



## Innovationsfreundlicher Datenschutz

Moderne Mobilitätsangebote  
im Spagat zwischen Datenverfügbarkeit  
und Datenschutz · Seite 2

© Deutsche Telekom AG

**Seite 5** Bundestagsabgeordnete zum Strategiegespräch beim Lenkungskreis

**Seite 7** Staatssekretär Ferlemann will Planungs- und Baubeschleunigung reformieren

**Seite 9** Fahrverbote vermeiden – konstruktive Maßnahmen gefragt

**Seite 10** Neu im Verkehrsforum

**Seite 12** Was der Mobilitätssektor von der Bundesregierung erwartet

**Seite 14** BMVI und Verkehrsausschuss der 19. Legislaturperiode

**Seite 15** Der Mobilitätskuchen wird immer größer

**Seite 16** ÖPP im Verkehrswegebau und ihr Nutzen

## Editorial

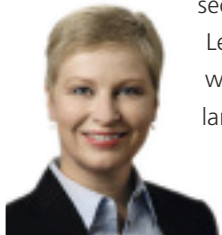
### Zwei Seiten der neuen Mobilitätswelt

Die Digitalisierung der Mobilität wird viel Positives bewirken: höhere Sicherheit auf den Straßen durch Fahrerassistenzsysteme oder später einmal durch autonom fahrende Fahrzeuge, Verminderung von Ausfallzeiten durch vorausschauende Wartung, einfachere Routenplanung und Ticketkauf oder Warnungen vor Unfällen oder Staus.

Das ist die eine Seite der Medaille. Die andere Seite ist die nicht unbegründete Angst vor Datenmissbrauch. Ist es machbar, die Vorteile der digitalen Möglichkeiten zu nutzen und sich gleichzeitig gegen die Gefahren zu schützen?

Deutschland und Europa wollen bei der Digitalisierung vorne dabei sein. Sie müssen es auch, denn die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und damit auch unser Wohlstand hängen davon ab. Es geht nicht mehr ausschließlich um Antriebs- oder Fahrzeugtechnik und Expertenwissen für effiziente Mobilitätslösungen. Auf diesen Gebieten haben wir Deutschen traditionell die Nase vorn. Nun aber geht es um die Daten, um deren Besitz und um Start-ups, die mit neuen Angeboten in den Mobilitätsmarkt einsteigen. Das Deutsche Verkehrsforum hat diese Entwicklung und deren Chancen früh erkannt und vier wichtige Handlungsfelder identifiziert: 1. Verbesserung der Datenverfügbarkeit, 2. Schutz der Daten, 3. Ausbau der Datennetze, 4. Erhöhung der Datensicherheit (Cyber-

security). An diesen Leitplanken sollten wir uns in Deutschland und Europa orientieren, um die Entwicklung der Digitalisierung im Sinne der Bevölkerung und der heimischen Wirtschaft voranzubringen.



**Dr. Heike van Hoorn**  
Geschäftsführerin



## Van Hoorn: Mobilität braucht innovationsfreundlichen Datenschutz

*»Die Mobilitätsbranche braucht Daten von Kunden und Fahrzeugen, um innovative Möglichkeiten in den Markt zu bringen. Die Unternehmen können diese Daten allerdings nur dann für kundenfreundliche Dienstleistungen nutzen, wenn sie durch einen unbürokratischen und innovationsfreundlichen Datenschutz unterstützt werden«, sagte DVF-Geschäftsführerin Dr. Heike van Hoorn beim Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums. Van Hoorn forderte, die ab dem 25. Mai gültige neue EU-Datenschutzgrundverordnung praxisnah und einheitlich umzusetzen.*

»Mit Daten lassen sich Verkehrsprognosen präzisieren, neue und maßgeschneiderte Angebote erstellen und Ausfallzeiten durch vorausschauende Wartung minimieren. Die Unternehmen wissen, dass sie mit den Daten sorgsam umgehen müssen, da die Menschen den Missbrauch ihrer persönlichen Daten fürchten. Mit der EU-Datenschutzgrundverordnung soll nun ein einheitlicher Rechtsrahmen für die ganze EU geschaffen werden. In der Realität wird der Datenschutz jedoch in den jeweiligen EU-Staaten und selbst in den Bundesländern unterschiedlich ausgelegt. Das ist nicht nur für Startups ein großes Hindernis«, so **Dr. Heike van Hoorn**.

»Die EU Datenschutzgrundverordnung ist ein sehr guter, umfassender und ausrei-

chender Rahmen zum Schutz der Privatsphäre und der Rechte der Verbraucher«, bewertete **Dr. Maik Böres**, Head of Future Mobility Team, BMW Group, die neue Verordnung aus Sicht der Industrie. Nun gelte es, zunächst deren Auswirkungen zu beobachten, bevor weitere Anforderungen wie die ePrivacy oder der deutsche Vorschlag eines Datensouveränitätsgesetzes vorangetrieben würden.

