

Editorial

Kernziel ist vitaler Luftverkehr

Noch kann sich Deutschland als wichtiger Luftverkehrsstandort in der Welt halten. Allerdings hat sich in den vergangenen Jahren die Situation für die heimischen Flughäfen und Airlines deutlich verschlechtert. Im Vergleich zum weltweiten Wachstum bei verkauften Passagierkilometern verzeichneten deutsche Airlines 2016 ein Plus von 1,4 Prozent, weltweit lag das Wachstum allerdings bei 6,3 Prozent.

Der ernste Befund: Die deutschen Fluggesellschaften sind an ihrem Heimatstandort nicht mehr die Wachstumstreiber, im Durchschnitt der letzten fünf Jahre sind sie sogar geschrumpft. Wird die eigene Stellung weiter schwächer, führt das zum Arbeitsplatz- und Wertschöpfungsverlust. Der deutsche Markt wird dann vom Ausland abgesaugt. Andere machen das Geschäft mit 83 Millionen Einwohnern und guter Kaufkraft. Umso wichtiger ist, dass die künftige Bundesregierung ein klares Konzept zur Entwicklung unseres Luftverkehrs hat. Die Herausforderungen sind bekannt: Akzeptanz für die Flughafeninfrastruktur, Lärmschutzmaßnahmen ohne Wachstumsbremse,

Abschaffung der Luftverkehrssteuer und Reduzierung der Lasten bei den Sicherheitskosten. Nicht zuletzt darum brauchen wir das



Nationale Luftverkehrskonzept – mit klaren Aussagen und Maßnahmen für den Luftverkehrsstandort Deutschland.

Dr. Stefan Schulte
Mitglied des Präsidiums

PARLAMENTARISCHER ABEND »LUFTVERKEHRSPOLITIK 2017 PLUS«

Schulte warnt vor Wertschöpfungs- und Know-How-Verlust

Die Luftfahrtindustrie wächst mit dem Weltmarkt und verzeichnet eine gute Auftragslage. So rosig sieht es bei den deutschen Airlines und Flughäfen leider nicht aus: Im Jahr 2016 sind die verkauften Personenkilometer der Airlines weltweit um 6,3 Prozent angestiegen, in Europa um 4,6 Prozent und bei den deutschen Airlines um nur 1,4 Prozent. Trotz der enormen Wirtschaftskraft Deutschlands lag das Passagierwachstum der deutschen Flughäfen 2016 nur bei 3,4 Prozent im Vergleich zu Großbritannien mit 6,2 Prozent oder Spanien mit 11 Prozent.



Alle wollen den heimischen Luftverkehr stärken: v. I. Vaatz MdB, Garvens, Garnadt, Teckentrup, Dr. Schulte, Rimkus MdB und Kühn MdB

»Der Luftverkehrsstandort Deutschland wächst unterdurchschnittlich – seit Jahren. Und dieses geringe Wachstum wird nicht mehr von deutschen Fluggesellschaften getrieben. Dadurch verlieren wir in Deutschland Verbindungsqualität, Wertschöpfung und Know-How. Wir brauchen von der Bundesregierung die Umsetzung konkreter Maßnahmen, um den Standort für die Zukunft zu sichern«, sagte DVF-Präsidiumsmitglied **Dr. Stefan Schulte**, Vorsitzender des Vorstands Fraport AG, vor rund 150 Vertretern aus Politik und Wirtschaft beim Parlamentarischen Abend des DVF. Schulte verwies auf das seit Jahren unterdurchschnittliche Wachstum des deutschen

Luftverkehrs. Notwendig seien positiv fördernde Maßnahmen: verlässliche Betriebszeiten, der Ausstieg aus der Luftverkehrssteuer und eine stärkere Beteiligung der öffentlichen Hand an den Sicherheitskosten.

