

Berliner Republik – InnovationsDialoge 2007

Logistik – Wachstumsmarkt der Zukunft Technologische und verkehrspolitische Herausforderungen

Donnerstag, 15. November 2007
ab 17.30 Uhr, Heizkraftwerk Moabit,
Friedrich-Krause-Ufer 10-15, 13353 Berlin

**Herausgeberkreis –
Mitglieder und
ehemalige Mitglieder des
Deutschen Bundestages**

Gregor Amann
Dr. Hans-Peter Bartels
Sören Bartol
Dirk Becker
Ute Berg
Kurt Bodewig
Hans Martin Bury
Martin Dörmann
Elvira Drobinski-Weiß
Martin Dulig
Sebastian Edathy
Siggi Ehrmann
Martina Eickhoff
Gabriele Frechen
Peter Friedrich
Sigmar Gabriel
Martin Gerster
Kerstin Griese
Michael Hartmann
Nina Hauer
Hubertus Heil
Iris Hoffmann
Johannes Jung
Josip Juratovic
Uli Kelber
Astrid Klug
Nicolette Kressl
Dr. Hans-Ulrich Krüger
Christian Lange
Christoph Matschie
Katja Mast
Ursula Mogg
Detlef Müller
Gesine Multhaupt
Dr. Erika Ober
Thomas Oppermann
Steffen Reiche
Dr. Carola Reimann
Birgit Roth
Michael Roth
Silvia Schmidt
Carsten Schneider
Karsten Schönfeld
Sven Schulz
Dr. Martin Schwanholz
Rita Schwarzelühr-Sutter
Dr. Ditmar Staffelt
Rolf Stöckel
Ute Vogt
Andreas Weigel
Dr. Rainer Wend
Andrea Wicklein

Referentinnen & Referenten

Begrüßung:

Dr. Tobias Dürr, Chefredakteur Berliner Republik

Einführung:

Dr. Rainer Wend, MdB

Podium:

**Wolfgang Tiefensee, Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung**
Prof. Wolfgang Stölzle, Universität St. Gallen, Schweiz
Dr. Norbert Benschel, Vorstand Deutsche Bahn AG
Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz pro Schiene e.V.

Moderation:

Rita Schwarzelühr-Sutter, MdB

Zeitschrift *Berliner Republik* · Chefredakteur: Dr. Tobias Dürr
Postfach 61 03 22 · 10925 Berlin
T. 030-255 94 162 · F. 030-255 94 165 · E. info@b-republik.de

Veranstaltungsmanagement & Sponsoring: republik movida GmbH
Geschäftsführer: Lars Rohwer · Invalidenstraße 35 · 10115 Berlin
T. 030-280 99 676 · F. 030-280 41 907 · E. info@republik-movida.de

Dr. Tobias Dürr



Beruflicher Werdegang

- 1984 Abitur, Gymnasium Ohlstedt, Hamburg
- 1984-1987 Berufsausbildung zum Reedereikaufmann, Hamburg-Südamerikanische
Dampfschiffahrtsgesellschaft, Hamburg
- 1987-1988 Einjähriger Studienaufenthalt in Kapstadt und Stellenbosch, Republik Südafrika
- 1988-1995 Studium der Politikwissenschaft, der Neuen und Mittleren Geschichte und des
Öffentlichen Rechts, Georg-August-Universität Göttingen; Magister Artium („sehr
gut mit Auszeichnung“) und Promotion („summa cum laude“)
- 1989-1995 Hochbegabtenstipendium der Studienstiftung des Deutschen Volkes
- 1993 Preis des Landes Niedersachsen für „hervorragende Studienleistungen“
- 1995-1999 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Zentrum- für Europa- und Nordamerikastudien
und am Seminar für Politikwissenschaft der Universität Göttingen.
Arbeitsschwerpunkte: Politische Parteien und Gesellschaft, Politisches System der
Vereinigten Staaten, Politik und Gesellschaft Ostdeutschlands
- 1995-1999 Regelmäßiger Autor von Essays und Kommentaren für verschiedene Tages- und
Wochenzeitungen sowie Zeitschriften und Rundfunksender („Die Zeit“, „Die Welt“,
„Frankfurter Rundschau“, „Die Woche“, „die tageszeitung“, „Blätter für deutsche und
internationale Politik“, „Neue Gesellschaft“, „DeutschlandRadio“ etc.)
- 1999-2001 Redakteur im Ressort Politik der Wochenzeitung „Die Zeit“, Hamburg
- 2003-2004 Mitarbeiter im Planungsstab des Parteivorstandes der Sozialdemokratischen Partei
Deutschlands, Berlin; programmpolitischer Berater von SPD-Generalsekretär Olaf
Scholz
- Seit 2001 Chefredakteur der politischen Zeitschrift „Berliner Republik“, Berlin; Publizist,
politischer Berater, Redenschreiber, Ghostwriter, Übersetzer, Buchautor und
Herausgeber
- Seit 2002 Politischer Berater des Brandenburger Ministerpräsidenten Matthias Platzeck
- Seit 2007 Vorsitzender des Think Tank „Das Progressive Zentrum e.V.“, Berlin