### Datenschutz ist Standortvorteil

Für **Dieter Janecek MdB**, Obmann der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ausschuss für Digitale Agenda des Deutschen Bundestages ist Datenschutz ganz klar ein Standortfaktor: »Gerade bei neuen Mobilitätsangeboten ist das Kundenvertrauen entscheidend und das bekommt man nur

auf Basis eines funktionierenden Datenschutzes.« Zudem bekannte sich Janecek als Befürworter der Digitalisierung im Verkehrsbereich. Fahrerassistenzsysteme, autonomes Fahren und neue Mobilitätsangebote seien große Chancen für besseren

**»Durch eine vorausschauende Regulierung sollte ein fairer Wettbewerb von Plattformen ermöglicht werden.«**

*Dr. Henrik Haenecke*

Umweltschutz und höhere Sicherheit. Allerdings: »Ohne Datenschutz fahren wir aufs Abstellgleis!«

Auch aus Sicht des Verbraucherschutzes wird ein hohes Datenschutzniveau befürwortet. Mit Blick auf den Standort Deutschland sagte **Marion Jungbluth**, Leiterin Mobilität und Reisen, Verbraucherzentrale Bundesverband e.V., dass Datenschutz und Datensicherheit Innovationsfaktoren seien und keine Hemmnisse. »Digitalisierung muss das Leben für die Menschen und das Mobilsein einfacher, effizienter und sicherer machen. Hohe Standards in puncto Datenschutz und Cybersicherheit sind notwendig, um Vertrauen in digitale Mobilitätsdienstleistungen zu schaffen. Nur wer diese Herausforderungen als Chance im Wettbewerb begreift, der beweist Zukunftsfähigkeit.«

Etwas nüchterner sah **Thomas Jarzombek MdB**, Sprecher der CDU/CSU-Fraktion im Ausschuss für Digitale Agenda des Deutschen Bundestages, die Umsetzung der Datenschutzgrundverordnung: »Daten machen nicht an Grenzen Halt. Deshalb darf es beim Datenschutz keinen Flickenteppich geben, Regeln zum Datenschutz müssen international aufgestellt werden.

**li: Jarzombek MdB (2. v. l.) will keinen Flickenteppich beim Datenschutz**

**ro: Dr. Maik Böres (Head of Future Mobility Team, BMW)**

**ru: Die Diskussionsteilnehmer während des Einführungsvortrages**

Sie müssen dann aber auch verbindlich für alle gelten. Die EU-Datenschutzgrundverordnung, die am 25. Mai 2018 in Kraft tritt, schafft zwar einheitliche Datenschutzregeln für alle EU-Länder, die Praxis sieht aber leider anders aus: Einige Länder, dar-

unter Deutschland, haben die neuen Regeln in nationales Recht umgesetzt, während andere Länder dies noch nicht getan haben. Diese Ungleichheiten führen zu einem offensichtlichen Nachteil für Unternehmen, die in Deutschland aktiv sind.«

**Gesetzgeber muss nachjustieren**

**Dr. Henrik Haenecke**, Vorstand Finanzen, Digitalisierung und Vertrieb, Berliner Ver-

kehrsbetriebe AöR (BVG), verwies darauf, dass die ÖPNV-Unternehmen bereits eine Vielzahl von Informationen zu Fahrplänen und Störungen kostenlos über Standard-schnittstellen zur Verfügung stellen. Bei einer Offenlegung weiterer Verkehrsdaten sollte hinterfragt werden, inwieweit damit kommerzielle Interessen verfolgt werden. Zielsetzung sollte es sein, neue Services zu entwickeln und gemeinschaftliche Verkehre zu fördern.

Insgesamt müsse die Nutzung des ÖPNV im Vergleich zur Pkw-Nutzung einfacher werden, forderte an dieser Stelle die Verbraucherschützerin Jungbluth. Eine durchgängige Ticketbuchung über alle Verkehrsträger hinweg vom Bus über Flugzeug bis Carsharing wünschte sich auch Jarzombek. Eine solche App fehle noch. »Es gibt schon viele innovative Mobilitätsideen in Deutschland. Allerdings hapert es manchmal an der konkreten Umsetzung vor Ort. Die zuständigen Behörden sollten Genehmigungen viel schneller und unbürokratischer





Der Spagat zwischen Datenschutz und Datenfreizügigkeit ist schwierig. Es diskutierten darüber v. I. Dr. Haenecke, Jarzombek MdB, Dr. Wieduwilt (Moderator), Jungbluth, Janecek MdB und Dr. Böres

Vertiefendes Gespräch am Rande der Veranstaltung

## Zur Sache

### Ohne Datenschutz fahren wir aufs Abstellgleis

Die Digitalisierung bietet enorme Chancen für eine menschen- und umweltfreundliche Mobilität. Zum Beispiel über Mobilitätsapps, die Nahverkehr, Car- und Bikesharing miteinander verbinden und einfach buchbar machen oder durch Fahrerassistenzsysteme, irgendwann autonomes Fahren, die die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen



© Stefan Kaminski

können. Die Digitalisierung wird unsere Mobilitätskultur grundlegend verändern – und ohne Digitalisierung wird die Mobilitätswende auch nicht funktionieren. Um all

die neuen technischen und konzeptionellen Angebote zu ermöglichen, brauchen die Unternehmen natürlich Daten.