Top-Themen

- 3 Mehr Sicherheit und Kapazität an Lkw-Parkplätzen**
- 4 Bulc will Multimodalität in ganz Europa vorantreiben**
- 6 Planungssicherheit für Erdgasmobilität bis 2026**

Nachdrücklich sprach sich **Arnold Vaatz MdB**, Stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, für eine Entlastung des Luftverkehrs aus: »Ein Kernziel bleibt die Abschaffung der Luftverkehrs-

steuer, die ordnungspolitisch nicht vertretbar ist. Außerdem denken wir über eine Entlastung der Unternehmen bei den Luftsicherheitskosten nach.« Zudem widersprach er jeder weiteren Einschränkung der Betriebszeiten. Zudem sei der schleppende Infrastrukturausbau ein Kernproblem in Deutschland, das gelöst werden müsse.

gilt auch für die Sicherheitskosten. Diese haben sich in den letzten 10 Jahren von 300 auf 700 Millionen Euro jährlich erhöht. In anderen Teilen der Welt werden diese Kosten vom Staat als hoheitliche Aufgabe übernommen oder zumindest gedeckelt.« Garvens forderte ein verbindliches Betriebszeitenkonzept als Teil des Nationalen Luftverkehrskonzeptes der Bundesregierung.

Zur Sache

Bekennnis zum Luftverkehr

Beim Thema Luftverkehr wird es auch weiter darum gehen einen Ausgleich zwischen Wirtschaftlichkeit, Klimaschutz und BürgerInneninteressen zu schaffen. Der Wettbewerb wird international mit harten Bandagen geführt, als Sozialdemokrat will ich nicht, dass dies auf dem Rücken der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ausgetragen wird. Für mich stehen Maßnahmen zum Erhalt guter Arbeit im Fokus, dafür brauchen wir einen starken und wettbewerbsfähigen Luftverkehr, also weg mit der Luftverkehrssteuer, ja, zu einem Branchentarifvertrag, mehr Geld für Forschung und Entwicklung klimafreundlicher Technologien im Luftverkehr und, ja, zu einem restriktiveren Umgang auf europäischer Ebene mit fragwürdigen Geschäftsmodellen. Auch darf eine angespannte Sicherheitslage nicht zur Wirtschaftlichkeitsfalle der Luftverkehrsbranche werden.

Deswegen brauchen wir eine Deckelung der Luftsicherheitsgebühren und müssen zu unserer Verantwortung zum Erhalt der öffentlichen Sicherheit auch im Luftverkehr stehen. Im Fokus des SPD-Regierungsprogramms steht ein integrierter Ansatz, der die unterschied-

lichen Verkehrsträger endlich zusammendenkt. So wird der Bedeutung bodenseitiger Infrastruktur für den Luft-



verkehr Rechnung getragen und den genannten Themen Sicherheit, Bürgerbeteiligung und Nachhaltigkeit im Luftverkehr.

Andreas Rimkus MdB

Karl Ulrich Garnadt, Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG, erläuterte an Hand konkreter Beispiele, wie sich die Wettbewerbsnachteile für einheimische Airlines auswirken: »Wir haben in den vergangenen Jahren stark an Boden verloren. Das liegt nicht an der fehlenden Leistungsfähigkeit der deutschen Luftverkehrsunternehmen, sondern an ungünstigen Rahmenbedingungen. Ich würde mir wünschen, dass im künftigen Nationalen Luftverkehrskonzept eine Garantie für die Betriebszeiten der Flughäfen steht. Auch die Luftverkehrssteuer und das EU-Emissionshandelssystem verschlechtern unsere Wettbewerbsfähigkeit. Das müssen wir zurückdrehen.«

»Als Industrie werden wir in den nächsten Jahren 43 Milliarden Euro in modernes Fluggerät investieren. Fliegen wird so immer lärmarter und der CO₂-Ausstoß perspektivisch um die Hälfte reduziert.«

Ralf Teckentrup

»Es gilt, den Ausgleich zwischen Interessen von Bürgerinnen und Bürgern und der Luftverkehrswirtschaft zu schaffen. Ähnliches gilt für finanzielle Belastungen, die auf der Luftverkehrswirtschaft lasten und einen Standortnachteil mit sich bringen können. Es darf nicht sein, dass Wettbewerb auf dem Rücken der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ausgetragen wird«, sagte **Andreas Rimkus MdB**, stellvertretender verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion. Rimkus wandte sich ebenfalls gegen weitere nationale Alleingänge und Belastungen der heimischen Luftverkehrswirtschaft.

