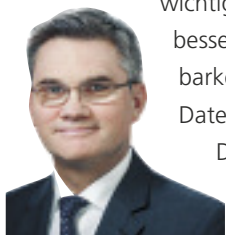


## Editorial

### Rezept für Logistik 4.0

Die Digitalisierung ist ein Game Changer – sie wird den Mobilitätssektor und damit auch die Logistik fundamental verändern. Vernetzte Häfen und Flughäfen, vorausschauende Verzollung von Waren, exaktes Forecasting des Bedarfs, automatisiertes Fahren, sensorische Überwachung des Fahrzeugzustands und passgenaue Steuerung der Auslieferung sind nur einige Beispiele für fundamentale Änderungen durch Logistik 4.0. Diese Entwicklungen bieten neue Chancen, neue Geschäftsfelder, neuen Mehrwert für die Verkehrsnutzer, mehr Sicherheit und mehr Nachhaltigkeit. Damit Deutschland weiterhin Logistikweltmeister bleibt und sich gegen die harte Konkurrenz aus den europäischen Nachbarstaaten, aber vor allem auch aus Asien durchsetzen kann, sind neue Ideen, Allianzen und Investitionen in der Branche gefragt. Ebenso kommen auf die Politik große Aufgaben zu: Die rechtlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen müssen aufmerksam und schnell angepasst werden. Der **DVF-Aktionsplan »Intelligente Mobilität«** enthält das Rezept für eine erfolgreiche Digitalisierung im Mobilitätssektor. Die wichtigsten Zutaten sind: bessere Datenverfügbarkeit, zuverlässiger Datenschutz, optimale Datensicherheit und ausgebaute Datennetze sowie die weitere Digitalisierung von Verkehrsinfrastrukturen. So kann auch die Logistik 4.0 gelingen.



**Thomas Hailer**  
Geschäftsführer

## DISKUSSION BEIM BRANCHENKOLLOQUIUM

### Körner: Logistiker brauchen mehr Mut bei Digitalisierung

*Deutsche Logistikunternehmen müssen sich disruptiven Veränderungen im Markt, neuen Wettbewerbern und Technologien stellen. Big Data und Predictive Analytics treiben die Entwicklung innovativer Lieferoptionen sowie effizienter Lager- und Transportprozesse an. DVF-Präsident Ivo Körner hat auf dem Branchenkolloquium die deutsche Logistikbranche aufgerufen, den digitalen Wandel in ihren Unternehmen voranzutreiben.*



V. I. Werner, Jarzombek MdB und Körner diskutieren über die Digitalisierung in der Logistik

»Die Logistikbranche in Deutschland braucht beim Thema Digitalisierung mehr Mut, denn die Affinität, in den digitalen Wandel zu investieren, ist geringer als bei anderen Branchen«, so **Ivo Körner**, Geschäftsführer Vertrieb Branchenkunden, Vice President Enterprise Sales DACH IMT, IBM Deutschland GmbH und DVF-Präsidiumsmitglied auf dem Branchenkolloquium der COMMERZBANK AG und dem Deutschen Verkehrsforum (DVF). Der IBM-Vertriebschef motivierte die Unternehmen, sich stärker bei der Einführung der Digitalisierung zu engagieren. Beispielhaft nannte Körner Cloud-Computing, das Möglichkeiten für Projekte schaffe, die vorher so nicht realisierbar gewesen wären, und für

die Unternehmen sogar die Datensicherheit erhöhe.

Laut **Prof. Dr. Ulrich Müller-Steinfahrt**, Leiter des Instituts für angewandte Logistik (IAL), Hochschule Würzburg-Schweinfurt, stehe die Logistikbranche beim Digitalisierungsindex 2015 auf einem unteren Rang.