Personenbeziehbare Daten müssen dabei dringend vor unbefugtem Zugriff oder Weitergabe an Dritte geschützt werden. Die Verbraucherinnen und Verbraucher werden auf Dauer nur Mobilitätsangebote annehmen, die Datenschutz und Datensicherheit effektiv garantieren – Datenschutz und Datensicherheit können dabei zu einem Standortvorteil werden.

Mit der EU-Datenschutzgrundverordnung haben wir ab Mai endlich auch einen EU-weit einheitlichen rechtlichen Standard – das stärkt auch ein Stück weit den fairen

erteilen. Zu häufig wird eher blockiert als genehmigt. Ein gutes Beispiel dafür ist die Experimentierklausel im Personenbeförderungsgesetz. Diese könnte zur Erprobung innovativer Lösungen viel stärker genutzt werden, hier sollten wir gegebenenfalls noch gesetzgeberisch nachjustieren.«

»Wir können viel machen, um intelligente Mobilität zu fördern – zum Beispiel das Personenbeförderungsgesetz modernisieren«, bestätigte Janecek. Er denke bei innovativen digitalen Mobilitätsangeboten an Angebote, die von regionalen Verkehrsverbänden, kommunalen Verkehrsträgern oder Startups entwickelt werden und auch an attraktive neue Geschäftsfelder für die Automobilwirtschaft oder Deutsche Bahn.

Abschließend plädierte Dr. Böres für ein Zusammenwirken von Industrie, Politik und Städten und Kommunen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger zielgerichtet zu erfüllen, etwa durch offene Echtzeit-Mobilitätsdatenplattformen. ■

Wettbewerb. Die Politik kann noch einiges zur Förderung von intelligenter Mobilität beitragen – zum Beispiel das Personenbeförderungsgesetz modernisieren. Gerade im ländlichen Raum, wo die Menschen viel mehr auf ein Auto angewiesen sind als in den Städten, die mit ÖPNV-Angeboten meist recht gut versorgt sind, ist das Potenzial groß. Wichtig ist, dass Daten wie etwa Fahrplandaten maschinenlesbar veröffentlicht werden und Startups so die Möglichkeit erhalten, neue Mobilitätsangebote zu schaffen, auch in Zusammenarbeit mit Verkehrsverbänden, Deutscher Bahn, Carsharing, Kommunen und anderen Anbietern.

**Dieter Janecek MdB**



© Deutsche Post AG

## Bundestagsabgeordnete zum Strategiegelgespräch beim Lenkungskreis

*Mit Infrastrukturinvestitionen, Planungsbeschleunigung, Masterplan Schienengüterverkehr und der Einfuhrumsatzsteuer finden sich wichtige Themen für die Branche im Koalitionsvertrag wieder. Im Lenkungskreis Güterverkehr und Logistik tauschten sich die verkehrspolitischen Sprecher von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN exklusiv mit den Mitgliedern aus und bewerteten die Vorhaben des Koalitionsvertrags.*

Die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag **Kirsten Lühmann MdB** betonte, dass der Investitionshochlauf in dieser Legislaturperiode mit aktuell 14,5 Milliarden Euro jährlich abgesichert sei. Auch die Überjährigkeit der Investitionsmittel solle in künftigen Haushaltsgesetzen erhalten bleiben. Um die Mittel zügig zu verbauen, seien Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung dringend notwendig, aber sehr schwierig umzusetzen. Wichtig sei, die frühzeitige Bürgerbeteiligung weiter auszubauen. Mit Blick auf drohende Fahrverbote in den Innenstädten warnte Lühmann, dass die Logistik auch in Zukunft die weiter zunehmenden Warenströme in die Ballungszentren absichern können müsse. Die Kommunen müssten vom Bund künftig mehr

Steuerungsmöglichkeiten und Förderung für Maßnahmen zur Luftreinhaltung erhalten. Die grüne Plakette sei seinerzeit mit sehr vielen Ausnahmen eingeführt worden. Eine blaue Plakette könne sich für die Logistik zum Bürokratiemonster entwickeln. Von den Logistikdienstleistern erwarte sie Impulse wie beispielsweise eine Kooperation bei den städtischen Lieferfahrten.

**Stephan Kühn MdB**, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Deutschen Bundestag, konnte sich mit zahlreichen Maßnahmen im Koalitionsvertrag identifizieren. Er kritisierte jedoch, dass viele Vorhaben aus dem letzten Koalitionsvertrag noch immer nicht umgesetzt worden seien. Kühn machte dies an konkreten Beispielen fest: So sei man etwa

mit der Trassenpreissenkung im Schienenverkehr und der Elektrifizierung zusätzlicher Strecken in Verzug. Der Koalitionsvertrag enthalte zudem keine klaren Aussagen zum kombinierten Verkehr und zu Einzelwagenverkehren.