Dr. Rainer Wend



Beruflicher Werdegang

1973	Abitur
1974-1979	Jurastudium in Marburg und Münster
1980-1982	Assistent an der Universität Bielefeld
1982	Promotion
1982-1984	Referendariat
Seit 1984	niedergelassener Anwalt
Bis 12/2005	Gesellschafter einer Rechtsanwalts-, Notar- und Steuerberatersozietät mit Büros in Bielefeld, Bitterfeld und Solingen
Seit 1970	Mitglied der SPD
1994-2003	Bürgermeister der Stadt Bielefeld
Seit 1998	Mitglied des Deutschen Bundestages

Ausschüsse und Gremien

Seit 11/2005	wirtschaftspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion
2002-2005	Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Arbeit des Deutschen Bundestages; Stellvertretendes Mitglied im Rechtsausschuss
03/02 – 09/02:	wirtschaftspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion
Seit 2002	Mitglied im Fraktionsvorstand der SPD-Bundestagsfraktion

Statement

Ziel aktiver Wirtschaftspolitik ist es, den Abbau industrieller Arbeitsplätze zu stoppen und neue Arbeitsplätze in der Industrie und im Dienstleistungssektor zu schaffen. Dafür müssen wir Leitmärkte entwickeln und neue Technologien fördern. Wir sollten deshalb stärker als bislang deutlich machen, dass die Zeiten konservativer Industriepolitik vorbei sind. Unser Augenmerk liegt nicht mehr auf der Förderung einzelner Unternehmen, sondern auf der gezielten Unterstützung von Zukunftsstrukturen. Nur so kann ein Klima geschaffen werden, in dem sich Investoren auf der Suche nach einem geeigneten Standort für unser Land entscheiden.

Die Logistik ist eine unserer Wachstumsbranche. Mehr als 60.000 Logistik Unternehmen beschäftigen hierzulande 2,6 Mio. Mitarbeiter. Mit der Deutschen Post und der Deutschen Bahn kommen zwei der weltweit größten Logistikunternehmen aus Deutschland. Die Logistik bietet aber auch kleinen und mittleren Unternehmen große Chancen. Sie können Nischen besetzen, da sich die Wertschöpfungsketten immer stärker spezialisieren. Wir sollten dafür sorgen, dass sich die Logistikbranche zum Leitmarkt weiterentwickelt und so zum wichtigen Standortfaktor und Motor für Wachstum wird.

Es gibt drei Aufgaben, der sich die Politik für die langfristige Entwicklung der Logistik am Standort Deutschland stellen muss.

1. Fachkräftebedarf

Noch immer absolvieren zu wenige junge Menschen an den Universitäten und Fachhochschulen den Studiengang Logistik. Wirtschaft und Politik müssen daher gemeinsam die Ausbildungsangebote an den Hochschulen verstärken. Die Betriebe müssen darüber hinaus Fort- und Weiterbildung ausdehnen. Aber das wird kurzfristig nicht reichen. Daher müssen wir ein geregeltes Zuwanderungssystem für qualifizierte Fachkräfte einführen. Nur so kann der stetig wachsende Fachkräftebedarf der Logistikbranche gedeckt werden.

