deutschland ist die Schiene im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wieder im Kommen: Seit der Jahrtausendwende wurden viele der rund 60 Straßenbahnbetriebe im Land mit hohen Investitionen modernisiert oder erweitert. Es ist ein Prozess, der noch andauert: „Nahezu alle beschaffen aktuell Fahrzeuge und planen Investitionsmaßnahmen oder setzen sie bereits um“ so Reimund Jung, Vertriebsleiter Transport & Logistik bei der DAL Deutschen Anlagen-Leasing, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Leasing. Dass gerade die Kommunen trotz hoher Kosten wieder verstärkt auf die Schiene setzen, hat seinen Grund: „Im Vergleich zum Bus kann die Straßenbahn je Zuglänge ein Mehrfaches an Personen befördern. Das macht die höheren Kosten für Anschaffung und Betrieb der Bahnen und des Streckennetzes wieder wett“, sagt Jung.

Liberalisierung ist eine Erfolgsgeschichte

Auch der Schienenpersonennahverkehr – das sind die Verkehrsleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region – ist seit der Liberalisierung des Marktes eine Erfolgsgeschichte. Laut Allianz-pro-Schiene, einem gemeinnützigen Verein, dem zahlreiche Non-Profit-Verbände und Unternehmen aus der Eisenbahnbranche angehören, hat sich die Zahl der Fahrgäste im Nahverkehr auf der Schiene nahezu verdoppelt. „Dazu beigetragen haben neue Fahrzeugkonzepte, aber auch die EU-weiten öffentlichen Ausschreibungen von Linienbündeln“, sagt Jung: „Um diese Ausschreibungen der Verkehrsverbünde herrscht heute reger Wettbewerb. Das sorgt für ein für die Kommunen attraktives Preisniveau und trägt zur hohen Servicequalität der Betreiber bei“.

Barrierefreiheit sorgt für Modernisierung

Ein weiteres Thema, das für umfassenden Erneuerungsbedarf sorgt, ist die Barrierefreiheit. Städte und Kommunen sind gesetzlich verpflichtet, bis 2022 den öffentlichen Personennahverkehr in ganz Deutschland barrierefrei anzubieten. Davon sind nicht nur Menschen mit Behinderungen betroffen, sondern beispielsweise auch Senioren mit Gehschwierigkeiten oder Eltern mit Kleinkindern. Der ÖPNV-Branchenverband VDV, dem rund 450 Verkehrsbetriebe in Deutschland angehören, rechnet für den Umbau der Haltestellen und die Anschaffung von neuen, zugäng-

lichen Fahrzeugen im öffentlichen Nahverkehr mit Investitionen in Höhe von über 20 Milliarden Euro. Der künftige Einsatz von umweltfreundlichen Antriebssystemen auf nicht elektrifizierten Strecken lässt weitere Investitionen erwarten.

Mobilitätsketten sind die Zukunft

Die Schiene ist aber nur eine Element der Zukunft der Mobilität: „Mit autonomem Fahren und zunehmender Vernetzung von straßen- und schienenbasierten Systemen ermöglicht die Digitalisierung ganz neue Kombinationen von Verkehrsmitteln“, sagt Jung. In Zukunft soll jedes Verkehrsmittel so eingesetzt werden, dass es seine jeweiligen Stärken ausspielen kann. Ein Auto ist flexibel, hat aber eine begrenzte Transportkapazität und belastet Straßen und Luft. Eine Straßenbahn transportiert viele Menschen bei geringem Energieverbrauch, hat aber ein beschränktes Streckennetz. Und ein Elektroroller eignet sich gut für Kurzstrecken einer Person. Funktioniert der Übergang von einem zum anderen Verkehrsmittel reibungslos, wird das jeweils bestgeeignete gewählt. Das senkt die Belastung für die Umwelt und die Infrastruktur.

Auch fliegende Verkehrsmittel werden in Zukunft eine größere Rolle spielen, aber nicht in Form herkömmlicher Passagierjets: „Elektrisch betriebene Flugtaxis wie der Volocopter oder der CityAirbus werden schon bald startbereit sein“, sagt Jung und verweist auf ein weiteres innovatives Transportmittel, das seit einigen Jahren im Kommen ist, die urbane Seilbahn: „Gerade in Ballungsräumen könnte auch sie in kurzer Zeit viele Passagiere transportieren ohne die Straßen zusätzlich zu belasten“. Internationale Vorbilder gibt es bereits: Im bolivianischen La Paz ist das derzeit größte städtische Seilbahnnetz der Welt mit mittlerweile vier Linien in Betrieb. Auch in Europa wird an daran gebaut, im französischen Toulouse. Und in München prüft das Baureferat die Stadtseilbahn derzeit in einer Machbarkeitsstudie. II

IHR ANSPRECHPARTNER BEI DER DAL DEUTSCHE ANLAGEN-LEASING

Reimund Jung,
Vertriebsleiter Transport & Logistik
+49 6131 804 2300
r.jung@dal.de

Bei der Weiterentwicklung der Mobilität erreichen einzelne Aspekte ganz unterschiedliche Geschwindigkeiten.