Kühn monierte, dass die Förderung von CO<sub>2</sub>-armen Nutzfahrzeugen in der City-Logistik bereits im Jahr 2014 beschlossen worden sei, jedoch immer noch keine Förderrichtlinie dafür existiere. Eine Energiesteuerbefreiung für umweltfreundliche Logistik wäre ein wichtiger Anreiz für positive Impulse am Markt. Es gebe auch noch kein Wegekostengutachten für die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen. Er selbst sei ein Befürworter der Lkw-Mautausweitung, aber die Branche benötige die Planungssicherheit des Wegekostengutachtens. Bezugnehmend auf den DVF-Aktionsplan »Intelligente Mobilität«, der nach Meinung Kühns wichtige politische Akzente für die Digitalisierung des Sektors setze, müsse in dieser Legislaturperiode die Digitalisierung durch den Ressortzuschnitt gestärkt und eine entsprechende Strategie im Bundesverkehrsministerium umgesetzt werden.

»Letzte Meile« neu organisieren

**Dr. Peter Kauschke** und **Dr. Georg Teichmann**, Transportation & Logistics / Infrastructure & Mobility PricewaterhouseCoopers GmbH WPG, informierten über Lösungsansätze für die »letzte Meile« in der Logistik. Angesichts des Wachstums im Onlinehandel sind die Liefermengen auf der letzten Meile weiterhin gewaltig. Die Präferenz zum Internetkauf liegt mittlerweile bei rund 45 Prozent des Bedarfs.

### 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



Beim Strategiegelgespräch v. .I. Kühn MdB, Dr. Eggert, Lühmann MdB, Dr. Jörg Mosolf (Lenkungs-kreisvorsitzender), Dr. Heike van Hoorn (DVF-Geschäftsführerin), Dr. Teichmann und Dr. Kauschke

Der tatsächliche Bedarf wird aber bisher nur zu 9,4 Prozent über das Internet abgewickelt (Zahlen von 2016). Die Innenstädte sehen sich zunehmend Emissionen von Feinstaub und Lärm sowie Staus und Platzproblemen gegenüber. Das werde zu Einschnitten in der urbanen Logistik führen, sahen Dr. Kauschke und Dr. Teichmann voraus. Aktuell diskutiere man über regulatorische, unternehmerische und technische Maßnahmen wie Obergrenzen für Paketmengen, die Einführung autonomer Lieferfahrzeuge und emissionsfreie Antriebe. Lösungen müssten gefunden werden, sonst würden Belieferungsengpässe drohen.

Um den Verkehr flüssiger zu gestalten und Kapazitäten freizusetzen, schlugen Dr. Kauschke und Dr. Teichmann vor, dass Städte und Kommunen eine aktivere Rolle einnehmen und beispielsweise Nachtliefe-

rungen erlauben oder Ladezonen einrichten sollten. Vorab müsse jedoch die Wirkung solcher Maßnahmen genau analysiert werden. Auch gehöre es zu den Aufgaben der Städte, für die Logistik Innenstadtfächen bereitzustellen.

Bei den Logistikunternehmen selbst sahen die Experten Potenzial für eine Konsolidierung der Warenströme. Da die letzte Meile in den Innenstädten redundant organisiert sei, würde sich der Einsatz von Mikro-Hubs und mobilen Depots oder eine Kooperation der Unternehmen auf Hub-Basis lohnen. Zurückhaltend äußerten sich Dr. Kauschke und Dr. Teichmann gegenüber automatisierten Lösungen wie Robotern oder Drohnen oder der Deponierung von Lieferware im Kofferraum privater PKW. Konflikte mit den Kunden seien absehbar, da einerseits kürzere Lieferzeiten gefordert würden, an-

dererseits aber nur eine geringe Zahlungsbereitschaft bestehe.

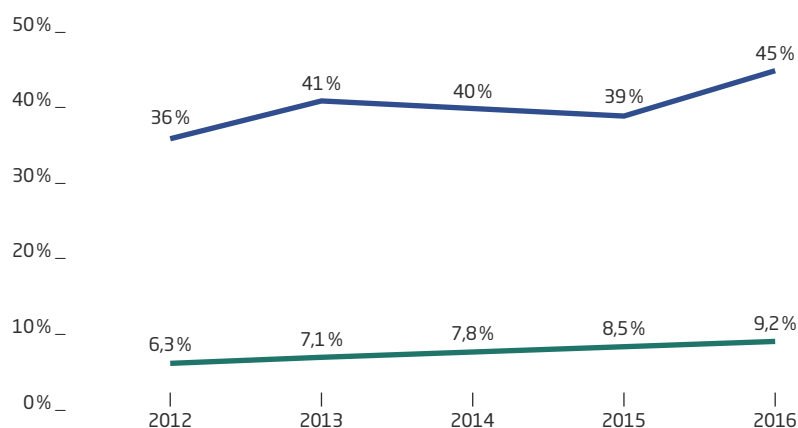
### Vom Luftfrachtführer zum digitalen Player in der Supply Chain