Bedrohlich wäre die Anhäufung der vielen Belastungen, sagte **Michael Garvens**, Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen Köln/Bonn GmbH. »Die Vielzahl der Belastungen muss zurückgefahren werden. Das

Beim Lärmschutz vorbildlich

»In Sachen Lärmschutz ist das Engagement der deutschen Luftverkehrswirtschaft weltweit ein Vorbild. Aber wir benötigen wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen, damit auch deutsche Airlines am weltweiten Wachstum teilhaben können und unser Engagement sich nicht nachteilig für uns auswirkt«, so **Ralf Teckentrup**, Vorsitzender der Geschäftsführung der Condor Flugdienst GmbH. Teckentrup wies darauf hin, dass der Marktanteil der deutschen Airlines in den vergangenen Jahren allerdings um fünf Prozent geschrumpft sei. Der Luftverkehr müsse als Bundesinteresse stärker in

den Vordergrund gerückt und die deutschen Fluggesellschaften in die Lage versetzt werden, das für Investitionen notwendige Geld verdienen zu können.

Stephan Kühn MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, sagte, je weniger Lärm, desto besser sei die Akzeptanz des Luftverkehrs: »Wir nehmen das selbstgesetzte Ziel der Luftverkehrsbranche beim Wort, dass der Lärm von Flugzeugen bis zum Jahr 2050 um 65 Prozent reduziert werden soll. Das Gleiche gilt für die Reduktion der CO₂-Emissionen um 75 Prozent.« Kühn bemängelte, dass die Bundesregierung bisher kein Luftverkehrskonzept vorgelegt habe. Darin müsse ein Lärminderungskonzept enthalten sein. Der Bund müsse ein Kernnetz von Flughäfen definieren und diese Standorte multimodal optimal anbinden. ■

Mehr Sicherheit und Kapazität an Lkw-Parkplätzen

»Wir haben mehrere tausend Lkw-Parkplätze in Deutschland zu wenig, daher müssen wir dringend die vorhandenen Parkplätze digital aufrüsten! Nur so schaffen wir schnell mehr Kapazität und Sicherheit für den Lkw-Verkehr«, beschreibt Dr. Jörg Mosolf, Vorsitzender des Lenkungskreises Güterverkehr und Logistik, ein drängendes Problem auf deutschen Autobahnen.



»Viele Lkw-Fahrer können ihre gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten nicht einhalten, weil sie keinen Parkplatz an den Autobahnen finden«, so **Dr. Jörg Mosolf**, Vorstandsvorsitzender (CEO), MOSOLF SE & CO. KG. Sie sind gezwungen »wild« zu parken, was sie zudem in große Gefahr bringt. Pro Jahr entsteht ein Schaden durch Ladungsdiebstahl bei Lkw von rund 16 Milliarden Euro. Laut Bundesverkehrsministerium fehlten 2013 in Deutschland rund 11.000 Parkbuchten. Mittlerweile sind knapp 4.400 neu gebaut worden.

Prof. Stefan Walter, Gauff Consultants und **Michael Maurer**, Gauff Telematics GmbH, zeigten dem Lenkungskreis ihr Projekt zum intelligenten Parken. Die vorhandenen Parkplätze können ohne bauliche Vergrößerung besser ausgelastet werden – teilweise sogar um 100 Prozent durch sogenanntes Kolonnenparken.

Christian Weibrecht, Leiter Unterabteilung Straßenbaupolitik, Straßenplanung, Straßenrecht im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), sagte, dass die Einsatzkriterien und die Wirtschaftlichkeit der intelligenten Parkverfahren derzeit von der BASt (Bundes-

anstalt für Straßenwesen) geprüft würden. Eine Pilotanlage sei in Montabaur (A3) seit 2005 in Betrieb. Weitere Anlagen seien in Inntal-West (A93) und Hunsrück-West (A61) vorgesehen.