Auf dem Weg

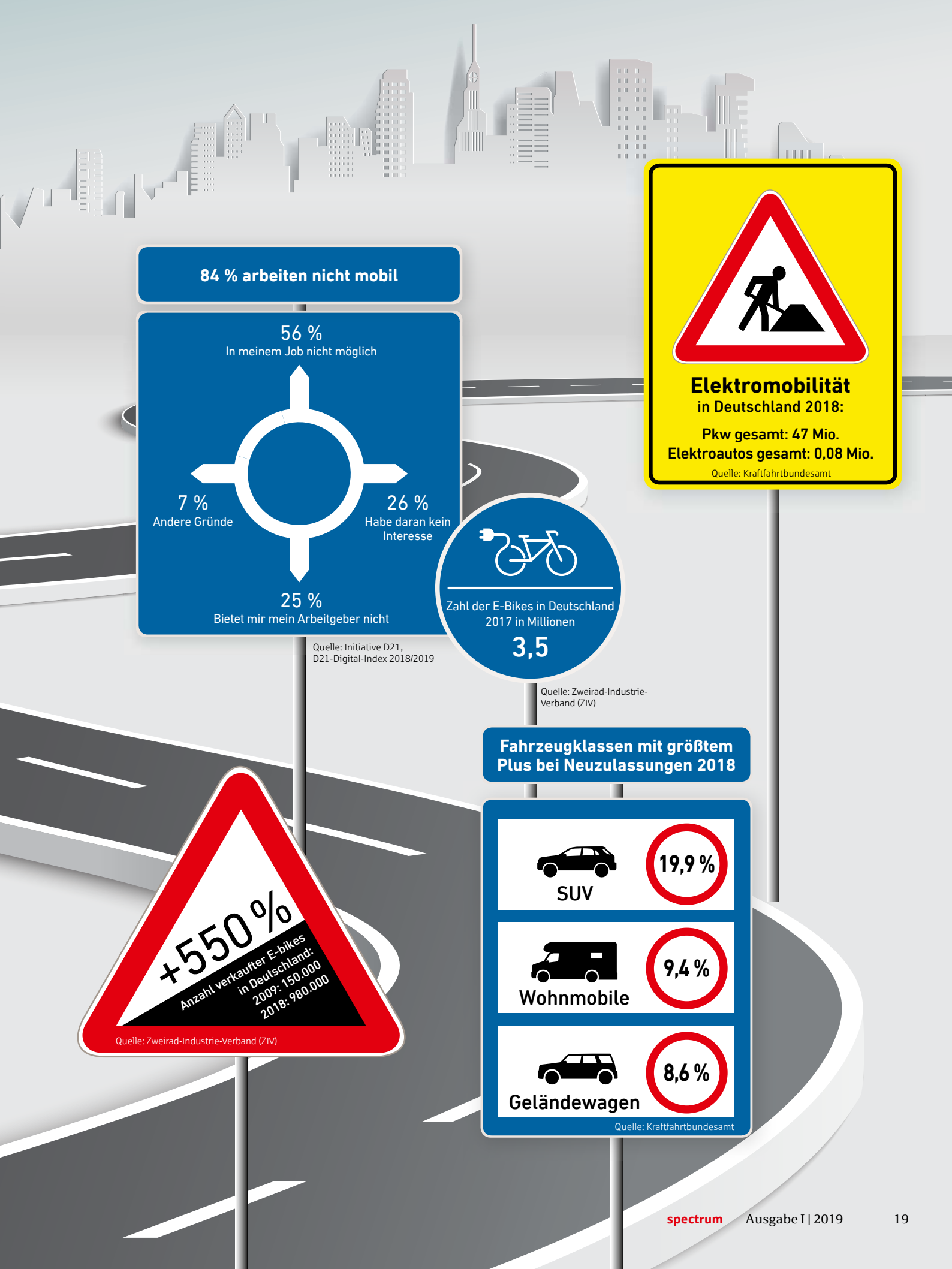
Apps wie Moovel helfen, Verkehrsmittel zu kombinieren und Mobilitätsketten zu nutzen: www.moovel.com/de

Potenzial des vernetzten Autos

So werden Pkw in Deutschland angetrieben

Benzin	65,9 %
Diesel	32,2 %
Flüssiggas	0,8 %
Hybrid	0,7 %
Erdgas	0,2 %
Elektro	0,2 %

Quelle: Kraftfahrtbundesamt, zum 1.1.2019


84 % arbeiten nicht mobil
56 %
In meinem Job nicht möglich
7 %
Andere Gründe
26 %
Habe daran kein Interesse
25 %
Bietet mir mein Arbeitgeber nicht
Quelle: Initiative D21, D21-Digital-Index 2018/2019
Elektromobilität
in Deutschland 2018:
Pkw gesamt: 47 Mio.
Elektroautos gesamt: 0,08 Mio.
Quelle: Kraftfahrtbundesamt
Zahl der E-Bikes in Deutschland 2017 in Millionen
3,5
Quelle: Zweirad-Industrie-Verband (ZIV)
+550 %
Anzahl verkaufter E-bikes in Deutschland:
2009: 150.000
2018: 980.000
Quelle: Zweirad-Industrie-Verband (ZIV)
Fahrzeugklassen mit größtem Plus bei Neuzulassungen 2018
SUV
19,9 %
Wohnmobile
9,4 %
Geländewagen
8,6 %
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Belgien

Die belgische Stadt Gent hat die Innenstadt für Autos gesperrt. Seit über zwei Jahren gilt dort ein Mobilitätskonzept namens „circulatieplan“. Es sieht vor, dass der Stadtverkehr über eine Ringstraße verläuft – und die Einwohner im Idealfall das Fahrrad benutzen.

Niederlande

Der Absatz von Elektroautos hat sich in den Niederlanden von 2017 auf 2018 verdreifacht. Jeder zwanzigste Neuwagen, der 2018 zugelassen wurde, hat einen batterieelektrischen Antrieb. Ab 2030 sollen nur noch emissionsfreie Autos zugelassen werden.

Luxemburg

Im zweitkleinsten Land Europas soll ab dem ersten Quartal 2020 mit dem Bus- und Bahnfahren der öffentliche Personenverkehr kostenlos sein. Das kündigte Premierminister Xavier Bettel Ende 2018 während einer Regierungserklärung an.

Belgien, die Niederlande und Luxemburg gemeinsam waren 2018 erneut die wichtigsten Handelspartner Deutschlands. Die Deutsche Leasing unterstützt seit 2009 mit eigenen Vertretungen deutsche Mittelständler in allen drei Ländern.

Deutsche Leasing in Benelux

Mit einem Volumen von knapp 290 Milliarden Euro im Jahr 2018 waren die Beneluxländer Belgien, Niederlande und Luxemburg gemeinsam die wichtigsten Handelspartner Deutschlands. Mit den drei im Westen angrenzenden Nachbarn tauschten die Deutschen mehr Waren und Leistungen als mit China und Russland zusammen, die 2018 auf 261 Milliarden Euro kamen. Das Handelsvolumen allein mit den Niederlanden ist im Vergleich zu 2017 um 8 Prozent auf 190 Milliarden Euro gestiegen und wird nur knapp von China als wichtigstem Handelspartner Deutschlands übertroffen. In allen drei Beneluxländern ist die Deutsche Leasing seit dem Jahr 2009 mit Tochtergesellschaften vertreten und betreut von Antwerpen (Belgien), Amsterdam (Niederlande) und Luxemburg aus den Markt.

In Belgien unterstützt die Deutsche Leasing Mittelständler mit Finance-Lease-, aber auch Operate-Lease-Lösungen und bei der Integration von Tochterunternehmen. Vendor-Partnern bietet die Niederlassung in Antwerpen maßgeschneiderte Modelle zur Absatzfinanzierung, um ihren Umsatz zu steigern. Die Unternehmen profitieren dabei von flexiblen Partnerstrukturen, wettbewerbsfähigen Preisen, maßgeschneiderten Lösungen und 100-Prozent-Finanzierung für den Kauf neuer Objekte. Auch direkt investierende Unternehmen unterstützt die Deutsche Leasing Belgien durch Branchenexpertise, Objektkenntnisse und Beratung sowie Service in Englisch, Französisch, Niederländisch und Deutsch.