Die Globalisierung habe noch nicht den Höhepunkt erreicht - der Luftfrachtbedarf werde in Zukunft weiter stark steigen, so **Dr. Anselm Eggert**, Vice President Strategy, Portfolio & Cooperations Lufthansa Cargo AG, den Trend. Verlagerung stünde vor der Entscheidung, auf der Strecke Deutschland – Asien Waren innerhalb von 12 Stunden auf dem Luftweg oder in vier Wochen auf dem Seeweg zu transportieren. Die Transportgeschwindigkeit müsse weiter steigen, erklärte Dr. Eggert. Denn derzeit benötige eine Luftfrachtsendung im Durchschnitt sechs Tage von Tür zu Tür bei einer reinen Flugzeit von 12 Stunden.

Für eine schnellere Lieferung sei die Digitalisierung der Prozesse, wie beim elektronischen Frachtbrief, wichtig. Der Anteil des elektronischen Frachtbriefes (e-Air Way Bill / eAWB) liege derzeit bei 50,5 Prozent. Das Industrieziel betrage für 2018 rund 68 Prozent. Auch in anderen Bereichen gebe es noch Reformbedarf. Derzeit würden bis zu 40 verschiedene Dokumente eine Ladung begleiten, die großenteils noch digitalisiert werden müssten. Ziel sei die Bereitstellung der Daten in einer sogenannten Logistics Data Cloud. Alle berechtigten Akteure entlang der Logistikkette könnten hier auf vorhandene Daten und gescannte Dokumente zugreifen und die Datensilos würden verbunden. ■

### Herausforderungen und aktuelle Trends

■ Marktanteil des Online-Handels am Einzelhandel (Quelle HDE) ■ Online-Präferenz<sup>1</sup> (Quelle PwC)



<sup>1</sup> Online-Präferenz = Anteil der befragten Konsumenten, die Produkte bevorzugt online kaufen wollen (Werte über verschiedene Produkte gemittelt)

# Staatssekretär Ferlemann will Planungs- und Baubeschleunigung reformieren

*Weit über 300 Gäste kamen zum Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums – eine gelungener Jahresauftakt. Das hochkarätig besetzte Podium aus Politik und Wirtschaft setzte sich mit den Themen »Mobilität und Klimaschutz« sowie »Standortpolitik und Logistik« auseinander. Dabei stand die Diskussion auch unter dem Zeichen einer neuen Regierungsbildung. DVF-Präsident Dr. Ulrich Nußbaum plädierte an die Verantwortlichen, eine schnelle Regierungsbildung zu ermöglichen, damit wichtige Verkehrsvorhaben umgesetzt werden könnten.*

In der ersten Podiumsrunde legte **Enak Ferlemann MdB**, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Fokus auf die Reform der Planungs- und Baubeschleunigung. Sobald die Regierung im Amt sei, könne sie über ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz abstimmen. Danach solle es bei Klagen gegen öffentliche Infrastrukturvorhaben nur noch eine gerichtliche Instanz (nicht mehrere) geben. Zudem sei die Überjährigkeit der Gelder gewährleistet. Die finanziellen Mittel seien nun nicht mehr das Problem. Man könne derzeit die hohen Investitionssummen nicht verbauen, da es an Personal mangle und die Prozesse viel zu lange dauerten. Insgesamt sei ein Systemwechsel erforderlich. Ferlemann verwies in diesem Zusammenhang auf das Beispiel Dänemark. Es sei nicht akzeptabel, dass das Vorhaben der Elbvertiefung schon über 15 Jahre andauere. Deutschland sei eine Seefahrernation – Investitionen an dieser Stelle nützten dem ganzen Land. Große Schiffe müssten abgefertigt werden können, daher seien die seewärtigen Zufahrten zu ertüchtigen.

Zum Thema Wettbewerb äußerte sich **Dr. Ottmar Gast**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender des Beirats der Hamburg Süd-amerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ApS & Co KG: »Das Wachstum bei den Schiffsgrößen sowie die dadurch rapi-

**V. I. Hingst (Moderator), Ferlemann MdB, Dirks und Dr. Gast diskutierten über zu lange Planungszeiten**

**Schwarzelühr-Sutter MdB (m.) sah die disruptiven Veränderungen als Chance**

de angewachsenen Containervolumen pro Anlauf sind in Deutschland vielerorts in der wasser- und landseitigen Infrastruktur noch nicht nachvollzogen worden. Diese Nadelöhre behindern die Transportketten an vielen Stellen, was nicht nur logistisch zu großen Herausforderungen führt, sondern auch aus Umweltsicht nachteilig ist.«