## Top-Themen

- 2 Innovative Geschäftsmodelle im ÖPNV und Luftverkehr**
- 3 Verkehr soll CO<sub>2</sub> um 40 % senken**
- 6 Die Dekarbonisierung lässt sich nicht herbeizaubern**

Die Logistiker sollten Daten nicht als Belastung verstehen, sondern als Quelle für Wertschöpfung, so der Rat des Wissenschaftlers, um sich im Ranking nach oben zu arbeiten. Die Branche stehe vor einem schwierigen Transformationsprozess, erklärte **Thomas Jarzombek MdB**, Mitglied im Ausschuss »Verkehr und digitale Infrastruktur« und internetpolitischer Sprecher der CDU/CSU-

## Zur Sache

### Vorreiter der neuen Mobilität

Die Zukunft der Mobilität wird digital sein. Der neue Mobilfunkstandard 5G ermöglicht ab 2020 die Datenübertragung in Echtzeit. Wenn Fahrzeuge nicht nur untereinander sondern auch mit der Infrastruktur und den Leitzentralen kommunizieren, können Verkehrsströme besser gelenkt und Lärm- und Feinstaubemissionen spürbar reduziert werden. Das eröffnet auch für den Logistikbereich ganz neue effizientere Möglichkeiten. Wir haben in dieser Legislaturperiode schon einige Erfolge erzielt. So haben wir z. B. im Bundestag den Antrag »Intelligente Mobilität fördern« beschlossen, ein 2,1 Milliarden Euro starkes Breitbandförderprogramm aufgelegt und ein digitales Testfeld auf der A 9 eingerichtet. Außerdem stellen wir 100 Millionen Euro für Innovationen im Verkehrsbereich zur Verfügung. Klar ist aber auch: Wir brauchen mehr Testgebiete für das automatisierte Fahren, eine zügige Klärung der Haftungsfragen und eine stärkere Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsträger.

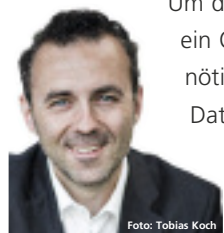


Foto: Tobias Koch

Um dies zu erreichen, ist ein Open-Data Gesetz nötig. Denn offene Daten rufen Innovationen hervor und führen zu einer erheblichen Effizienzsteigerung. Nur durch diese Maßnahmen wird Deutschland weltweit Vorreiter der neuen Mobilität sein.

**Thomas Jarzombek MdB**

Fraktion im Deutschen Bundestag. »Es gibt aber gerade in Berlin viele Start-ups mit neuen Ideen. Etablierte Unternehmen und Start-ups sollten zusammen arbeiten und gemeinsame Geschäftsmodelle aufbauen. Der Staat wiederum darf die Start-up-Szene nicht zu sehr regulieren und mit Abgaben belegen.«

Das Wissen und die Einbindung der Mitarbeiter sei bei der Einführung von intelligenten Systemen im Unternehmen sehr wichtig, so **Dr. Clemens Beckmann**, Executive Vice President, Innovation Brief, Deutsche Post DHL. Zudem empfahl Beckmann, Digitalisierungsprojekte klein aufzubauen, da ein Systemwechsel auf einmal für ein gesamtes Unternehmen zu komplex werden kann.

### Rechtsrahmen modernisieren

DVF-Geschäftsführer **Thomas Hailer** beschrieb die aktuelle Branchensituation: »Es gibt viele Beispiele, wie tief die Digitalisierung bereits in den Logistiksektor einge-

von Daten aus unterschiedlichen Unternehmensbereichen können wichtige Erkenntnisse zur Kundengewinnung und -bindung, zur Kostenreduktion und zu neuen Geschäftsmodellen gewonnen werden«, führte **Holger Werner**, Bereichsvorstand Mittelstandsbank Ost, COMMERZBANK AG, weiter aus. Besonders interessant werde es, wenn Daten von außerhalb des Unternehmens, etwa Staudaten oder aus sozialen Netzwerken, in die Analysen einbezogen würden. »Zeit ist dann kein kritischer Faktor mehr, denn die Auswertung der Daten erfolgt in Echtzeit.«

### Touren exakter planen

Man solle genau prüfen, wo welche Ware in welchem Zeitraum geliefert werden müsse, gab **Jörg Frommeyer**, Vorsitzender des Vorstandes, COLO21 AG, zu bedenken. Die Luft im Sendungsvolumen müsse sich verringern, sonst werde die Infrastruktur auf Dauer überlastet. Dank der Digitalisierung gebe es viele Möglichkeiten, die Lieferungen zu bündeln, indem genau seg-



Berichteten aus ihrer täglichen Praxis und ihren Erfahrungen mit der digitalen Umstellung

v. I. Hämmerle, Frommeyer, Dr. Beckmann

drungen ist wie Autonomes Fahren, gerade im Bereich der Hafenlogistik, die Verknüpfung von Informationsketten der jeweiligen Beteiligten am Logistikprozess wie Zoll, Lieferanten und Kunden oder das Forecasting zur Belieferung etwa von Drogeriemärkten. Wichtig ist, dass die Politik jetzt die geeigneten modernen rechtlichen Rahmenbedingungen schafft, diese Entwicklung voran zu bringen.«

»Durch Auswertung von Datensätzen, Erkennung von Mustern und Kombination

mentiert werde, welche Produkte wie schnell geliefert werden müssten.