2. Clusterförderung

Aktive Wirtschaftspolitik bedeutet auch, das vorhandene Potenzial besser zu nutzen. Neben die staatliche Innovationsförderung muss daher eine gezielte Clusterpolitik treten. Cluster sind Netzwerke von Unternehmen und Forschungseinrichtungen innerhalb einer Region, die über Liefer- oder Wettbewerbsbeziehungen miteinander in Beziehung stehen. Ziel der Clusterpolitik ist es, wissenschaftliche Erkenntnisse und Forschungsergebnisse schneller in neue Produkte oder Prozesse umzusetzen. Der von der Großen Koalition initiierte Spitzencluster-Wettbewerb ist daher ein Anfang in die richtige Richtung.

3. Förderung neuer Technologien

Neue Technologien wie die RFID-Technik (Funkfrequenz) haben viele denkbare Einsatzmöglichkeiten – zum Nutzen von Bürgern und Unternehmen. Deutschland ist in der RFID-Forschung bereits heute führend. RFID könnte eine neue Entwicklungslinie des Internets auslösen. Daraus könnte sich ein wichtiger Wachstums- und Beschäftigungsmotor entwickeln, den es lohnt zu fördern.

Wir sollten die Diskussion über Möglichkeiten und Grenzen der staatlichen Gestaltung von Wirtschaftspolitik fortsetzen. Dabei brauchen wir beides: die selbstbewusste exekutive Gestaltung moderner Technologiepolitik auf der einen, staatliche Zurückhaltung hinsichtlich der administrativen Belastungen unserer Unternehmen auf der anderen Seite. Wir müssen auf bestehende Wertschöpfungsketten aufbauen und Leitmärkte entwickeln. Neue Technologiefelder sind die Basis, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland zu erhalten. Innovation heißt: Neues aufbauen. Dazu müssen wir Mobilität und Umsteigen auf Neues fördern – nicht Altes fest zementieren.

Wolfgang Tiefensee



Beruflicher Werdegang

1974	Facharbeiter für Nachrichtentechnik
1989	Diplomingenieur für Elektrotechnik
1989-1990	politische Arbeit am Runden Tisch Leipzig, Berufung als Stadtrat ohne Ressort, kurzzeitig Stadtverordneter (parteilos, Fraktion Bündnis 90)
1994	Bürgermeister und 1. Stellvertreter des Oberbürgermeisters, Beigeordneter für Jugend, Schule und Sport1
1995	Eintritt in die SPD
1998	Wahl zum Oberbürgermeister der Stadt Leipzig
2000	Vizepräsident des Deutschen Städtetages
2002	Präsident des Europäischen Städtenetzwerkes "EUROCITIES"
07/ 2005	Wiederwahl zum Oberbürgermeister der Stadt Leipzig
Seit 11/2005	Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Beauftragter der Bundesregierung für die neuen Bundesländer

Statement:**Güterverkehr und Logistik zwischen Globalisierung und Klimaschutz**

Wir leben in einer Zeit des Wandels. Beschaffung und Vermarktung und in zunehmendem Maße auch Produktionsverbände spielen sich nicht mehr national, sondern global ab. Als Güter- und Logistikkreisläufe in Europa und bedeutende Exportnation profitiert Deutschland besonders von den weltweiten Logistiksystemen und Transportnetzen. Nach aktuellen Prognosen könnte das Güterverkehrsaufkommen in Deutschland bis zum Jahr 2050 gegenüber heute um etwa die Hälfte zunehmen - eine Steigerung von 3,7 Mrd. t auf ca. 5,5 Mrd. t.

Der Verkehr nimmt also dramatisch zu. Die entscheidende Frage muss es daher sein, wie wir dieses Wachstum bewältigen und zugleich die Belange der Umwelt, der Beschäftigung und der Menschen berücksichtigen. Denn Verkehrswachstum darf nicht automatisch zu einer Zunahme beim Flächenverbrauch für Infrastruktur, beim Energieverbrauch, bei der CO₂-Belastung und auch bei der Lärmbelastung bedeuten.

Das ist zuallererst eine politische Aufgabe, der wir Sozialdemokraten uns stellen. Wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Umwelt- und Klimaschutz müssen zukünftig keinen mehr Widerspruch darstellen. Angesichts des zunehmenden Verkehrs und der ökonomischen Bedeutung – auch und gerade für Arbeitsplätze – können wir auf einen weiteren Ausbau unserer Infrastruktur nicht verzichten. Aber wir werden noch genauer schauen müssen, wie wir bestehende Netze mit Hilfe intelligenter Technologien effizienter nutzen können.