Deutsche Leasing Benelux NV
Generaal Lemanstraat 74
2600 Antwerpen, Belgien
Telefon: +32 3 286 43 80
Telefax: +32 3 286 43 99
Dirk Magnus, Account Manager
Telefon: +32 3 286 43 82
Mobil: +32 474 029 741
dirk.magnus@dlbenelux.com

Deutsche Unternehmen spielen in der niederländischen Wirtschaft eine zentrale Rolle – als Hersteller von Investitionsgütern und als direkt investierende Unternehmen. Rechtliche und steuerliche Fragen, Besonderheiten in der Rechnungslegung sowie sprachliche und kulturelle Unterschiede wirken sich erheblich auf den Geschäftserfolg aus. In den Niederlanden wird von deutschen Unternehmen vermehrt Operate Lease nachgefragt. Geboten werden auch Leistungen für Vendor-Partner wie maßgeschneiderte Lösungen für die Absatzfinanzierung. Beratung und Service werden in Niederländisch, Englisch und Deutsch geboten.

Deutsche Leasing Nederland NV
Kabelweg 37
1014 BA Amsterdam, Niederlande
Telefon: +32 3 286 43 80
Telefax: +32 3 286 43 99
Marco van Beusekom, Account Manager
Telefon: +31 20 686 16 66
Mobil: +31 6 15 30 97 82
marco.vanbeusekom@dlbenelux.com

Im Großherzogtum Luxemburg bieten sich deutschen Unternehmen besonders in den Branchen Finanzdienstleistung, Banken, Versicherungen, Stahlindustrie und Informationstechnologie Chancen. Zu den Finanzierungslösungen, die die Deutsche Leasing dort Vendor-Partnern und direkt investierenden Unternehmen anbietet, gehören Finance- und Operate Lease sowie Mietkauf. Beratung und Service erfolgen in Englisch, Französisch, Niederländisch und Deutsch. Die Kollegen verfügen über ein umfassendes Netzwerk und Erfahrung in der luxemburgischen Geschäftswelt.

Deutsche Leasing Benelux SA
Zweigniederlassung in Luxemburg,
5, Rue de Labours, L-1912 Luxembourg
Rhimo Benabdessamad, Sales Support
Telefon: +32 3 286 43 80
rhimo.benabdessamad@dlbenelux.com

German Desk
Auch German Desk Manager Mario Hartl unterstützt Unternehmen bei Direktinvestitionen und Absatzfinanzierung mit einem umfassenden Beratungsangebot.

Mario Hartl, German Desk Manager Benelux
Telefon: +31 646 931 435
mario.hartl@dlbenelux.com

Finanzierung für die Mobilität der Zukunft

Den öffentlichen Personennahverkehr selbst zu betreiben, statt an externe Dienstleister zu vergeben, kann für Kommunen und Kreise das nachhaltige Konzept für die Zukunft der Mobilität sein. Die Verkehrsgesellschaft des Rhein-Erft-Kreises hat sich dieses strategische Ziel gesetzt und bei der Finanzierung mit der Deutschen Leasing zusammengearbeitet.

Wachstum ist für Verkehrsgesellschaften in öffentlicher Hand ein Thema wie für jedes andere Unternehmen auch. Der strategische Fokus ist allerdings anders gelagert, als dies vielleicht bei einem Maschinenbauer vergleichbarer Größe der Fall wäre. Denn der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nimmt in der freien Marktwirtschaft eine Sonderstellung ein. Als Teil staatlicher Daseinsvorsorgeleistung sorgt er durch Mobilität und Zugänglichkeit für die Allgemeinheit für bessere Lebensbedingungen. Der ÖPNV entlastet Verkehrswege und Umwelt und dient nicht nur der Wirtschaft, sondern hat auch für die Gesellschaft eine hohe soziale und integrative Bedeutung. Das Wachstumsziel solcher Unternehmen besteht also zunächst darin, eine effiziente, soziale und ökologisch nachhaltige Dienstleistung anzubieten. Nichtsdestotrotz muss auch die ökonomische Tragfähigkeit gegeben sein.

Ein Beispiel dafür, wie grundlegend sich ein ÖPNV-Anbieter verändern kann und welche Finanzierungsform sich für diese Weiterentwicklung besonders gut eignet, ist die REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft. Die in Kerpen beheimatete REVG versorgt den Rhein-Erft-Kreis westlich von Köln mit einem Liniennetz von 872 Kilometer Länge, im Tagesdurchschnitt 1.870 Fahrten und rund 1.300 bedienten Bushaltestellen. Gerade angesichts dieser hohen gesellschaftlichen Verantwortung gelten für ein kreiseigenes Unternehmen bei seiner Finanzierung dieselben Prämissen wie in der freien Wirtschaft: Erstens muss die Liquidität des Unternehmens sichergestellt und zweitens die Möglichkeit geschaffen werden, die gesetzten Unternehmensziele zu erreichen.

Dies gilt umso mehr seit dem Beschluss des Rhein-Erft-Kreisausschusses im September 2017, die REVG zum 1. Januar 2019 von einer reinen Managementgesellschaft, die bislang externe Dienstleister mit dem operativen Geschäft betraute, zu einem voll ausgestatteten und eigenständigen Verkehrsunternehmen auszubauen – mit eigenem Betriebshof, Fahrzeugen und Fahrpersonal. Dieser umfassende Strategiewechsel war auf zweierlei Weise motiviert. Zum einen waren mit einer aktuellen EU-Verordnung neue regulatorische Rahmenbedingungen geschaffen worden, die Kommunen und anderen Gebietskörperschaften die Möglichkeit geben, Personennahverkehr selbst zu erbringen oder direkt an Inhouse-Dienstleister zu vergeben. Zum anderen hatte das Management der REVG ohnehin den Wunsch nach mehr Einflussnahme auf die Steuerung des Nahverkehrs und des dahinterstehenden Mobilitätskonzepts: „Im Vordergrund stand bei uns das Ziel, in Zukunft flexibler und schneller auf künftige Entwicklungen der Pendlerströme und der Antriebstechnik reagieren zu können“, erläutert Wolfgang Orth, Verkehrs- und Betriebsleiter der REVG.

» Im Vordergrund stand bei uns das Ziel, in Zukunft flexibler und schneller auf künftige Entwicklungen der Pendlerströme und der Antriebstechnik reagieren zu können. «

Beim Aufbau der nötigen Ausstattung in den zwei Jahren zwischen Beschluss und Start des Verkehrsbetriebs in Eigenregie war die Finanzierung der Busflotte ein entscheidender Aspekt. Über die Kreissparkasse Köln entschied sich die REVG dabei zur Zusammenarbeit mit der Deutschen Leasing, innerhalb der Sparkassen-Finanzgruppe das Kompetenzcenter für Leasing und Factoring. Auf Basis eines Financial-Leasing-Vertrags wurden bis Ende 2018 insgesamt 43 Busse der Daimler-Tochter Evo-Bus mit einem Investitionsvolumen von 12,5 Millionen Euro angeschafft, die nun für den Verkehrsbetrieb bereitstehen. „Das Zeitfenster war eng. Aber dank unserer in Jahrzehnten gewachsenen Expertise – von der technischen Entwicklung im ÖPNV über veränderte regulatorische Rahmenbedingungen bis hin zu individuell abgestimmten Finanzierungen von solchen Projekten – konnten wir in kürzester Zeit eine Lösung für die REVG auf die Beine stellen“, erläutert Jörg Nelles, Gebietsleiter Großkunden Transport und Logistik bei der Deutschen Leasing.