**Andreas Hämmerle**, Chief Financial Officer, MTH Retail Group Holding GmbH, beleuchtete die Kostenseite im Online-Handel und kam zur Schlussfolgerung, dass die Logistik noch mehr an der Reduzierung ihrer eigenen Kostenstruktur arbeiten müsse. Denn beim Online-Handel zahle weder der Kunde noch der Online-Händler die Transportkosten. Diesen Posten würden meistens die Verkäufer schultern. ■

## Innovative Geschäftsmodelle im ÖPNV und Luftverkehr

*Ziel im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist es, mehr Fahrgäste zu gewinnen und beim Thema Umweltfreundlichkeit noch weiter voranzukommen. Bei der Hamburger Hochbahn AG ist man gerade dabei, über verstärkte Digitalisierung diese Ziele zu erreichen. Wichtig ist dabei, die Sicht des Kunden einzunehmen, sagt Henrik Falk, Vorstandsvorsitzender der Hochbahn.*



Falk setzt sich für modernen ÖPNV ein

Die Hamburger Hochbahn AG habe als Vision 2030 die Einführung intelligenter Mobilitätskonzepte, um die Fahrgastzahlen deutlich zu erhöhen, erklärte **Henrik Falk**, Vorstandsvorsitzender Hamburger Hochbahn AG vor dem Lenkungskreis Telematik/ Telekommunikation. Mitarbeiter und Technologien optimal zusammenzuführen, sei dabei die große Herausforderung. Vor allem aber müsse der Prozess der Digitalisierung radikal vom Kunden her gedacht werden. So wünsche gerade die heranwachsende Fahrgastgeneration (<18 Jahre) einen Internetzugang während der Fahrt. WLAN sei damit gewissermaßen das Brot- und Buttergeschäft für den ÖPNV. Darüber hinaus gebe es immer noch Spielraum für neue Geschäftsmodelle, wie etwa die Paketzustellung per U-Bahn.

Weitere Projekte im Rahmen der Digitalisierung seien die Indoor-Navigation, die vollständige Automatisierung der U-Bahn-Linie U5 und ein Online-Energiemanagement bei der emissionsfreien Busflotte. Falk sagte, ab 2020 wolle man nur noch emissionsfreie Busse beschaffen. Der erste E-Bus-Betriebshof sei 2017 geplant. Allerdings gebe es derzeit noch kein ausreichendes



V. I. Opperhuizen, Ipp, Lenkungskreisvorsitzender Ivo Körner und Dr. Schütz

Angebot für Elektrobusse, da müsse sich der Markt dringend weiter entwickeln.

### Digitale Reisekette

Die Lufthansa-Gruppe bediene täglich 300.000 Flugpassagiere mit 600 Flugzeugen zu 321 Destinationen in 103 Ländern. Dazu müssen 120.000 Mitarbeiter und 2.750 Starts und Landungen weltweit koordiniert werden. Die Digitalisierung sei zwangsläufig erforderlich, um die Effizienz des Gesamtsystems Luftverkehr zu steigern, erläuterte **Dr. Roland Schütz**, Chief Information Officer Lufthansa Group, vor dem Lenkungskreis. Lufthansa wolle Anreize schaffen, um die Kundenbindung zu verstärken und den Kunden über die gesamte (digitale) Reisekette von Lufthansa direkt zu betreuen. Aus den hierbei generierten Informationen könne ein optimal zugeschnittenes Angebot erstellt werden. Im Flugbetrieb könnten Flugzeugteile auf bestimmte Zustände hin überprüft und vorbeugend gewartet werden. Ziel der Datenanalyse sei, die Betriebskosten weiter zu senken, die Verfügbarkeit der Flotte zu erhöhen sowie Kerosin – und damit auch Emissionen – einzusparen.