Auch die Konzepte von Bosch Secure Truck Parking erhöhen die Sicherheit und Kapazität der Lkw-Parkplätze. **Dr. Jan-Philipp Weers**, Projektleitung Secure Truck Parking, Bosch Sicherheitssysteme GmbH, stellte die Zusammenarbeit mit Autohöfen im Rahmen eines Sharing-Economy Ansatzes mit Firmenarealen dar. Die Belegzustände auf den Autohöfen würden in Echtzeit erfasst und zugleich können Stellplätze online gebucht werden. Dieses Konzept könne auch auf Firmenareale übertragen werden, etwa auf nachts leerstehenden Mitarbeiterparkplätzen. Das Bosch-Werk an der A5 zeige, dass so intelligent und ohne Versiegelung von grünen Flächen dringend benötigter zusätzlicher Parkraum geschaffen werden kann.

Mosolf begrüßte die Überlegungen des BMVI, über das De-Minimis Programm solche Ansätze zu fördern. Speditionen, die mittels digitaler Services gesicherte Parkplätze gezielt ansteuern und somit auch Suchverkehr und verkehrswidriges Parken

vermeiden würden, bekommen einen Teil der Parkgebühren erstattet. Gerade auch vor dem Hintergrund der geplanten Gesetzesinitiative, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht mehr in der Fahrerkabine verbracht werden darf, erhält das Thema der Vorhaltung gesicherter Lkw Stellplätze zusätzliche Relevanz.

Alle 5 Tage neues Startup

Im Schnitt werde alle fünf Tage ein neues Logistik-Start-up gegründet, erklärte **Joris d'Inca**, Partner bei OLIVER WYMAN. Für die etablierten Logistikdienstleister sieht er daher den dringenden Bedarf einer Zusammenarbeit mit innovativen Start-ups. Allein die öffentlich bekannten Finanzierungsrunden von Logistik-Start-ups in den letzten zehn Jahren würden sich auf fast 11 Milliarden Euro belaufen. Die Start-ups fragmentieren die bisherigen Supply Chains und revolutionieren durch die Kombination einer bisher nicht gekannten Menge an Daten die Effizienz und Transparenz des Transportgeschäfts. Dies mache sie als Partner für eine weitere Digitalisierung des Sektors unverzichtbar.

Die Digitalisierung der Prozesse im Logistiksektor sei fortgeschritten. Das sagte **Martin Schwemmer**, Fraunhofer SCS. Zusätzliche Werkzeuge wie Big Data Analytics und Vorhersagemechanismen seien jedoch bei 74 Prozent der befragten Unternehmen erst in der Planung. Wolle der Logistiksektor der Industrie 4.0 als Partner zur Seite stehen, müssten viele Dienstleister bei ihrer Digitalisierung noch aufholen.

52.000 km sind Lkw-Mautpflichtig

Einen Zwischenbericht zur Weiterentwicklung des Lkw-Mautsystems gab **Martin Rickmann**, Leiter Kommunikation Toll Collect GmbH. Die Komplexität der Mauterhebung nehme mit der Ausweitung auf alle Bundesstraßen zu. Künftig würden 52.000 km Strecke mit 150.000 Tarifabschnitten erfasst. Dazu würde die Tarif-erhebung auf Basis der aus den Lkw übermittelten Routendaten zum 1. Juli 2018 aus der Onboard-Unit heraus in Rechenzentren verlagert. Zur Ausschreibung der Geschäftsanteile von Toll Collect stehe der Abschluss eines neuen Betreibervertrages zum 1. September 2018 an. ■

Termine

Lenkungskreise

08.05. | Berlin | Bahntechnologie

mit dem Vorsitzenden Dr. Jochen Eickholt, CEO, Siemens AG Division Mobility sowie weiteren Gästen.

Veranstaltungen

27.04. | Berlin | Abendveranstaltung »Mehr Verkehrssicherheit - durch digitale Vernetzung und automatisiertes Fahren!«

mit den DVF-Präsidiumsmitgliedern Stefan Kölbl, Vorsitzender der Vorstände, DEKRA e.V. und DEKRA SE und Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr, ADAC sowie u. a. Peter Fuß, Ernst & Young GmbH, Prof. Klaus Kompass, BMW Group, Frank Leimbach, DEKRA e.V., Prof. Andre Seeck, Bundesanstalt für Straßenwesen und Roland Werner, Uber Germany GmbH.