Die Logistik ist hier ein wichtiger Schlüssel. Die Branche hat sich fast unbemerkt zu einer der tragenden Säulen unserer Wirtschaft entwickelt. Neben den großen Industrien ist sie inzwischen zum Vorzeigeobjekt der deutschen Wirtschaft geworden mit 170 Milliarden Euro Umsatz und mehr als 2,5 Millionen Beschäftigte. Um die Spitzenstellung, die Deutschland heute als Drehscheibe internationaler Logistik hat, zu sichern und weiter auszubauen, erarbeiten wir den Masterplan Güterverkehr und Logistik, der bei der Kabinettsklausur im August in Meseberg als wichtiger Schwerpunkt der Arbeit der Bundesregierung bekräftigt wurde.

Zugleich gilt es, das Wachstum klimafreundlich zu bewältigen. Hierzu brauchen wir neue Antriebstechnologien und Kraftstoffe. Dazu gehört aber auch eine noch bessere und effizientere Nutzung der Verkehrsträger und zwar sowohl einzeln als auch in Kombination, durch eine bessere Organisation von Verkehr. Innovative Technologien aus der Logistik und der Verkehrstelematik werden hier einen wichtigen Beitrag leisten.

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle



Beruflicher Werdegang

- 1983-88 Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Universität Stuttgart-Hohenheim und der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Mannheim
- 1989-99 Wissenschaftlicher Mitarbeiter, seit 1994 Akademischer Rat am Fachgebiet Unternehmensführung des Instituts für Betriebswirtschaftslehre der TU Darmstadt.
- 1993 Promotion zum Dr. rer. Pol. Am Fachbereich Rechts- und Wirtschaftswissenschaften der TU Darmstadt.
- 1994 Verleihung des Wissenschaftspreises 1993 der Stinnes AG für die, im Erich Schmidt Verlag veröffentlichte Dissertation „Umweltschutz und Entsorgungslogistik“.
- 1999 Habilitation, Verleihung der Lehrbefugnis für das Fach Betriebswirtschaftslehre und Ernennung zum Privatdozent durch den Fachbereich Rechts- und Wirtschaftswissenschaften der TU Darmstadt.
- 1999 Ernennung zum Universitätsprofessor im Zuge der Berufung auf die Professur für Betriebswirtschaftslehre der Brau- und Lebensmittelindustrie an der TU München (Standort Weihenstephan).
- 2001 Berufung auf den Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Logistik und Verkehrsbetriebslehre an der Universität Mannheim.
- 2002 Ernennung zum Direktor des Zentrums für Logistik und Verkehr (ZLV) der Universität Duisburg-Essen (ehemals: Gerhard-Mercator-Universität Duisburg).
- 2004 Berufung durch die Universität St. Gallen als Ordinarius für Logistikmanagement Studiendirektor Executive MBA in Logistikmanagement, Universität St. Gallen.

Aktuelle Tätigkeit:

Inhaber des Lehrstuhls für Logistikmanagement und Studiendirektor EMBA in

Logistikmanagement, Universität St. Gallen

Berufenes Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat für Verkehr beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Statement:

Logistik-Innovationen: Es sind Produkt- von Prozessinnovationen zu unterscheiden. Produktinnovationen (z.B. Telematiklösungen; Fahrzeugtechnologie, RFID) führen häufig zu Prozessinnovationen in der Logistik (z.B. neue Logistikkonzepte).

Bewertung von Logistik-Innovationen: Grundsätzlich lassen sich eine betriebswirtschaftliche und eine gesamtwirtschaftliche Bewertungsperspektive unterscheiden. Betriebswirtschaftliche Bewertungsprobleme bestehen beispielsweise in der Kostenzurechnung zu einzelnen Logistik- und Verkehrsaktivitäten oder auch in der Abschätzung der Zahlungsbereitschaft für Logistik- und Verkehrsleistungen. Bewertungsmaßstab ist generell die einzelwirtschaftliche Effizienz. Gesamtwirtschaftlich stellt sich die Frage nach der Wohlfahrtssteigerung durch Logistik-Innovationen. Hierbei sind neben den betriebswirtschaftlichen Kenngrößen auch gesellschaftliche / soziale sowie umweltbezogene Kriterien heran zu ziehen. Somit umfasst der gesamtwirtschaftliche Effizienzbegriff mehrere Bewertungsdimensionen. Betriebswirtschaftlich effiziente Lösungen können im Einzelfall gesamtwirtschaftlich nicht optimal sein.