### Cyber Security für den Verkehrssektor

Telematikdienste enthalten oftmals kritische Informationen und öffnen sich zunehmend gegenüber dem Kunden und Betreiber. In den vergangenen Jahren habe daher die Anzahl und das Ausmaß von Cyberattacken zugenommen, führte **Oliver Ipp**, Senior Manager Thales Deutschland, in das Thema Cyber Security ein. Ipp sah auch einen Abwehrbedarf in den Bereichen »automatisches Fahren« oder der »Leit- und Sicherungstechnik«. So müsse die Manipu-

lation des GPS-Signals oder der Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation verhindert werden. Deshalb müsse Cybersicherheit ein fester Bestandteil der Digitalisierung sein, um Verkehrssysteme gegen Angriffe und unberechtigte Eingriffe in das Verkehrsgeschehen zu wappnen. Das IT-Sicherheitsgesetz sei dafür ein wichtiger Baustein, den die Branche eng begleiten müsse.

### Automatisiertes Fahren

Das voll automatisierte Fahren sei notwendig, um die Sicherheit zu erhöhen, Emissionen abzusenken und den Verkehrsfluss zu verbessern, so **Onno Opperhuizen**, Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, Niederlande. Jetzt müssten die gesetzlichen Rahmenbedingungen mit der technischen Entwicklung Schritt halten. Es müsse eine internationale Lösung über das Wiener Abkommen gefunden werden. Aktuell bestehe die Gefahr, dass sich regionale Regelsysteme etablieren, da jeder europäische Staat an unterschiedlichen Zulassungsbedingungen arbeite. Ziel der »Amsterdamer Erklärung« der EU-Verkehrsminister war, bis 2019 einen europäischen Rahmen für automatisiertes vernetztes Fahren aufzustellen. ■



## Risiko und Lebenszyklus bei Großprojekten einpreisen

*Für Großprojekte gelte eine wichtige Regel: frühzeitig die kalkulierbaren Risiken einplanen und finanzielle Puffer für vorab nicht erkennbare Risiken einberechnen. Zudem bei der Bauausführung und Erhaltung die maximale technische Lebensdauer der Infrastruktur berücksichtigen. Der Vorstand des Brenner Basistunnel, Prof. Bergmeister, optimierte den Brenner-Basistunnel beispielsweise auf einen Lebenszyklus von 200 Jahren.*



Finanzierung und Bau – darüber sprachen die Experten aus Deutschland, Schweiz und Österreich v. l. Graf von Matuschka, Dr. Schneeberger und Prof. Bergmeister

Der neue Lenkungskreisvorsitzende **Nikolaus Graf von Matuschka**, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft, bemerkte, dass Risikopuffer und Lebenszykluskosten wichtige Aspekte bei Bauvorhaben seien, um später überhöhte Instandhaltungskosten zu vermeiden.

Man habe als Lebensdauer der Tunnelstrukturen 200 Jahre angesetzt, der Schienenwege nach dem System feste Fahrbahn 80 Jahre, erklärte **Prof. Konrad Bergmeister**, Vorstand Brenner Basistunnel BBT SE. Wichtig sei, den Tunnel, die Bahntechnik und den Betrieb in Beziehung zu setzen, um daraus die Zyklen für Inspektion und Erhaltung abzuleiten. Um im Zeit- und Kostenrahmen zu bleiben, ginge es vor allem darum, Risiken vorab zu identifizieren und zu budgetieren. Ebenso werde im Zeitverlauf eine durchschnittliche jährliche Kostensteigerung von 2,5 Prozent kalkuliert. Das Großprojekt solle 2026 für den Regelverkehr eröffnet werden. Die Herausforderungen seien unter anderem, dass

sich die Projektgesellschaft hälftig in Besitz von Österreich und Italien befinde. Entscheidungen müssten von beiden Seiten einstimmig gefällt werden. Auch führten unterschiedliche Genehmigungsverfahren zu unterschiedlichen Vorgehensweisen in den einzelnen Bauabschnitten.