10.05. | München | Forum auf der Messe transport logistic »Standortfaktor Digitalisierung: Wie verändert sich der Logistikmarkt?«

mit dem DVF-Präsidiumsmitglied Ivo Körner, Geschäftsführer Vertrieb Branchenkunden, Vice President Enterprise Sales DACH IMT, IBM Deutschland GmbH und Dr. Hansjörg Rodi, Kühne + Nagel (AG & Co.) KG, Dr. Gerhard Schulz, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dr. Jürgen Wilder, DB Cargo AG und Ulrich Wrage, DAKOSY Datenkommunikationssystem AG.

11.05. | München | Forum auf der Messe transport logistic »Zero Emission Logistics - Wie schaffen wir das?«

mit dem DVF-Präsidiumsmitglied Dr. Jörg Mosolf, Vorstandsvorsitzender (CEO) MOSOLF SE & Co. KG und Dr. Alexis von Hoensbroech, Luft-hansa Cargo AG, Stephan Kühn MdB, Kurt Leidinger, Schenker Deutschland AG, Angela Titzrath, HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG, Katharina Tomoff, Deutsche Post DHL Group sowie Ralf Jahncke, TransCare GmbH.

EU-VERKEHRSKOMMISSARIN ZUM INFORMATIONSAUSTAUSCH BEIM DVF

Bulc will Multimodalität in ganz Europa vorantreiben

Das DVF hat sich zu einem Informationsaustausch mit der EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc in Berlin getroffen. Konkret ging es um das Thema Multimodalität und wie dies im europäischen Kontext verbessert werden kann. Das DVF konnte der Verkehrskommissarin einige strukturelle Kernpunkte, aber auch ganz alltägliche Probleme benennen, die einem reibungslosen und effizienten multimodalen Verkehr im Wege stehen.



Verkehrskommissarin Bulc und DVF-Präsidiumsmitglied Dr. Ulrich Nußbaum im Sitzungszimmer kurz vor Start des Expertentreffens

Die Verkehrskommissarin war sehr interessiert an einem Einblick in die Praxis. Schließlich hat sie sich auf die Fahnen geschrieben, Multimodalität in der EU zu verbessern. Hierzu ganz konkrete Probleme der Unternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr zu hören, war ihr wichtig. »Die Europäische Kommission untersucht aktuell die Chancen und Herausforderungen, die sich beim Thema Multimodalität in Europa ergeben. So zählen etwa die Schaffung eines nahtlosen Informationsaustausches zwischen Behörden und Unternehmen und ein geringerer Verwaltungsaufwand zu den Herausforderungen. Deshalb sammeln wir zurzeit die Hinweise der Stakeholder. Damit wollen wir herausfinden, wie die EU-Kommission die Entwicklung neuer Dienstleistungen zum Nutzen der europäischen Bürger und Unternehmen unterstützen kann«, so die EU-Kommissarin für Verkehr, **Violeta Bulc**, beim fachlichen Austausch mit dem Deutschen Verkehrsforum.

Gemeinsamer multimodaler Markt

Laut Bulc würde Europa die große Chance bieten, einen gemeinsamen multimodalen

und digitalen Markt für Personen- und Warenverkehr zu schaffen.

Dem stimmte der DVF-Präsidiumsmitglied **Dr. Ulrich Nußbaum** zu: »Die Entwicklungen im Bereich Multimodalität haben das Potenzial, das Gesamtsystem Verkehr effizienter, umweltfreundlicher, sicherer und auch günstiger zu gestalten. Eine wesentliche Grundlage für Multimodalität ist die Digitalisierung, die wie ein Katalysator wirkt. Damit können noch mehr Verkehrsmittel miteinander verbunden und neue Services und Geschäftsideen entwickelt werden.« Das klinge zunächst sehr einfach, so Nußbaum. »Die Hindernisse der Digitalisierung zeigen sich aber im alltäglichen Detail: Quer durch Europa gibt es zum Beispiel immer noch 28 unterschiedliche Ausprägungen, in welcher Form Daten zu einer Ladung im Hafen an die Behörden übermittelt werden müssen. Die Vorgaben aus Brüssel dazu werden in einigen Ländern übererfüllt, in anderen schlicht ignoriert. Wir brauchen vor allem einen fairen Wettbewerbsrahmen und den Abbau bürokratischer Hürden.« ■