Die Wahl von Leasing als Finanzierungsform geht konform mit den Wünschen des REVG-Managements, eine gute Versorgung zu bieten, die Liquidität zu sichern und die gesetzten strategischen Ziele zu erreichen. Das gewählte Leasingmodell stellt den wirtschaftlichen Betrieb sicher, denn die fest vereinbarten Leasingraten geben der Verkehrsgesellschaft Planungssicherheit über die gesamte Laufzeit des Leasingvertrags. Mit einer modernen und emissionsarmen Busflotte ist die REVG nun in der Lage, nicht nur aktuellen Mobilitätsansprüchen gerecht zu werden, sondern auch auf Änderungen bei der Nachfrage sowie bei technischen Entwicklungen flexibel zu reagieren: „Bei Bedarf können wir auf den neuesten Stand der Antriebstechnik umschwenken und den Leasingvertrag entsprechend anpassen. Diese Flexibilität war für uns ein wesentlicher Punkt bei der Wahl dieses Finanzierungsinstruments“, erklärt Orth von der REVG.

Für Betreiber von Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs wird Flexibilität in Zukunft immer wichtiger werden. 2017 nutzten in Deutschland jeden Tag bereits rund 30 Millionen Menschen Busse und Bahnen, eine Zahl, die allen Prognosen nach in Zukunft weiter steigen wird. Dieses Wachstum betrifft nicht nur die Verkehrsbetriebe selbst, es spielt für die Entwicklung der Kommunen und Kreise eine entscheidende Rolle. Denn neben Infrastruktur, geografischer Lage und anderen Aspekten beeinflusst auch die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs die Attraktivität eines Standorts für Unternehmen und für ihre Mitarbeiter: „Der ÖPNV ist schon seit Längerem ein wichtiges Wettbewerbsmerkmal in den Kommunen. Mit unserer neu aufgestellten REVG werden wir dazu beitragen, die Attraktivität unseres Kreises zu steigern“, betont der Geschäftsführer der REVG, Walter Reinarz. ||

REVG RHEIN-ERFT-VERKEHRSGESELLSCHAFT:
DATEN UND FAKTEN

Bisher eine reine Management-gesellschaft, versorgt die REVG seit dem 1. Januar 2019 als eigenständiges Verkehrsunternehmen den Rhein-Erft-Kreis westlich von Köln. Mit eigenem Betriebshof, eigenem Personal und eigenen Bussen betreibt die REVG mit 41 Linien ein Netz von 872 Kilometer Länge, bietet im Tagesdurchschnitt rund 1.870 Fahrten und bedient rund 1.300 Bushaltestellen.

Weitere Informationen:
https://revg.de

IHR ANSPRECHPARTNER BEI
DER DEUTSCHEN LEASING

Jörg Nelles, Gebietsleiter
Großkunden Transport und Logistik / ÖPNV
+49 2173 1063-141
joerg.nelles@deutsche-leasing.com

Alle Deutschen lieben ihre Scheine und Münzen. Alle? Nein! Eine kleine, aber wachsende Gruppe bezahlt immer öfter mit dem Smartphone. Google, Apple und die Sparkassen machen es möglich.

Bewegungen im Bargeldland

Neulich im Supermarkt: „Gibt es bei Ihnen dieses, äh, Mobile-pay-Dings?“, fragt der Kunde. „Ja, da müssen Sie Ihr Handy hier dranhalten“, antwortet die Kassiererin und deutet auf das Terminal, wo sonst EC- oder Kreditkarten eingesteckt werden. Der Kunde tut’s. Es macht „pling“. Fragend schaut er die Frau an der Kasse an. Sie zuckt mit den Schultern, sagt, „ich glaub’, das war’s“, und reicht ihm den Kassenbeleg.

Solche oder ähnliche Szenen spielen sich seit einigen Monaten immer öfter in deutschen Supermärkten, Cafés, Restaurants und Taxis ab. Ganz allmählich entdecken die Deutschen das Mobile Payment, das Bezahlen mit dem mobilen Endgerät, nachdem es schon seit Jahren zahlreiche Versuche gab, dies zu etablieren. Unter den Pionieren waren die Landesbank Berlin, die Targobank, die Volkswagen Bank, der Betreiber des Bonusprogramms Payback und viele andere. Der echte Durchbruch blieb ihnen bisher verwehrt. Doch jetzt bringen Player wie Google, Apple und auch die Sparkassen den Markt in Schwung.

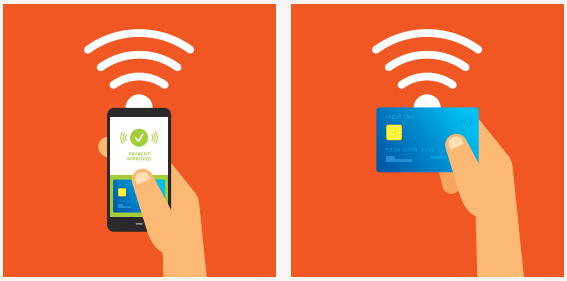
Anderswo auf der Welt ist Mobile Payment längst Alltag. Dank „M-Pesa“, dem System des Mobilfunkanbieters Safaricom, bezahlen in Kenia seit 2007 Menschen mobil. Ende 2018 existierten dort 32 Millionen aktive mobile Zahlkonten – bei 50 Millionen Einwohnern. Das ostafrikanische Land ist nur ein Beispiel für die weltweit rasante Zunahme von Mobile Payment. Die US-Unternehmensberatung Frost & Sullivan geht in einer aktuelle Prognose davon aus, dass sich der Wert der mobil bezahlten Transaktionen in China von 2017 bis 2023 auf jährlich rund 100 Billionen US-Dollar verdreifachen wird, etwa fünf Mal so hoch wie das gesamt US-Bruttoinlandsprodukt 2018.

WeChat Pay und Alipay dominieren

Einen großen Teil dieser Transaktionen werden Nutzer von „WeChat Pay“ und „Alipay“ bestreiten. Experten gehen bei der Bezahlfunktion der in China extrem populären App „WeChat“ von aktuell weltweit 900 Millionen Konten aus, die mindestens einmal monatlich verwendet werden. Der

chinesische Handelsriese Alibaba toppt diese Zahl sogar noch. Nach eigenen Angaben hat die weltweite Zahl der monatlichen Nutzer der Online- und Mobile-Bezahlplattform Alipay die Milliardenmarke Anfang 2019 geknackt.