### Schweiz arbeitet mit Straßenfonds

Mit dem geplanten Nationalstraßen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) bündele man alle Verantwortung für Planung, Finanzierung, Bau und Erhaltung der Nationalstraßen auf der Bundesebene, so **Dr. Katrin Schneeberger**, Stellv. Direktorin Bundesamt für Straßen (ASTRA) Schweiz. Dazu sollen dem Fonds künftig Einnahmen unter anderem aus der Mineralölsteuer und der Pkw-Vignette auf Dauer fest zugewiesen werden. Die Ausgaben im Fonds unterliegen generell nicht der Schuldenbremse und könnten bedarfsgerecht zwischen Haushaltsjahren übertragen werden. Mit dem NAF etabliere man so eine neue Spezialfinanzierung für den Straßenverkehr, schließe

die sich abzeichnende Finanzierungslücke von durchschnittlich zirka 1,3 Milliarden SFR pro Jahr (2018-2030), schaffe ein strategisches Entwicklungsprogramm für die Nationalstraßen und die führe die Agglomerationsprogramme für den Verkehr in den Ballungsräumen weiter.

### Infrastrukturpolitik des Bundes

Der Investitionshochlauf sei ein Kernstück der Verkehrspolitik in dieser Legislaturperiode und basiere auf einem Dreiklang aus Haushaltsmitteln, zusätzlicher Nutzerfinanzierung und dem Ausbau von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP).

**Dr. Gerhard Schulz**, Abteilungsleiter Grundsatzangelegenheiten, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, erläuterte weiterhin, dass erste Schritte zur Ausweitung der Nutzerfinanzierung mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere autobahnähnliche Bundesstraßen zum 1.7.2015 und der Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 t zGG zum 1.10.2015 erfolgreich vollzogen wurden. Zum 1. Juli 2018 stehe mit der Maut auf allen Bundesstraßen der nächste Schritt an. Der Bund wolle eine konstant hohe Finanzierung sichern, um den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) umzusetzen. Der Finanzrahmen bis 2030 für die im neuen BVWP enthaltenen Projekte sei gesichert. Eine Herausforderung sei, die mit dem Investitionshochlauf verfügbaren Mittel tatsächlich rasch in Projekte umzusetzen. Viele Bundesländer verfügten nicht über ausreichende Planungskapazitäten. Das sei auch ein wichtiges Argument, um die Verantwortung für die Bundesautobahnen zurück auf die Bundesebene zu ziehen und diese, einschließlich der Planfeststellung, in eine Bundesautobahngesellschaft zu überführen. ■

## 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

## Verkehr soll CO<sub>2</sub> um 40 % senken

*Der Lenkungskreis Luftverkehr tauschte sich mit Jochen Flasbarth, Staatssekretär im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), über den Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung aus. In einem ersten Entwurf des Klimaschutzplans erwartet das BMUB vom deutschen Verkehrssektor eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um ca. 40 Prozent im Zeitraum 2016 bis 2030.*

Der Vorsitzende des Lenkungskreises **Dr. Stefan Schulte**, Vorsitzender des Vorstands Fraport AG, bat darum, die nationalen Klimaschutzziele nicht zu Lasten der Wettbewerbsfähigkeit umzusetzen. Es dürfe keine einseitige Erhöhung der Steuer- oder Abgabenlast für den deutschen Luftverkehr geben. Staatssekretär **Jochen Flasbarth** erinnerte an die Klimaziele des Abkommens von Paris. Man müsse auch im Verkehr zu absoluten CO<sub>2</sub>-Senkungen kommen – Effizienzgewinne alleine würden nicht mehr reichen.

### Erfolgreicher ICAO-Beschluss nötig

Einig war sich der Lenkungskreis mit Flasbarth darin, dass die Verhandlungen der Zivilluftfahrtorganisation ICAO über einen marktbasierenden Mechanismus für CO<sub>2</sub> im internationalen Luftverkehr in diesem Jahr erfolgreich abgeschlossen werden müssen.

**Dr. Karlheinz Haag**, der konzernweit bei der Deutschen Lufthansa AG für Umweltkonzepte verantwortlich ist, erläuterte den aktuellen Verhandlungsstand. Bei ICAO bestünden diesmal gute Chancen auf eine Einigung. Damit das Instrument im Jahr 2020 aktiviert werden könne, müssen aber noch in wesentlichen Punkten Kompromisse erzielt werden. Flasbarth bekräftigte im Ergebnis die Einschätzung des BMUB, dass ein nachhaltiger und langfristiger Fort-

schritt nur mit strombasierten Kraftstoffen erreichbar sei. Die Belastbarkeit dieses Pfades wolle man im Luftverkehr auch international testen.