Verkehrsinfrastruktur: Kapazitätsprobleme ergeben sich häufig durch punktuelle Engpässe in Verkehrsnetzen, z.B. an Knotenpunkten (Terminals) oder infolge von Durchfahrtslimitierungen (Tunnels, Brücken, Baustellen). Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur müssen an der Netzleistungsfähigkeit und nicht an prestigeträchtigen (Mega-) Projekten ausgerichtet werden.

Künftige Bedeutung der Logistik: Sie gilt generell als Treiber / Enabler der wirtschaftlichen Entwicklung und erbringt existenzsichernde Dienstleistungen für die gesamte Wirtschaft. Damit kann Logistik als strategischer Standortfaktor für Deutschland qualifiziert werden.

Dr. Norbert Bense



Lebenslauf

Dr. Norbert Bense ist seit 2005 Vorstandsmitglied für Transport & Logistik

Dr. Norbert Bense wurde am 14. Dezember 1947 in Steinau geboren. Nach einer Berufsausbildung nahm er 1968 das Studium der Chemie in Berlin auf. 1977 promovierte er zum Dr. rer. nat.

Von 1977 bis 1987 war er für die Schering AG, Berlin tätig, zuletzt als Leiter der zentralen Personalentwicklung/ Aus- und Weiterbildung. 1987 wechselte Dr. Norbert Bense nach Wiesbaden zu R+V Versicherung, wo er bis 1992 als Leiter des Personal- und Sozialwesens verantwortete.

1992 bis 1996 war er bei der Daimler-Benz Aerospace AG als Leiter des Direktionsbereiches München für Personalentwicklung/ Führungskräftebetreuung tätig. 1994 wurde er zum Direktor ernannt.

Am 1. Juli 1996 wurde Dr. Norbert Bense Mitglied des Vorstands der Daimler-Benz InterServices (debis) AG in Berlin. Dort betreute er das Ressort Personal als Arbeitsdirektor sowie den Geschäftsbereich Immobilienmanagement und war gleichzeitig Mitglied der Geschäftsführung der debis Systemhaus GmbH, wo er den Personalbereich verantwortete.

2001 wurde Dr. Norbert Bense Mitglied des Vorstands der DaimlerChrysler Services AG, Berlin, verantwortlich für den Bereich Human Resources.

Von Juni 2002 bis März 2005 war Dr. Norbert Bense Personalvorstand der Deutschen Bahn AG.

Seit 17. März 2005 ist Dr. Norbert Bense verantwortlich für den Vorstandsbereich Transport und Logistik.

Statement:

Logistikbranche – wichtige Säule der deutschen Wirtschaft

Die Logistikwirtschaft in Deutschland erreichte in 2006 einen geschätzten Umsatz von ca. 190 Mrd. € und rangiert damit nach der Automobilindustrie auf Rang zwei der größten Branchen, noch vor Maschinenbau und Chemischer Industrie. Mit rund 2,6 Mio. Erwerbstätigen ist die Logistikwirtschaft der mit weitem Abstand größte Arbeitgeber in Deutschland. Infolge der Breite der beschäftigten Anforderungsprofile und des hohen Anteils an gering Ausgebildeten und Arbeitskräften ohne Berufsausbildung kommt der Logistikwirtschaft eine besondere Rolle auf dem Arbeitsmarkt zu.

In anspruchsvollem Umfeld auch künftig beste Perspektiven für Logistik

Mit fortschreitender internationaler Arbeitsteilung wird das Wachstum im Güterverkehr in den nächsten Jahren anhalten. Bis zum Jahr 2012 ist mit hohen einstelligen Wachstumsraten in den Bereichen Luft- und Seefracht, aber auch Landverkehr und auf der Schiene sowie besonders im Bereich Kontraktlogistik zu rechnen. Die fortschreitende Deregulierung der europäischen Güterverkehrsmärkte, insbesondere im Schienengüterverkehrsmarkt, gibt dabei zusätzliche Impulse. Gleichzeitig führt die verstärkte Sensibilisierung der Nachfragerseite für Klimawandel zu einer Erhöhung der Nachfrage nach umweltfreundlichen Transportlösungen.