**Thorsten Dirks**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstandsmitglied Ressort Eurowings und Aviation Services, Deutsche Lufthansa AG, warnte davor, dass aufgrund von zu

langen Planungsprozessen die Wertschöpfung zu anderen Standorten abwandere. »Ich appelliere an die Politik, die Diskussion um Betriebszeiten und Flughafenkapazität sehr ernst zu nehmen. Wir müssen wachstumsfähig bleiben. Deutschland hat nur noch sehr wenige nachtoffene Flughäfen. Jede weitere Einschränkung würde dem Standort massiv schaden.«

## Historische Zäsur

Von einer historischen Zäsur im Mobilitätssektor sprach DVF-Geschäftsführerin **Dr.**



**Heike van Hoorn:** »Vor uns liegt der Beginn eines multimodalen Zeitalters. Gerade die jüngere Generation ist mit Hilfe des Smartphones multimodal unterwegs, das zeigen Umfragen des DVF.« Van Hoorn rief zum Mut für Innovationen auf. »Wann wäre die Zeit besser als jetzt, wo es Geld, technologisches Know-How und gut ausgebildete Menschen gibt? Der Investitionshochlauf muss fortgesetzt werden, wir müssen schneller planen und bauen und brauchen Forschungsprogramme im Mobilitätsbereich. Dazu ist eine funktionierende Bundesregierung die Voraussetzung.«

»Mobilität ist die Voraussetzung für den erfolgreichen Wirtschaftsstandort Deutschland. Deshalb müssen wir den Bürgern die Vorhaben bei den Infrastrukturprojekten klar und transparent kommunizieren sowie Mobilität in Einklang mit Klima- und Lärmschutz bringen. Um dies zu verdeutlichen, stehen Politik und Wirtschaft gemeinsam in der Pflicht, denn nur so können wir die Akzeptanz der Bürger für Verkehrsprojekte erreichen«, sagte DVF-Präsidiumsleiter **Dr. Ulrich Nußbaum**, im Hinblick auf die gesamtgesellschaftliche Aufgabe von Politik und Wirtschaft.

#### BMU für Technologieoffenheit

Im zweiten Panel plädierte **Rita Schwarzelühr-Sutter MdB**, Parlamentarische Staatssekretärin bei der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, dafür, die disruptiven Veränderungen im Verkehrssektor als Chance zu begreifen. »Wir stehen in der Mobilität vor umwälzenden Veränderungen. Diese können wir aber als Chance nutzen und mit neuen Technologien und Dienstleistungen im Verkehrsbereich Arbeitsplätze und eine bessere Umweltbilanz schaffen. Die Klimaziele für 2050 gelten.«

Schwarzelühr-Sutter sprach sich für Technologieoffenheit bei den Antrieben und Kraftstoffen sowie der Förderung für die E-Mobilität im Bereich des ÖPNV und der Ladeinfrastruktur aus. »Große CO<sub>2</sub>-Reduktionsmöglichkeiten sehe ich beim autonomen Fahren und in neuen Mobilitätskonzepten, die sich auch durch die Digitali-

sierung ergeben.« »Die Antriebs- und Energiewende im Verkehr gelingt, wenn alternative Antriebe breite Akzeptanz beim Kunden finden und technologieoffen weiterentwickelt werden. Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs haben das Potenzial, das Klima zu verbessern und attraktive Mobilität zu gewährleisten«, bestätigte **Ulrich Klaus Becker**, DVF-Präsidiumsmitglied und ADAC-Vizepräsident für Verkehr. Allerdings dürfe man bei der CO<sub>2</sub>-Bilanz nicht nur den Ausstoß beim Auspuff betrachten, sondern müsse die gesamte CO<sub>2</sub>-Bilanz von der Produktion des Fahrzeugs bis zur Verschrottung berücksichtigen.

Die DB sei bei der Elektrifizierung der Verkehre Vorreiter, erklärte **Dr. Richard Lutz**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender des Vorstands, Deutsche Bahn AG: »Wir wünschen uns einen Ausgleich dafür, dass wir unsere Bemühungen für eine

### »Allein die EEG-Umlage belastet die DB aktuell mit jährlich rund 150 Millionen Euro.«

*Dr. Richard Lutz*

noch klimafreundlichere Schiene verstärken. Schließlich stammen bereits heute über 40 Prozent des Bahnstroms aus erneuerbaren Energien; bis 2030 werden wir den Anteil auf 70 Prozent anheben. Seit dem 1. Januar fahren wir im Fernverkehr zu 100 Prozent mit Ökostrom. Auf der anderen Seite zahlen wir sehr hohe energiepolitische Steuern und leisten erhebliche Abgaben.«