VORGESTELLT

Neue Mitglieder

Kaspersky Labs GmbH

Kaspersky Lab ist ein global agierendes Cybersicherheitsunternehmen, das im Jahr 1997 gegründet wurde. Die tiefgreifende Threat Intelligence sowie Sicherheitsexpertise von Kaspersky Lab ist Basis für Sicherheitslösungen und -Services zum Schutz von Unternehmen, kritischen Infrastrukturen, staatlichen Einrichtungen sowie Privatanwendern weltweit. Das umfassende Sicherheitsportfolio des Unternehmens beinhaltet führenden Endpoint-Schutz sowie eine Reihe spezialisierter Sicherheitslösungen und Services zur Verteidigung vor komplexen und neu aufkommenden Cyberbedrohungen. Mehr als 400 Millionen Nutzer und 270.000 Unternehmenskunden werden von den Technologien von Kaspersky Lab geschützt. »Wir sind der Meinung, dass jeder – vom Heimanwender bis hin zu großen Unternehmen und Regierungsorganisationen – dazu imstande sein sollte, das



zu schützen, was ihm am wichtigsten ist. Egal, ob Privatsphäre, Familie, Finanzen, Kunden, Unternehmenserfolg oder kritische Infrastrukturen – wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, all das zu schützen. Wir haben die entsprechende Expertise im Bereich Cybersicherheit und arbeiten eng mit internationalen Organisationen und Strafverfolgungsbehörden zusammen, um Cyberkriminelle zu bekämpfen. Kaspersky Lab entwickelt Technologien, Lösungen und Dienstleistungen, die Sie dabei unterstützen, sich vor all den Cybergefahren da draußen zu schützen«, so Eugene Kaspersky, Chairman and CEO von Kaspersky Lab. Quelle: kaspersky.de

Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG)

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) ist der führende Mobilitätsanbieter in der Region Mainz und betreibt als hundertprozentige Tochtergesellschaft der Mainzer Stadtwerke AG den Nahverkehr in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt und der unmittelbaren Umgebung. Die

MVG betreibt ein Straßenbahnnetz von rund 29 km Länge. Die verkehrliche Hauptlast im ÖPNV-Netz trägt der Bus. Rund zwei Drittel der Fahrgäste werden auf diesem Verkehrsträger befördert. Insgesamt zählt die MVG an einem Schulwerktag rund 175.000 Fahrgäste, im Jahr mehr als 53 Millionen.



Der Fuhrpark verfügt über 41 Straßenbahnen und mehr als 140 Busse. Das leistungsfähige Bus- und Bahnnetz der MVG wird seit 2012 ergänzt durch das Fahrradvermietungssystem »MVGmeinRad«. Das dichte Stationsnetz von über 110 Stationen mit rund 800 Fahrrädern ergänzt das Angebot urbaner Nahmobilität der MVG. Die MVG ist Partner dreier Verbände. Mit Fahrausweisen des Verkehrsverbundes Mainz-Wiesbaden können alle Stadt- und Regionalbusse, die Straßenbahn sowie S-Bahn und Regionalzüge innerhalb von Mainz und Wiesbaden benutzt werden. Über die Verkehrsverbände Rhein-Main-Verkehrsverbund und Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund können Fahrziele zwischen dem Hunsrück im Westen und Fulda im Osten erreicht werden. Quelle: mvg-mainz.de

Stadler Pankow GmbH

Die Stadler Pankow GmbH mit Standorten in Berlin und Velten ist ein 100-prozentiges Unternehmen der Stadler Rail Group, die als Systemanbieter bereits seit 75 Jahren kundenspezifische Lösungen im Schienenfahrzeugbereich anbietet. Standorte des Unternehmens liegen in der Schweiz, Deutschland, Spanien, Polen, Ungarn, Tschechien, Italien, Österreich, Niederlande, Algerien, Weißrussland und den USA.