Von solchen Zahlen ist Europa und insbesondere Deutschland noch weit entfernt. Laut PwC sind die Bundesbürger im europäischen Vergleich das Schlusslicht beim Mobile Payment: Nur ein Viertel der Bundesbürger bezahlten mit ihrem mobilen Endgerät 2018 regelmäßig oder wenigstens ab und zu. In der Türkei sind es bereits zwei Drittel, in den Niederlanden und Belgien rund die Hälfte der Bevölkerung. Die Interessenvertretung eco – Verband der Internet- wirtschaft e. V. geht sogar noch von weit weniger Nutzern aus: Demnach zahlt nur jeder zwanzigste deutsche Verbraucher regelmäßig mit dem Smartphone, die überwiegende Mehrheit nie.



» Das kontaktlose Bezahlen wird schon bald normal sein, denn es ist besser als die bisherigen Methoden, geht schneller und ist genauso sicher. «

Der Eintritt großer Digitalunternehmen und Banken wird aller Voraussicht nach den deutschen Mobile-Payment-Markt in Bewegung bringen. Seit knapp einem Jahr geht es hier Schlag auf Schlag: Im Juni 2018 startete Alphabet mit „Google Pay“, im Juli brachten die Sparkassen ihre „Mobiles Bezahlen“-App auf den Markt, und Apple zog mit „Apple Pay“ im Dezember nach. Jede dieser Apps- und Zahlsysteme bietet einzelne oder auch Kombinationen der drei Prinzipien des mobilen Bezahlens an:

1. Kontaktloses Bezahlen

Die gängigste Art des Mobile Payments ist, ein Smartphone, eine Smartwatch, ein Armband oder auch eine Zahlkarte dicht an eine Zahlstelle zu halten. Für die Funktion müssen die Geräte und Karten mit einem NFC-Chip ausgestattet sein, der eine Kommunikation auf kürzeste Entfernung ermöglicht. Die meisten aktuellen Smartphones sind bereits damit ausgestattet ebenso wie die meisten der in Deutschland erhältlichen Giro- und Kreditkarten. Zu erkennen ist die aktivierte NFC-Funktion an dem blauen Symbol links. Die NFC-fähigen Girokarte- oder Kreditkarten tragen das graue Symbol darunter.

2. Zahlungen von Smartphone zu Smartphone

Nutzer schicken sich unter Verzicht auf Bargeld per App gegenseitig innerhalb Sekunden Geld zu, beispielsweise wenn sie sich im Restaurant die Rechnung teilen wollen. Der Zahlungsdienstleister PayPal bietet das an, ebenso die Sparkassen mit ihrer „Kwitt“-App, der sich auch die Genossenschaftsbanken angeschlossen haben. Damit können Kunden der beiden Banken Geld an jede beliebige Mobilfunknummer schicken, bis zu 30 Euro sogar ohne die Eingabe einer TAN. Ist der Empfänger nicht bei Kwitt angemeldet, erhält er einen Link auf eine Webseite. Dort kann er seine IBAN angeben, um das Geld auf sein Konto zu überweisen.

3. Online-Zahlungen

Für Zahlungen von Dienstleistungen, die über den Internetbrowser in Anspruch genommen werden, existieren zwar schon zahlreiche Zahlsysteme wie Kreditkarten, Sofortüberweisung, PayPal oder Paydirekt. Aber auch hier kann das Smartphone als zentraler Ort für Zahlungssysteme in Zukunft eine große Rolle spielen.

Teil der Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung

Doch auch abseits des Online- und Einzelhandels ergeben sich für das Mobile Payment praktische Nutzungsszenarien, beispielsweise für Kommunen. Im öffentlichen Nahverkehr bezahlen, ohne auf Kleingeld angewiesen zu sein oder den Fahrer in Beschlag zu nehmen, ist dafür ein Beispiel, das nach vielen Pilotversuchen mancherorts schon eingeführt wurde, unter anderem im Rhein-Main-Gebiet. Auch bei der Digitalisierung anderer öffentlicher Einrichtungen und der öffentlichen Verwaltung insgesamt werden mobile Zahlungssysteme in Zukunft zwangsläufig eine große Rolle spielen. Seit Inkrafttreten des sogenannten E-Rechnungsgesetzes im November 2018 als Teil der E-Government-Strategie des Bundes haben die Kommunen noch bis zum 18. April 2020 Zeit, ihren Zahlungsverkehr zu digitalisieren.

Mit der Kwitt-App können Überweisungen von Smartphone zu Smartphone getätigt werden. Die Zusatzfunktion des Girokontos wird von Sparkassen, Genossenschaftsbanken und teilnehmenden Privatbanken angeboten.

Die Bundesregierung erwartet dabei gewaltige Effekte: „Die elektronische Rechnungslegung trägt zu einer enormen Entbürokratisierung, Kosteneinsparung und schnelleren Abwicklung der Zahlungen bei“, so der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium des Innern, Ole Schröder, in einer Pressemitteilung. Dazu müssen allerdings erst einmal elektronische Zahlverfahren in die Bürgerportale und Online-Verwaltungsprozesse integriert werden. Dafür benötigen die Kommunen eine Plattform, die alle relevanten Zahlungsweisen anbietet. Eine, die sich in der Praxis bereits bewährt, ist die Multibezahlplattform GiroCheckout, die von GiroSolution, einer Tochter des Sparkassenverlags, angeboten wird. GiroCheckout bietet schon jetzt die Integration aller gängigen Online-Bezahlverfahren wie Kreditkarten, Lastschriftverfahren, der Online-Überweisung giropay und paydirekt.

Alte Vorlieben und neue Bedenken

Die Gebühren der Finanz-, Einwohner- und anderen Ämtern mobil bezahlen zu können, ist ein weiteres Argument für die mobile Zahlungsweise. Warum sich die Deutschen bisher so verweigern, liegt zum einen an alten Gewohnheiten: Ein Fünftel zahlt schlicht am liebsten bar – so die Studie von eco. Weit mehr jedoch, nämlich knapp die Hälfte, hat Sicherheitsbedenken. Dabei sind die Gefahren beim Mobile Payment eher gering: Je nach Anbieter und eigenen Einstellungen können nur kleine Beträge ohne Weiteres abgebucht werden. Bei Google Pay muss der Bildschirm des Smartphones aktiviert werden, bei Apple Pay wird der Fingerabdruck abgefragt, die Sparkassen wiederum lassen verschiedene Sicherheitsstufen zu. Laut dem Experten für elektronischen Zahlungsverkehr Christian Schollmeyer vom Deutschen Sparkassen- und Giroverband wird sich die Technologie aber früher oder später durchsetzen: „Das kontaktlose Bezahlen wird schon bald normal sein, denn es ist besser als die bisherigen Methoden, geht schneller und ist genauso sicher.“ Früher oder später wird Mobile Payment also auch an der Supermarktkasse nicht einmal mehr ein Schulterzucken auslösen. II

Wenn alle von Mobilität nicht nur reden, sondern sie auch leben – im Auto, im Flugzeug und in der S-Bahn, in der Co-Workingzone und am Mobile Phone –, dann wird es Zeit für eine Verschnaufpause.

Weg mit dem Handy, #digitalhippie!