**Dirks warnt vor zu langen Planungs- und Bauprozessen in Deutschland**

#### Wettbewerb und Klimaschutz

Das Thema Klimaschutz beschäftigte auch die Schifffahrt, nicht zuletzt als Wettbewerbsthema, erläuterte Dr. Gast: »Die Schifffahrt ist eine der internationalsten Industrien, die die Weltwirtschaft und den Welthandel maßgeblich mit tragen und beeinflussen. Wer in solch einem Umfeld versucht, internationale Herausforderungen wie den Klimaschutz durch nationale oder regionale Lösungen und Vorgaben zu bewältigen, riskiert große Nachteile und nicht revidierbare Schäden für heimische Unternehmen. Daher befürworten wir beim Klimaschutz im Seeverkehr internationale Regeln. Die Schifffahrt verfügt mit der IMO – der International Maritime Organization – über ein in der Weltwirtschaft wohl einzigartiges, äußerst wirksames Instrument.« »Auch die Luftfahrt ist wie die Seeschifffahrt eine globale Industrie und braucht ebenso globale Klimaschutzmaßnahmen.

Diese sind von der UN-Zivilluftfahrtorganisation ICAO bereits verabschiedet worden. Europäische oder deutsche Alleingänge nützen dem Klima nichts, sondern belasten hauptsächlich die einheimischen Fluglinien. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem ETS muss deshalb in das internationale Klimaschutzsystem CORSIA übergehen«, ergänzte Dirks.

Bahnchef Lutz sah die Planungsprozesse als weiteren wichtigen Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit. Für mehr Verkehr auf der Schiene sei eine verlässliche Infrastruktur nötig: »Wir begrüßen die Ansätze im Bundesverkehrswegeplan 2030, dass mit dem Ausbau von Großknoten auch in den kommenden Jahren wesentliche Engpässe im Netz beseitigt werden sollen. Nur so werden zwei wichtige Ziele erreicht: der Deutschlandtakt und das 740 Meter-Netz für einen signifikant leistungsfähigeren Schienengüterverkehr.« ■





V. I. Leimbach, Dr. van Hoorn, Ulrich Klaus Becker (Lenkungskreisvorsitzender) und Dr. Salomon

## Fahrverbote vermeiden – konstruktive Maßnahmen gefragt

»Freie Fahrt für freie Bürger« – so lautete 1973 der Werbespruch des ADAC. In der aktuellen Dieseldebatte scheinen diese geflügelten Worte plötzlich an Aktualität gewonnen zu haben, denn es wird über Fahrverbote diskutiert. Das DVF hat sich auch nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, welches die Verhängung von Fahrverboten erlaubt, gegen diese Maßnahme ausgesprochen. Im Lenkungskreis Straßenverkehr wurde darüber und über die Straßenverkehrspolitik des Bundes in der neuen Legislaturperiode diskutiert.

Der Abgeordnete **Steffen Bilger MdB**, inzwischen Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, betonte eingangs den verkehrspolitischen Konsens zwischen CDU/CSU und SPD. Er ging dann auf den Koalitionsvertrag ein: »Das Thema Planungsbeschleunigung ist überaus wichtig. Genauso wichtig sind aber auch die beschlossene Erhöhung der GVFG-Bundesmittel und die Überprüfung des Personenbeförderungsgesetzes. Schließlich wollen wir, dass neue Mobilitätsformen eine Chance haben, sich zu entfalten.«

Mit Blick auf die Dieseldebatte sei es zudem ein Gebot der Stunde, noch intensiver neue Antriebsformen, Automatisierung und Kraftstoffe zu entwickeln. Insgesamt sollten nach Aussage von Bilger Fahrverbote weiterhin vermieden werden. In den Fokus rücke allerdings die Hardware-Nachrüstung der betroffenen Dieselaautos.

**Arno Klare MdB**, sah durch die drohenden Dieselfahrverbote die Autofahrer und Flottenbetreiber in einer prekären Situation. Es müsse nun geklärt werden, welche Hilfestellung der Bund den Kommunen leisten könne. Auch für ihn sei die Technologieoffenheit bei den Antrieben ein zentraler Grundsatz und die Weiterentwicklung von eFuels sowie die Sektorenkopplung ein wichtiges Maßnahmenfeld.

»Mobilität ist ein hohes Gut: sei es die Fahrt der Menschen auf ihrem täglichen Arbeitsweg, in ihrem Privatleben oder die Versorgung der Innenstädte mit Gütern und Dienstleistungen. Deswegen sind pauschale Fahrverbote der falsche Weg. Sie führen zu einer Entwertung der Fahrzeuge und zu Planungsunsicherheit bei Autofahrern und Gewerbetreibenden. Darum müssen alle Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrswege, zur Modernisie-

rung der Fahrzeugflotten, zur digitalen Vernetzung und zur Vernetzung der Verkehrsträger ausgeschöpft werden. Dem ÖPNV kommt für die innerstädtische Mobilität eine zunehmend wichtige Rolle zu«, sagte DVF-Geschäftsführerin **Dr. Heike van Hoorn**. Das DVF habe den Koalitionsvertrag im Verkehrsbereich positiv bewertet. Die Mehrjährigkeit statt nur Überjährigkeit der Finanzmittel sowie der Erhalt der Perspektiven für öffentlich-private Partnerschaften seien allerdings zwei Punkte, an denen der Koalitionsvertrag unter anderem nachjustiert werden müsse.