### Entlastung bei Sicherheitskosten

Im Lenkungskreis berichtete **Norbert Barthle MdB**, Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, über das Nationale Luftverkehrskonzept. Schulte unterstrich die Notwendigkeit von konkreten Verbesserungen, die im Luftverkehrskonzept fixiert werden müssten. Dazu zähle auch die Abschaffung der Luftverkehrsteuer. Ein weiterer Ansatzpunkt zur Entlastung seien die Sicherheitskosten. Die hohe und nachteilige Kostenbelastung, mit der Luftverkehrsunternehmen in Deutschland im Gegensatz zu anderen Ländern kämpfen, wurde vom Lenkungskreis mit konkreten Zahlen untermauert. Barthle wies auf das Grundlagengutachten zum Luftverkehrskonzept hin, das zum gleichen Ergebnis gekommen sei. Er bekräftigte das hohe Interesse der Bundesregierung am Erhalt der Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft. Die Bundesregierung erwarte von der Europäischen Union eine Konkretisierung ihrer Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes. ■

## Termine

### Lenkungskreise

**06.09. | Berlin | Güterverkehr** mit dem Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung, Horst Mosolf GmbH & Co. KG, Internationale Spedition, Matthias Magnor, CEO Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, Kurt Leidinger, Vorstandsvorsitzender, Schenker Deutschland AG.

### Veranstaltungen

**06.09. | Berlin | Abendveranstaltung des DVF »Mobilitätsstandort Deutschland: Was muss die Digitalisierung leisten?«** unter anderem mit Dr. Wolfgang Bernhard, Mitglied des Vorstands Daimler AG, Mitglied des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum.

**21.09. | Berlin | Dialog Forum »Wo stehen die Eisenbahnen im Innovationswettbewerb des digitalen und vernetzten Zeitalters?«** anlässlich der InnoTrans 2016 als Gemeinschaftsveranstaltung von DVF und Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unter anderem mit Joachim Berends, Vorstand Bentheimer Eisenbahn AG und Vizepräsident VDV, Dr. Martin Henke, Geschäftsführer VDV, Claudia Horn, Leiterin der Abteilung Landverkehr, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Meyer, CEO SBB AG, Volker Schenk, Vorstandsmitglied Vossloh Aktiengesellschaft, Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer, Geschäftsführender Leiter Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und betrieb, Technische Universität Braunschweig.

**22.09. | Berlin | Dialog Forum »#Mobilität 4.0: Informiert, vernetzt, gebucht, bezahlt«** anlässlich der Messe InnoTrans 2016 als Gemeinschaftsveranstaltung von DVF und VDV unter anderem mit Thomas Jarzombek MdB, Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für Digitale Agenda, Intelligente Straßeninfrastruktur, Joris D'Inca, Transport und Logistik, Oliver Wyman GmbH sowie Helmut an de Meulen, Gesellschafter MATERNA GmbH, Information & Communications.

Foto: Lufthansa Bildarchiv, FRA CI/P



KLIMASCHUTZPLAN 2050 DES BUNDESUMWELTMINISTERIUMS

## Die Dekarbonisierung lässt sich nicht herbeizaubern

*Der Entwurf zum Klimaschutzplan 2050 des Bundesumweltministeriums sieht vor, dass der Verkehrssektor bis zum Jahr 2050 nahezu vollständig auf fossile Kraftstoffe verzichtet. Dafür sollen die Treibhausgasemissionen im Verkehr bereits 2030 unter die Grenze von 100 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent sinken.*

Foto: M. Knoll



Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) spricht sich dafür aus, den nationalen Klimaschutzplan 2050 vor dem Beschluss durch das Bundeskabinett sorgfältig abzustimmen.