Als die Lokomotive „Adler“ im Jahr 1835 mit 30 km/h von Nürnberg nach Fürth zuckelte, sah das Königlich Bayerische Medizinalkollegium die Passagiere von einem Leiden namens „Delirium Furiosum“ bedroht. Eine schöne Geschichte ist das, die noch vor wenigen Jahren in einem Schulbuch zu lesen war. Leider handelt es sich bei diesem frühen Beispiel der Technikfolgenabschätzung um „Fake News“ aus dem Jahr 1875. Doch auch die haben ihren Wert: Dass die falsche Anekdote seit fast 150 Jahren immer wieder erzählt – und geglaubt – wird, zeigt, wie Mechanisierung und Industrialisierung von Anfang an unter Verdacht standen, auch negative Seiten zu haben.

Heute wird niemand hysterisch, wenn der ICE zehn Mal so schnell fährt wie der „Adler“, die japanische Magnetschwebebahn Maglev 500 km/h erreicht und Tesla-Chef Elon Musk Menschen mit über 1.000 km/h durch eine „Hyperloop-Röhre“ schießen will. Das ist alles schon sehr beeindruckend. Aber beängstigend? Eher nicht. Wenn moderne Menschen heute die Schnelligkeit des Lebens beklagen, dann meinen sie weniger die Geschwindigkeit von Autos, Zügen und Flugzeugen, sondern etwas anderes: den Takt des Lebens, der – Arbeit und Freizeit inklusive – vermeintlich immer schneller wird. Das liegt vermutlich an der Moderne, am Arbeitsalltag in der Marktwirtschaft und vor allem auch an der Digitalisierung.

Gegen die Schnelligkeit der digitalen Revolution wirkt das Zeitalter der Mechanisierung geradezu lahm. Heute schicken Menschen sich in Sekunden per Smartphone gegenseitig Geld zu. Schulkinder tragen GPS-Armbänder und halten ihre Eltern über ihren Standort auf dem Laufenden. Algorithmen handeln mit Wertpapieren und Devisen und nutzen dabei Zeitunterschiede im Millisekundenbereich zur Gewinnmaximierung. Google weiß schon, wonach wir suchen, bevor wir überhaupt den Suchbegriff getippt haben, und die negativen Seiten von Social Media machen den Schriftsteller Mark Twain zum Propheten, der bereits Ende des 19. Jahrhunderts wusste, dass eine Lüge drei Mal um die Erde läuft, bevor sich die Wahrheit die Schuhe anzieht.

Alles wird immer schneller. Das fand schon Anfang der 1990er-Jahre Paul Virilio, ein französischer Philosoph, der die menschliche Befindlichkeit unter dem Aspekt von Beschleunigung und Geschwindigkeit erforschte. In seinem Essay „Rasender Stillstand“ hielt er den modernen Personentransport für die vorletzte Stufe der Entwicklung. Die letzte werde erreicht, wenn audiovisuelle Medien und eine unaufhörliche Flut von Bildern die Kultur beherrschten. Wenn Menschen nicht mehr selbst erlebten, sondern nur noch Bilder des Erlebten betrachten, verlören sie die Orientierung in der Wirklichkeit. Facebook, Instagram, Snapchat, WhatsApp – klingelt da was?

Ein Teil der Menschheit mit Zugang zu solchen Technologien verfällt nicht ins Delirium. Im Gegenteil: Es gelingt ihnen mithilfe digitaler Technik, selbst in dahinrasenden Verkehrsmitteln ebenso rasend schnell zu arbeiten, zu kommunizieren, zu flirten, Medien zu konsumieren und Geschäfte zu machen. Für sie sind all diese Entwicklungen hochwillkommene Auswirkungen einer glorreichen Zeit, die nahezu unendliche Möglichkeiten der Unterhaltung, Abwechslung, der Arbeit, Effizienz und Kommunikation bieten.

Andere können diesem Speed nicht nur wenig abgewinnen, sie leiden geradezu darunter. Es wächst die Sehnsucht nach Einfachheit, nach Handgemachtem, dem schlichten Leben, Aussteigen, nach schnaubenden Pferden und Wildkräutern, die von ruhiger, kundiger Hand gepflückt werden. „Jede Epoche produziert ihre eigenen Zivilisationskrankheiten“, bemerkte vor einigen Jahren der Schweizer Geschichtsprofessor Patrick Kury, „und Burnout ist die Krankheit der Digitalisierung.“ Und mit den Krankheiten etabliert jede Epoche ihre Therapie. Das Aussteigen, das Abschalten, die Entsagung von dieser Welt ist heute stark angesagt. In Unternehmen gehören Sabbaticals und Auszeiten, mehr Flexibilität und Freizeit zu den Top-Wünschen gestresster Mitarbeiter und Führungskräfte.

» Jede Epoche produziert ihre eigenen Zivilisationskrankheiten. Burnout ist die Krankheit der Digitalisierung. «

Damit sind sie nicht allein. Vor 13 Jahren sagte Hape Kerkeling „Ich bin dann mal weg“ und machte sich mit seinem Buch über die Wanderung auf dem Jakobsweg zum Idol derer, die einfach auch mal einen Gang zurückschalten wollten. Und selbst manchem Begründer der Digitalisierung wird alles zu viel: Tariq Krim, Internet-Entrepreneur der ersten Stunde, beschwört seinesgleichen, die Geschwindigkeit zu drosseln. Schon 2016 wies er darauf hin, dass gerade im Silicon Valley, wo all die digitalen Aufmerksamkeitsbeschleuniger entwickelt wurden, Meditation und Achtsamkeit ausgerechnet bei denjenigen, die sie mitentwickelt haben, immer beliebter werden.

Immer mehr Menschen wollen digital kürzertreten. Doch so einfach geht das nicht. Zu sehr ist die Digitalisierung schon integraler Bestandteil des Lebens geworden. Schon gibt es den passenden Hashtag für die sozialen Netze. Er lautet #digitalhippie. Entschleunigung – the next big thing: Eine der größten Krankenkassen Deutschlands hat eine App namens „meine ich-Zeit" im Angebot. Sie bietet 30 Tage lang jeden Tag einen zwei Minuten langen „Moment zum Innehalten und Relaxen". Eine andere große Kasse bietet eine ähnliche App, die sogar kompatibel mit Alexa und Google Assistent ist: „Hey Alexa, entschleunige mich mal, aber pronto!".