Infrastruktur als Grundvoraussetzung für weiteres Wachstum

Angesichts der hohen Wachstumsraten wird Verkehrsinfrastruktur zunehmend zu einem Engpassfaktor, gerade auf den Hauptkorridoren und im Seehafenhinterlandverkehr. Die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Deutschland wird maßgeblich durch die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Der Standortvorteil Deutschlands mit seiner im internationalen Vergleich exzellenten Verkehrsinfrastruktur muss durch Ausbau und Erhalt der Verkehrswege gesichert werden. Die künftigen Herausforderungen aus dem erwarteten Verkehrswachstum lassen sich nur bei Fokussierung auf verkehrlich und volkswirtschaftlich effiziente Bauvorhaben meistern.

Innovationen von wachsender Bedeutung

Zusätzlich werden zur Bewältigung des Wachstums und zur Berücksichtigung der steigenden Anforderungen der Logistikkunden, zum Beispiel mit Blick auf die Umweltfreundlichkeit von Transport- und Logistiklösungen, Innovationen immer wichtiger. Hierzu zählen einerseits technische Innovationen wie z.B. 14.000 TEU Containerschiffe, der Airbus 380F oder überlange Güterzüge ebenso wie die Entwicklung der Hybrid-Lkw oder Verbundstoffbremsen zur Lärmreduktion im Schienengüterverkehr. Andererseits zählen hierzu aber auch all jene innovativen Lösungen, die eine intelligente Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger beinhalten und dadurch ihre spezifischen Stärken zu einer optimalen Komplettlösung verbinden. Insgesamt wird die Fähigkeit zur Innovation - im Wettbewerb der Logistiker, aber auch im Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte - eine immer größere Bedeutung erlangen.

Der Kundennutzen ist das entscheidende Erfolgskriterium für Innovationen

Entscheidend für die Bewertung jeder Art von Innovation ist der Erfolg am Markt und damit der für den Kunden entstehende Nutzen!

Dirk Flege



Beruflicher Werdegang

- 1985-1987 Studium der Politikwissenschaft (Diplom) und des öffentlichen Rechts (Wahlpflicht) an der Philipps-Universität Marburg mit Vordiplomabschluss
- 1987-1991 Studium der Politikwissenschaft (Diplom) und des öffentlichen Rechts (Wahlpflicht) an der Universität Hamburg
- 1991 Diplom-Politologe
- 1991-1993 Redaktionsvolontariat bei der „Nordwest-Zeitung“ in Oldenburg
- 1993-1994 Wissenschaftlicher Mitarbeiter des SPD-Bundestagsabgeordneten Dr. Dietmar Mattered (Sachsen) in Bonn
- 1994-1998 Geschäftsführer des Naturschutzbundes Deutschland (NABU), Landesverband Baden-Württemberg e.V., in Stuttgart
- 1998-1999 Manager Neue Geschäftsfelder in der Zentrale der Deutschen Post AG in Bonn
- 1999-2001 Bundesgeschäftsführer des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) e.V. in Bonn
- Seit 12/2001 Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e.V.

Kurzstatement:

1) **Die Schiene muss und wird eine zentrale Rolle im Wachstumsmarkt Logistik spielen.**
Die Schiene ist als Teil logistischer Ketten bereits etabliert und profitiert zusätzlich von den aktuellen Markttrends:

- Zunehmende Internationalisierung des Warenverkehrs,
- Steigende Transportentfernungen,
- Vermehrter Einsatz von Containern,
- Wachsende Bedeutung von Energieeffizienz beim Transport.

2) **Die Schiene hat in Deutschland und Europa noch große Wachstumspotenziale.**

In den großen Wirtschaftsräumen außerhalb Europas ist die Schiene heute im Güterverkehr die Nummer eins – noch vor der Straße.