Gruppenweit beschäftigt die Stadler Rail Group rund 7.000 MitarbeiterInnen, davon ca. 1.100 in Deutschland. Die Stadler Pankow GmbH wurde am 1. März 2000 in Berlin als Joint-Venture von Stadler und Adtranz gegründet. Bereits seit 1996 werden hier Schienenfahrzeuge entwickelt, konstruiert und montiert. Das Produktportfolio umfasst Schienenfahrzeuge für den Regio-

nalverkehr, Lokomotiven, Trieb-, Steuer- und Personenwagen, S-Bahnen, Interregio-Fahrzeuge, Doppelstocktriebzüge sowie Straßen- und Stadtbahnen, U-Bahnen und Speziialschienenfahrzeuge. Neu sind Hochgeschwindigkeitszüge bis 250 km/h. Zudem ist Stadler weltweit der führende Hersteller von Zahnradbahnen. Die Unternehmensgruppe bietet in allen Marktsegmenten des Personennahverkehrs Full-Service-Leistungen an wie Entwicklung, Konstruktion und Fertigung der Fahrzeuge über Montage, Lackierung und Inbetriebnahme bis hin zur Wartung, Modernisierung, Reparatur sowie Umbauten. Quelle:

stadlerrail.com

UBER Germany GmbH

Uber ist ein Technologieunternehmen, das in mehr als 450 Städten und 73 Ländern weltweit Mobilitätsdienstleistungen über eine Smartphone-App ermöglicht. 2009 in San Francisco gegründet, ist UBER in Deutschland seit 2013 aktiv, derzeit mit lizenzierten Chauffeurdienstleistern in Berlin und München. Uber bietet die Dienste uberX, in München zusätzlich UberBLACK, uberVAN sowie in Berlin uberTAXI an. Bei UberBLACK kommen hochwertige Ober-



klassewagen, bei uberX Mittelklassewagen zum Einsatz. Bei uberTAXI wird per App ein reguläres Taxi bestellt. Fahrer und Fahrgast bewerten die gemeinsame Fahrt, was die Qualität des Angebots sicherstellt. Fahrgäste können Namen, Foto und Bewertung des Fahrers vor Fahrtantritt einsehen. Alle Fahrten werden aufgezeichnet und Fahrgäste können ihre Fahrtroute in Echtzeit mitverfolgen. Die Zahlung erfolgt bargeldlos über die hinterlegte Kreditkarte oder ein PayPal-Konto. Außerhalb Deutschlands bietet uberPOOL einen Service, bei dem sich Fahrgäste mit ähnlichen Fahrtstrecken ein Fahrzeug teilen. Zudem ist Uber bereits in einigen US-amerikanischen Städten mit autonomen Fahrzeugen im Einsatz, entwickelt eine Plattform für zukünftige »Luft-taxis« und geht Mobilitätspartnerschaften mit Automobilherstellern und Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs ein. Quelle: uber.com

KABINETT WILL STEUERERMÄßIGUNG FÜR GASANTRIEBE VERLÄNGERN

Planungssicherheit für Erdgasmobilität bis 2026

Die Bundesregierung erwartet vom Verkehrssektor eine spürbare Reduktion der Treibhausgasemissionen. Laut nationalem Klimaschutzplan soll der Verkehrssektor bis 2030 in Deutschland 40 Prozent weniger CO₂ emittieren. Die Zielsetzung ist besonders für den Straßenverkehr eine extreme Herausforderung. Gasantriebe ermöglichen neben der CO₂-Reduktion auch eine Senkung der NO_x-Emissionen, was insbesondere für die geforderte Einhaltung von EU-Luftschadstoffgrenzwerten bei Pkw relevant ist.