Aber sind denn nicht gerade das Handy und all die anderen digitalen Helferlein Aufmerksamkeitsdiebe, Ablenkung und Zeitfresser Nummer 1? Natürlich, und deshalb heißt die jüngste Variante der Entschleunigung Digital Detox. Seltsamerweise gibt es sogar dafür Smartphone-Apps, die den geplagten Smartphone-Süchtigen unterstützen wollen. Auch wenn das klingt, als würde man einem vom Entzug gestressten Alkoholiker ein Gläschen zur Beruhigung empfehlen, die Apps gehen das Problem ganz ernsthaft und unterschiedliche Weise an:

SPACE – Besiege die Smartphone-Sucht

Ermöglicht die Steuerung der Nutzungsintensität des Smartphones. Die App analysiert das Nutzungsverhalten und lässt die Planung eigener Profile zu. Erfolge bei der Abstinenz von bestimmten Apps oder vom Smartphone insgesamt werden mit virtuellen Pokalen belohnt. (Mehr als 1 Million Installationen)

Forest – Konzentriert bleiben

In dieser App wird ein virtueller Baum gepflanzt, der so lange wächst, wie die App im Fokus bleibt, der Nutzer sich also nicht von anderen Apps ablenken lässt. In der kostenpflichtigen Pro-Version können echte Bäume in Kooperation mit Umweltschutzorganisationen gepflanzt werden. (Mehr als 5 Millionen Installationen)

7Mind – Meditation & Achtsamkeit

7Mind bietet geführte Meditationskurse, die den Einstieg in die Meditation ganz einfach machen. Das Motto dieser nach Angaben des Herstellers beliebtesten Meditations- App Deutschlands ist: „Meditiere wo, wann und wie Du willst." Dafür funktioniert die App auf Smartphone, Tablet und Computer.

Kennen Sie FOMO?

Ob Smartphone-Apps wirklich dabei helfen, Widerstand gegen die Versuchungen des Smartphones zu entwickeln, sich digital zu entgiften und zu entschleunigen? Die Angst, etwas zu verpassen, wird stärker sein als der Wille, WhatsApp, Snapchat oder die Facebook-App einmal für eine Weile nicht anzuwerfen. Auch für dieses Krankheitsbild gibt es eine griffige Bezeichnung: Fear of Missing out, kurz FOMO. Natürlich gab es FOMO schon früher. Wer die Wahl zwischen mehreren Partys oder Aktivitäten hatte, sorgte sich auch früher schon darum, die richtige Entscheidung zu treffen. Doch in Verbindung mit Smartphones und Tablets hat sich dieser Druck natürlich deutlich erhöht und beschleunigt. Denn mit ein paar Hundert „Freunden" auf Instagram und Twitter, die zudem vermutlich alle unter demselben Druck leiden, läuft man natürlich ständig Gefahr, etwas zu verpassen. Wer sich darum sorgt, dass andere gerade eine schönere Zeit haben, wer nichts tun kann, ohne es sofort anderen digital mitzuteilen, wer das Essen mit Messer und Gabel verlernt hat, weil eine Hand immer vom Smartphone blockiert ist, der leidet unter fortgeschrittener FOMO.

Wer sich all dem entziehen will, kommt nicht darum herum, das Smartphone einfach einmal eine Weile abzuschalten und zur Seite zu legen. Entschleunigungs-Portale überbieten sich mit Tipps wie „Ignorieren Sie Ihr Handy morgens", „Vergessen Sie einmal am Tag Ihr Handy" und – offenbar der Gipfel der digitalen Entgiftung – „Lesen Sie mal wieder Tageszeitung". Ob die großen Verlagshäuser wissen, dass Sie mit FAZ, Süddeutsche und Welt therapeutische Hilfsmittel zur Entschleunigung drucken? Dieser Logik folgend, haben wir eine gute Nachricht für Sie: Wenn Sie am Ende dieses Beitrags in der gedruckten Ausgabe von spectrum angekommen sind, ohne ihr Handy in die Hand genommen zu haben, dann haben Sie sich für mindestens 10 Minuten entschleunigt. Dazu gratulieren wir. ll

Farbe
Menz
Vörstetten • 07666-9138750
www.maler-menz.de

Für Michael Fesenmeier, Geschäftsführer der Maler Menz GmbH in Vörstetten bei Freiburg im Breisgau, ist Mobilität ein entscheidender Faktor im Kundenservice. Seine Mitarbeiter sind täglich auf verschiedenen Baustellen tätig, deshalb hat der Betrieb bei 23 Mitarbeitern auch eine Flotte von 14 Fahrzeugen. Mit einer Laufleistung seiner Fahrzeuge von nur rund 6.000 Kilometern pro Jahr eignen sich die Mobilitätsbedürfnisse des Betriebs perfekt für die E-Mobility. Deshalb hat Fesenmeier jüngst einen ersten batteriebetriebenen Transporter angeschafft, der mit Strom der hauseigenen Photovoltaikanlage aufgeladen wird. Bei einer sich rasch weiterentwickelnden Technologie wie der E-Mobility ist Leasing für ihn die ideale Finanzierungsform. Restwerte müssen ihn nicht interessieren, und nach Ablauf der Leasingzeit kann er neue, leistungsfähigere Modelle anschaffen. Dabei bleibt die Bilanz unbelastet, die monatlichen Kosten werden als Betriebsausgaben geltend gemacht. Mit der Sparkasse Freiburg und der Deutschen Leasing arbeitet Fesenmeier gerne zusammen: „Es ist einfach und unkompliziert. So mögen wir Handwerker das."

Kurzmeldungen

Deutsche Leasing Gruppe mit stabiler Entwicklung

Die Deutsche Leasing Gruppe konnte im Geschäftsjahr 2017/18 (Stichtag 30.09.2018) ihr Neugeschäft weiter ausbauen (9,2 Milliarden Euro; Vorjahr: 8,9 Milliarden Euro). Zur positiven Neugeschäftsentwicklung trugen insbesondere das Mittelstands- und Sparkassengeschäft im Inland und die Begleitung deutscher Industrieunternehmen sowie Sparkassen- und Landesbankkunden in 22 Ländern außerhalb Deutschlands bei.

Der Bilanzgewinn der Deutsche Leasing Gruppe wuchs um 7 Prozent auf 77 Millionen Euro. Das Wirtschaftliche Ergebnis stieg um 4 Prozent auf 159 Millionen Euro. Der Substanzwert nahm um 2 Prozent auf knapp 2 Milliarden Euro zu. Das Eigenkapital inklusive der Vorsorgereserven nach §§ 340f und 340g HGB erhöhte sich von 1,2 Milliarden Euro im Vorjahr auf 1,3 Milliarden Euro.

Die Ausschüttung an die Gesellschafter wurde um 5 Millionen Euro auf 40 Millionen Euro erhöht.

Auch die DAL Deutsche Anlagen-Leasing konnte erneut ein erfolgreiches Geschäftsjahr verzeichnen und ihren Ertrag sowie ihr Betriebsergebnis steigern. Die DAL Bautec, ein Spezialist für Consulting- und Baumanagement-Dienstleistungen für gewerbliche und sparkasseneigene Immobilien, erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr ihr bisher bestes Ergebnis.