### Optionen für NO<sub>x</sub>-Reduktion

Über den Sachstand und die Möglichkeiten, NO<sub>x</sub> im Stadtverkehr zu reduzieren, berichtete **Dr. Norbert Salomon**, Leiter der Unterabteilung Immissionsschutz, Anlagensicherheit und Verkehr im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Um das Problem der Überschreitung der NO<sub>x</sub>-Grenzwerte zu lösen, müssten nach seiner Einschätzung 50 Prozent der Dieselfahrzeuge bei den NO<sub>x</sub>-Emissionen auf Benziner-Niveau gebracht oder die Fahrten mit diesen Fahrzeugen entsprechend reduziert werden.

In der Expertengruppe I des Nationalen Dieselforums sei die Frage der technischen Nachrüstung, der Finanzierung und der Zeitachse bislang offen geblieben. Große Teile der Politik und viele Kommunen würden eine Beteiligung der Hersteller an den









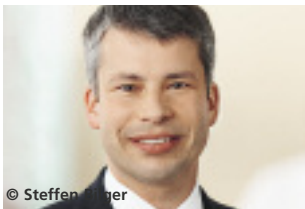
# Politische Entscheidungsträger der 19. Legislaturperiode

## Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur



**Andreas Scheuer**

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur



**Steffen Bilger MdB**

Parlamentarischer Staatssekretär  
Koordinator für Güterverkehr und Logistik

**Aufgaben:** Alternative Antriebe, Elektromobilität, Ausbau digitale Infrastruktur, Luftverkehrswirtschaft, Verkehrssicherheit



**Enak Ferlemann MdB**

Parlamentarischer Staatssekretär  
Beauftragter für Schienenverkehr

**Aufgaben:** Haushalt, Infrastrukturplanung, Bundesfernstraßengesellschaft, maritime Wirtschaft

### **Guido Beermann**

Beamteter Staatssekretär

### **Dr. Gerhard Schulz**

Beamteter Staatssekretär

### **Norbert Brackmann MdB (BMWi)**

Maritimer Koordinator

## Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag



### **Vorsitzender**

Cem Özdemir (Bündnis90/Die Grünen)

### **Die verkehrspolitischen Sprecher**

Daniela Ludwig (CDU/CSU)

Kirsten Lühmann (SPD)

Dr. Dirk Spaniel (AfD)

Oliver Luksic (FDP)

Ingrid Remmers (Die Linke)

Stephan Kühn (Bündnis 90/Die Grünen)

### **Ausschussmitglieder CDU/CSU**

Manfred Behrens, Veronika Bellmann, Michael Donth, Karl Holmeier; Thomas Jarzombek, Daniela Ludwig, Florian Oßner, Eckhard Pols, Patrick Schieder, Reinhold Sendker, Björn Simon, Gero Storjohann, Markus Uhl

### **Stellvertreter CDU/CSU**

Astrid Damerow, Thomas Erndl, Jens Koeppen, Ulrich Lange, Patricia Lips, Karsten Möring, Carsten Müller, Dr. Christoph Ploß, Eckhardt Rehberg, Lothar Riebsamen, Torsten Schweiger, Felix Schreiner, Stephan Stracke, Dr. Hermann-Josef Tebroke, Volkmar Vogel, Kai Wegner, Kai Whittaker

### **Ausschussmitglieder SPD**

Martin Burkert, Sebastian Hartmann, Gustav Herzog, Arno Klare, Kirsten Lühmann, Detlef Müller, Udo Schiefner, Uwe Schmidt, Mathias Stein

### **Stellvertreter SPD**

Sören Bartol, Dr. Daniela De Ridder, Thomas Hitschler, Elvan Korkmaz, Andreas Rimkus, Bernd Rützel, Dr. Nils Schmid

### **Ausschussmitglieder AfD**

Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle

### **Stellvertreter AfD**

Marc Bernhard, Thomas Ehrhorn, Uwe Kamann, Enrico Komning, Dr. Rainer Kraft, Dr. Heiko Wildberg

### **Ausschussmitglieder FDP**

Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Bernd Reuther

### **Stellvertreter FDP**

Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Alexander Müller, Christian Sauter, Frank Sitta

### **Ausschussmitglieder Die Linke**

Jörg Cezanne, Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Andreas Wagner

### **Stellvertreter Die Linke**

Anke Domscheit-Berg, Ralph Lenkert, Thomas Lutze, Pia Zimmrmann

### **Ausschussmitglieder**

#### **Bündnis 90/Die Grünen**

Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn, Daniela Wagner

### **Stellvertreter Bündnis 90/Die Grünen**

Oliver Krischer, Dr. Ingrid Nestle, Markus Tressel

Stand: 10. April 2018

Alle Angaben ohne Gewähr