Foto: Daimler AG



Die Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff soll nach dem Willen der Bundesregierung bis 2026 verlängert werden. **Dr. Ulrich Nußbaum**, Vorsitzender des DVF-Präsidiums, begrüßte diese Entscheidung: »Soll der Straßenverkehr seine Emissionen wesentlich senken, ist neben dem Markthochlauf der Elektromobilität eine Ausweitung der Erdgasmobilität wichtig. Der Gesetzesentwurf schafft jetzt die erforderliche Planungssicherheit für Unternehmen und Autokäufer.«

Anreize notwendig

Fahrzeuge mit Gasantrieb sind ausgereift und im Markt verfügbar. Allerdings hat die Entwicklung gezeigt, dass für die vermehrte Anschaffung von Erdgasfahrzeugen weiterhin wirkungsvolle wirtschaftliche Anreize erforderlich sind. Dazu zählt vor allem eine verlässliche steuerliche Perspektive. Diese Verlässlichkeit ist ebenso für die Fahrzeughersteller und Tankstellenbetreiber notwendig. Alle Marktteilnehmer benötigen Klarheit für ihre Investitionsentscheidungen. Nußbaum: »Wir würden uns wünschen, dass die Steuerermäßigung bis 2026 auf

dem aktuellen Niveau gehalten wird. Das sind 13,90 Euro pro Megawattstunde. Der Gesetzesentwurf der Bundesregierung sieht nun vor, dass die Ermäßigung schon ab 2024 zurückgefahren wird und 2026 ganz endet. Im Ergebnis ist das aber ein vertretbarer Kompromiss.«

Autogas benachteiligt

Im Gegensatz zu Erdgas wird die Steuerermäßigung für Autogas (LPG) nicht fortgesetzt, wenn der Deutsche Bundestag den Entwurf so beschließt. Das DVF hatte sich dafür eingesetzt, die Steuerbegünstigung auch bei LPG weiter fortzuführen. Aber die Bundesregierung will ab 2019 den Steuervorteil bei Autogas streichen. Damit wird Autogas auf einmal um 14,7 Cent pro Liter teurer. Autogas hat in den Tankstellennetzen eine relativ hohe Verbreitung. Gerade Pendler und Vielfahrer nutzen diesen alternativen Kraftstoff, der im Vergleich zu Diesel und Benzin deutlich niedrige Emissionen aufweist. Für die rund 480.000 Autogas-Nutzer bedeutet dies, dass sie ab dem Jahr 2019 für ihren Treibstoff tiefer in die Tasche greifen müssen. ■

Politikspiegel

Verordnung KRITIS ist praxisfremd

Die Bundesregierung hat den Verkehrssektor als kritische Infrastruktur eingestuft. Da er von hoher Bedeutung für das Funktionieren des Gemeinwesens ist, sind wichtige Einrichtungen und Anlagen so zu schützen, dass es zu keinen erheblichen Versorgungsengpässen oder Gefährdungen für die öffentliche Sicherheit kommt. Welche Einrichtungen und Anlagen im Transportsektor zu schützen sind, definiert die entsprechende Verordnung (KRITIS-VO). Das DVF hat intensiv in den entsprechenden Fachgruppen des Bundesinnenministeriums auf eine praxistaugliche und zielgerichtete Ausgestaltung der KRITIS-Verordnung hingearbeitet. Allerdings sind im aktuellen Referentenentwurf zum IT-Sicherheitsgesetz für die Umsetzung im Bereich Verkehr und Logistik wesentliche Kritikpunkte des Verkehrssektors unberücksichtigt geblieben. So wird etwa die Vielzahl an Wettbewerbern bei jedem Verkehrsträger, die Leistungsausfälle abfangen können, ungenügend berücksichtigt. Zudem werden praxisfremde und unbestimmte Rechtsbegriffe wie »Anzahl der Sendungen« oder »Ladeinheit« verwendet, egal ob es sich um einen Brief oder Container handelt. Der Interpretationsspielraum läuft hier ins Unbestimmte. Eine rechtssichere Ableitung kritischer Anlagen ist unmöglich. Das DVF vertritt seinen Standpunkt auch im weiteren Beteiligungsverfahren mit Nachdruck. Die Anhörung der Verbände findet am 28. März 2017 im Bundesministerium des Inneren statt.

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