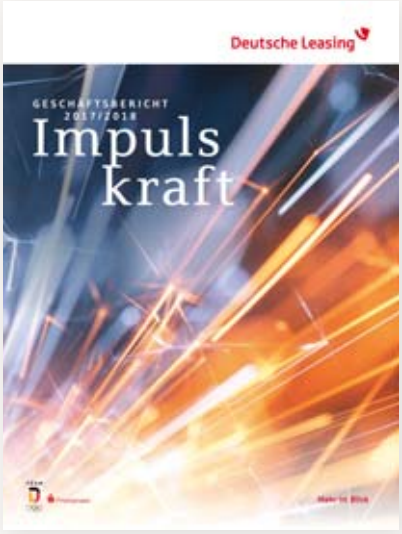
Die mehrheitlich 2016 übernommene Deutsche Factoring Bank (DFB) erzielte ein deutliches Plus und steigerte ihren Factoringumsatz zum Stichtag 31.12.2018 um 8,1 Prozent auf 18,5 Milliarden Euro. Das Import- und Exportfactoring, das rund ein Viertel des Gesamtumsatzes ausmacht, gewinnt weiter an Bedeutung.

Die S-Kreditpartner (SKP), ein Joint Venture der Deutschen Leasing mit der Landesbank Berlin/Berliner Sparkasse im Auto- und Konsumentenkreditgeschäft, steigerte ihr Kreditvolumen zum Ende ihres Geschäftsjahres (Stichtag 31.12.2018) um 21 Prozent auf 7 Milliarden Euro und verzeichnete damit das bisher stärkste Wachstum seit Gründung im Jahr 2011.

„In einem konjunkturstarken Jahr haben wir unsere Marktposition ausgebaut und unsere Substanz deutlich gestärkt“, sagte Kai Ostermann, Vorstandsvorsitzender der Deutsche Leasing Gruppe, auf der Bilanzpressekonferenz des Unternehmens in Bad Homburg. „Dies schafft uns die notwendigen finanziellen Spielräume, in die technologische Weiterentwicklung zu investieren und die Digitalisierung unseres Produktangebots, wie zum Beispiel nutzungsabhängige Finanzierungsmodelle, voranzutreiben.“ II

Geschäftsbericht 2017/2018 veröffentlicht

In ihrem Ende März 2019 veröffentlichten Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2017/2018 setzt sich die Deutsche Leasing mit den Perspektiven für mittelständische Unternehmen bei der Wirtschaftsentwicklung und der Rolle von Wachstum und Nachhaltigkeit auseinander. Unter dem Titel „Impulskraft“ zeigen Beiträge zu Digitalisierung, Internationalisierung, Unternehmenskultur und Finanzierung, welche Impulse der deutsche Mittelstand für seine Weiterentwicklung nutzen kann. Sie finden den Geschäftsbericht auf der Webseite der Deutschen Leasing: **www.deutsche-leasing.com** II



Rolf-Dieter Lafrenz, Gründer und CEO von Cargonexx.
Das Unternehmen optimiert mit künstlicher Intelligenz Transportrouten und hilft so, Leerfahrten zu vermeiden.

Deutsche Factoring Bank unterstützt Europa-Wachstum von Cargonexx

Cargonexx gehört zu den ersten Speditionen, die mit künstlicher Intelligenz (KI) Leerkapazitäten beim Lkw-Transport reduzieren. Das Hamburger Logistik-Start-up setzt eine eigenentwickelte Technologie ein: Selbstlernende Algorithmen erstellen automatisiert Tourenkombinationen und optimieren Strecken und Fahrzeiten. Mit dem Erfahrungswissen der Branche trainiert, sagt die KI Preise und Kapazitäten voraus und findet in Millisekunden das beste Angebot am Markt. Die rund 7.000 zurzeit bei Cargonexx registrierten Transportunternehmen profitieren von verringerten Leerfahrten, gesenkten Kosten und höherer Auslastung. Für seine Auftraggeber bietet Cargonexx mit einem detaillierten Qualitätsranking der Spediteure hohe Verlässlichkeit.

Die Innovation stößt nicht nur in Deutschland auf großes Interesse. Cargonexx will daher auch in Europa wachsen, zunächst in Österreich und Polen, Benelux und Frankreich sollen folgen. Für dieses Wachstum – mit einem zusätzlichen Bedarf an schneller Liquidität und Ausfallsicherheit – setzt Cargonexx gezielt auf Factoring. Mit der Deutsche Factoring Bank, das Kompetenzcenter für Factoring und Forderungsmanagement innerhalb der Sparkassen-Finanzgruppe, hat das Unternehmen einen starken, lösungsorientierten und fachkundigen Partner gefunden. Durch das maßgeschneiderte Leistungsangebot kann sich Cargonexx auf die Umsetzung seiner Pläne konzentrieren – und dank Factoring weiterwachsen. II

Innovation: Deutsche Leasing pilotiert Pay-per-use-Projekt

Gemeinsam mit einem langjährigen Partner und weltweit führenden Anbieter für die Blechbearbeitung hat die Deutsche Leasing 2019 ein Pay-per-use-Projekt pilotiert. Bei dieser innovativen Finanzierungslösung orientiert sich die Kalkulation der Kosten für eine geleaste Maschine an ihrer konkreten Nutzung. Dafür relevante Daten, die während des Einsatzes von Maschinen beim Kunden entstehen, werden an den Hersteller geschickt. Dieser wiederum stellt die Daten dem Finanzierungspartner Deutsche Leasing zur Verfügung, der auf ihrer Basis die nutzungsabhängigen Raten errechnet.

Die übermittelten Daten dienen über die Preiskalkulation hinaus auch der Analyse des technischen Zustands der Maschine. So können die nötigen Wartungs- und Servicearbeiten der tatsächlichen Nutzung angepasst und flexibel vorgenommen werden. Möglich wird damit auch eine vorausschauende Wartung, die sogenannte Predictive Maintenance. Im Rahmen der Vereinbarung zwischen dem Finanzierungspartner Deutsche Leasing, dem Hersteller der Maschinen und dem Kunden werden also nicht nur die Kosten für die Nutzung berechnet, sondern auch notwendige Wartungsarbeiten an der Maschine geplant, die ebenfalls von der monatlichen Gesamtrate abgedeckt werden.

Mit der massenhaften Sammlung und Auswertung von Daten wandelt sich die Industrie gegenwärtig zur Version 4.0. In den „Smart Factories“ der nahen Zukunft ist Pay-per-use eine vielversprechende Idee für die Anbieter von Finanzierungslösungen ebenso wie für mittelständische Unternehmen. II

Weitere Themen und Inhalte finden Sie auf unserer Webseite
www.deutsche-leasing.com/themen

”Wer von der Zukunft der Mobilität spricht, ruft deshalb zugleich Begriffe wie Nachhaltigkeit, neue Energieinfrastrukturen und postfossile Mobilitätskonzepte auf den Plan. Und: vernetzte Städte, Car-to-Car-Kommunikation, intelligente Transportsysteme und -dienstleistungen, virtuelle Unternehmen, mobiles Arbeiten, Mobile Commerce.“

Aus einer Studie des Zukunftsinstituts, Frankfurt am Main