Das Potenzial der Schiene ist in Europa dagegen noch bei weitem nicht ausgenutzt. Europa leistet sich trotz Klimawandel und Ressourcenverknappung immer noch den Luxus eines überwiegend straßenbasierten Transportsystems.

3) **Die Schiene kann bei der Bewältigung der verkehrspolitischen Herausforderungen helfen.**

Zentrale verkehrspolitische Herausforderungen im Bereich Logistik und Güterverkehr sind:

- Klimawandel,
- Energieeffizienz,
- Nachhaltigkeit.

Die Schiene hat in diesen Feldern systembedingte Vorteile, die einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung dieser Herausforderungen leisten können.

4) **Die Politik muss Infrastrukturengpässe auf der Schiene angehen.**

Das anhaltende Wachstum des Schienengüterverkehrs erfordert die zügige Bereitstellung von Bundesmitteln für den Ausbau der Schieneninfrastruktur in zentralen Korridoren. Für den Seehafen-Hinterland-Verkehr sind die aktuellen Ausbauforderungen bereits von der DB Netz AG gemeinsam mit den Seehäfen identifiziert worden.

Zugleich wird die Schienenbranche selbst durch innovative Betriebskonzepte Beiträge zur weiteren Kapazitätssteigerung leisten.

5) **Die Nutzung der Schiene als Teil logistischer Ketten muss weiter erleichtert werden.**

Die Nutzung der Schiene als Teil logistischer Ketten ist immer noch durch technische Barrieren und Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern erschwert. Strategisches verkehrspolitisches Ziel muss daher vor dem Hintergrund der beschriebenen Herausforderungen der schrittweise Abbau dieser Hindernisse sein.

Zentrale Handlungsfelder sind:

- gezielter Ausbau der Schieneninfrastruktur (Engpässe, aber auch Gleisanschlüsse),
- Ladeeinheiten KV-tauglich machen,
- Abbau von Hemmnissen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr,
- Externe Kosten internalisieren, Maut weiterentwickeln.

Rita Schwarzelühr-Sutter



Persönlicher Lebenslauf

- 1982 Abitur am Hochrhein-Gymnasium Waldshut
1983-1989 Studium der Wirtschaftswissenschaften in Freiburg im Breisgau und Zürich (Schweiz)
1989 Abschluss mit dem Lizentiat der Wirtschaftswissenschaft (Richtung Betriebswirtschaft),
Dipl. Betriebswirtin (Uni Zürich)
1992-1996 Marketing Assistentin
1997-2005 Beratung und Kommunikation für Karin Rehbock-Zureich, MdB
seit 2005 Mitglied des Deutschen Bundestages

Politischer Lebenslauf

- seit 1994 Mitglied der SPD
seit 1995 Mitglied des SPD-Kreisvorstandes Waldshut
seit 1999 stv. Vorsitzende des SPD-Ortsvereins Lauchringen
seit 1999 stv. Vorsitzende des AsF-Kreisverbandes Waldshut
seit 1999 Mitglied im Gemeinderat Lauchringen
seit 2001 Vorsitzende des SPD-Kreisverbandes Waldshut
seit 2004 Mitglied im Kreistag Waldshut
2004-2005 Vorsitzende der SPD-Fraktion im Kreistag Waldshut
seit 2005 Mitglied des Deutschen Bundestages
Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Mitglied im Unterausschuss "Zustand des Schienennetzes und Sicherung einer leistungsfähigen und sicheren Schieneninfrastruktur für die Zukunft", Vorsitzende der Unter-Arbeitsgruppe "Verkehr und Klima" der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der SPD-Bundestagsfraktion,
Mitglied im Eisenbahninfrastrukturbeirat bei der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Stv. Mitglied im Petitionsausschuss
Stv. Mitglied der Konfliktkommission der Tarifgemeinschaft von Abgeordneten des Deutschen Bundestages

Mitgliedschaften und Ehrenamt

Mitglied bei ver.di, AWO, KLAR – Kein Leben mit atomaren Risiken, EUROSOLAR – Europäische Vereinigung für erneuerbare Energien e.V., Hospizdienst e.V., Gegen Vergessen – Für Demokratie e.V., Deutsche Parlamentarische Gesellschaft e.V., Interparlamentarische Arbeitsgemeinschaft, Tarifgemeinschaft von Abgeordneten des Deutschen Bundestages