**Dr. Ulrich Nußbaum**, Vorsitzender des DVF-Präsidiums, sagte: »Anspruchsvolle Ziele für den Klimaschutz sind wichtig. Aber wir müssen in Ruhe besprechen, was im Verkehrsbereich realistisch ist. Dafür sollte sich die Bundesregierung die nötige Zeit nehmen.«

Die Verkehrswirtschaft befürchtet, dass die Umsetzung dieser Vorgaben zum Verlust von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen führen würde. Nußbaum: »Selbst wenn die Elektromobilität optimal in den Markt startet – eine Halbierung der Emissionen ist bis 2030 nicht machbar. Für den Straßengüterverkehr und andere Sektoren fehlen noch durchgreifende technologische Lösungen. Die Dekarbonisierung lässt sich nicht herbeizaubern.«

Nußbaum bekräftigte, dass die Nutzung von Strom und anderen nachhaltigen Kraftstoffen eine wichtige Grundlage für die klimaneutrale Mobilität der Zukunft sei. Die deutsche Verkehrswirtschaft könne

diese Umstellung langfristig erfolgreich bewältigen, wenn auf die technologische und wirtschaftliche Machbarkeit geachtet werde. »Verkehr und Mobilität sind in den vergangenen Jahrzehnten immer effizienter geworden. In kaum einem anderen Land gibt es eine so starke Verflechtung der Verkehrsträger wie in Deutschland. Wir müssen jetzt mit hoher Priorität die Infrastruktur weiter verbessern und bei neuen Technologien am Ball bleiben: Elektromobilität, digitale Vernetzung, alternative Kraftstoffe. Das ist der Schlüssel zum Klimaschutz im Mobilitätssektor«, so der DVF-Präsidiums-vorsitzende.

### Mehr Unterstützung nötig

Das DVF hat bei der Positionierung im Dialogprozess immer betont, dass Schiene und Öffentlicher Verkehr (ÖV) infrastrukturell, finanziell und technologisch deutlich mehr unterstützt werden müssen. Dieser Punkt kommt nun im Entwurf zum Klimaschutzplan zu kurz, verglichen mit dem Dialogprozess. Die Forderungen des DVF: Infrastruktur Schiene und ÖV stärken und finanziell absichern, Schiene bei Energiesteuer entlasten und alle Optionen für Effizienz/Vernetzung Schiene nutzen. ■

## Politikspiegel

### Fairer Wettbewerb im Luftverkehr

Das DVF hat die luftverkehrsrechtlichen Verhandlungen der Europäischen Union mit den ASEAN-Ländern, Katar, den Vereinigten Arabischen Emiraten sowie der Türkei befürwortet. Die Erwartung des DVF ist eine höhere Durchsetzungskraft der EU bei der Absicherung fairer Wettbewerbsbedingungen im internationalen Luftverkehr. DVG-Geschäftsführer **Thomas Hailer** sagte dazu: »Die Verhandlungsmandate, die der Rat der Europäischen Kommission erteilen soll, sind wichtig für die Umsetzung der europäischen Luftverkehrsstrategie. Europa muss Anschluss halten an die Dynamik im Weltluftverkehr. Aber wir brauchen auch klare Regeln. Mehr Verkehrsrechte und Chancengleichheit müssen Hand in Hand gehen.« Ausgangspunkt war die Feststellung, dass sich der Schwerpunkt des Wachstums im Weltluftverkehr in den letzten zehn Jahren weg von Europa zu anderen Weltregionen verlagert hat. Daher hat die EU-Kommission die langfristige Absicherung einer führenden Position Europas im internationalen Luftverkehr als oberste Zielsetzung in der Luftverkehrsstrategie verankert.

### Erdgas steuerlich begünstigen

Bei der Verbändeanhörung zur Änderung des Energiesteuergesetzes hat das DVF den Entschluss der Bundesregierung begrüßt, die Steuerermäßigung für Erd- und Flüssiggas über das Jahr 2018 hinaus zu verlängern. Zwei Änderungen sind aus Sicht des DVF noch nötig: Die Steuerermäßigung darf nicht nach dem Jahr 2021 abschmelzen und 2024 auslaufen; die Energiesteuerbegünstigung muss bis mindestens Ende 2026 auf dem aktuellen Niveau gehalten werden. Außerdem muss neben komprimiertem Erdgas und Flüssiggas auch verflüssigtes Erdgas (LNG) in die Steuerbegünstigung einbezogen werden. LNG spielt im Verkehrsbereich perspektivisch eine wichtige Rolle, insbesondere für den Schwerlastverkehr.