

In dieser Ausgabe 1/2005 – Januar

- Logistik Wirtschaft und Automobilindustrie
- Märkte für Navigationssatellit Galileo entwickeln
- Vorstand der PG Schienenverkehr in Brüssel und London
- Neu im Verkehrsforum: CTcon, ARS Altmann AG, TX Logistik

Logistikwirtschaft und Automobilindustrie fordern von der Verkehrspolitik:

„Logistikstandort Deutschland auch durch Infrastruktur stärken“

Berlin – „Logistikwirtschaft und Automobilindustrie sind untrennbar miteinander verzahnt und unverzichtbar für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Darum fordert die Wirtschaft von der Verkehrspolitik den gezielten Ausbau der Infrastruktur

für Straße und Schiene, Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn und weitestgehende Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs in Europa“, sagte VDA-Präsident **Prof. Dr. Bernd Gottschalk**, Mitglied des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums, auf einer Veranstaltung der Kühne-Stiftung und des Deutschen Verkehrsforums in Berlin.

Hochrangige Repräsentanten beider Wirtschaftszweige ließen keinen Zweifel daran, dass in Zukunft Staus auf den Straßen und zu langsame Eisenbahnverkehre in Deutschland und Europa das Wirtschaftswachstum hemmen und damit dem Wirtschaftsstandort Deutschland erheblichen Schaden zufügen können. Das Bewusstsein für den Logistikstandort müsse sich schnellstens ändern, andernfalls werde Deutschland im internationalen Wettbewerb weiter nach hinten fallen, war die einhellige Meinung der Experten.

Klaus Michael Kühne, Präsident der Kühne-Stiftung, forderte, Mitarbeiter im Bereich



Fordert den gezielten Ausbau der Infrastruktur: Prof. Bernd Gottschalk.

Logistik weiter zu qualifizieren und diese zu den angebotenen Aus- und Weiterbildungsprogrammen der verschiedenen Universitäten und Fachorganisationen zu entsenden. Nur dadurch sei es möglich, auch zukünftig den Logistikstandort Deutschland und Europa wegweisend und innovativ zu positionieren.

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Vorsitzender des Direktoriums des Kühne-Instituts für Logistik an der Universität St.Gallen, ging auf die besonderen Herausforderungen im Anlaufmanagement für neue Modelle der Automobilindustrie ein. Nach seiner Auffassung sind die Stellhebel des unternehmensübergreifenden Anlaufmanagements die Anlaufplanung und -steuerung, das Änderungsmanagement und das Störungsmanagement. Mit der dreidimensionalen Darstellung des so genannten St.Galler Anlaufwürfels zeigte Stölzle das Zusammenspiel von Mensch, Informations- und Kommunikationssystemen und den Faktoren Qualität, Zeit und Kosten als Stellschrauben auf den verschiedenen Managementebenen auf. Transparenz der Prozesse und Kompetenz der Mitarbeiter beschleunigten die Veränderungen im Anlaufmanagement der Automobilindustrie und schafften neue Perspektiven.

Die Abkehr von der Reaktion zur Aktion mit pro-aktiven Lieferanten erzeuge einen klaren Wettbewerbsvorteil. Beim Wechsel vom innerbetrieblichen zum un-

„Logistik ist unbestritten einer der wichtigsten Wachstumsmärkte und führende Köpfe in der Logistik sind ein wesentlicher Standortfaktor.“
Klaus-Michael Kühne



ternehmensübergreifenden Anlaufmanagement müssten die übergreifenden Anlaufprozesse klar definiert und organisiert werden. Stölzle wörtlich: „Lieferanten und Automobilhersteller brauchen technisch und sozial kompetente Anlaufmanager. Der Schlüssel zum Erfolg liegt in der operativen Umsetzung, Zusammenarbeit ist wichtiger als Steigerung des Kostendrucks.“

„Die optimale Belieferung der Produktion ist schon heute nicht mehr sichergestellt, Staus strangulieren das weitere Wirtschaftswachstum, der Ausbau der Verkehrswege ist dringend erforderlich“, sagte **Dr. Rolf Bartke**, Leiter des Geschäftsbereichs Mercedes-Benz Transporter von DaimlerChrysler, und gleichfalls Präsidiumsmitglied des Forums. Er zeigte am Beispiel der Transporterfamilie bei DaimlerChrysler die internationale Arbeitsteilung der Automobilindustrie auf.

Die schnellen Veränderungen durch Effizienzdruck und Wettbewerb lasse keinen Spielraum für zentrale Entwicklung und Fertigung, hinter jedem Modell stehe ein filigranes Netzwerk optimierter Kooperation. Die Ausweitung auf die wachsende Zahl der Zulieferer in Europa und Übersee erfordere ein reibungsloses Zusammenspiel der Logistiksysteme, die sich insgesamt auf vier Kontinente erstreckte. Diese globale Ausrichtung der Fertigung entscheide über den Gesamterfolg eines Unternehmens am Weltmarkt. Einwandfrei funktionierende Verkehrswege seien ein wichtiger Standort-



Sieht in der Logistik die Stellschrauben für effiziente Produktion: Prof. Stölzle.

faktor für Deutschland, damit nicht nach den Zulieferern auch die OEMs wegen hoher Löhne und mangelnder Infra-

„Für die Automobilindustrie findet der Zuwachs der Logistik weitestgehend auf der Straße statt, die Bahn muss sich anstrengen und europaweite Logistikkonzepte anbieten, wenn sie ihren heutigen knappen Marktanteil beim zukünftigen Wachstum zumindest halten will.“
Dr. Rolf Bartke

struktur das Land verlassen müssten. Das Schienentransportvolumen könne nur durch den Ausbau der Schienenwege und der Umschlagpunkte Bahn-Lkw auf seinem heutigem Anteil gehalten werden.

Detthold Aden, Vorsitzender des Vorstandes BLG Logistics Group AG & Co. KG und ebenfalls Präsidiumsmitglied, setzt mit 3,5 Millionen Fahrzeugen, die jährlich in Bremerhaven abgefertigt und in großem Umfang durch die BLG logistisch betreut werden, auf ein europaweit wirksames Hafenkonzert, um die Wachstumsmärkte Osteuropa und Russland effizient bedienen zu können. Der BLG-Chef verwies auf die enge Verbindung zwischen Seehafen und Automobilindustrie. Der Begriff Seehafen könne nicht mehr standortisoliert und ausschließlich wasserbezogen gesehen werden. Aden: „Ein moderner Seehafen mit marktorientiertem Leistungs-Portfolio und einer passenden Peripherie hat wesentlich mehr zu bieten.“ Er ging auf konkrete Beispiele aus der Praxis ein und sagte weiter, die BLG LOGISTICS GROUP sei heute ein internationaler Logistik-Provider.

Eine der Kernkompetenzen sei die Automobil-Logistik, die wie bei den Herstellern zwischen den beiden Bereichen Produktions-Logistik und Fertigfahrzeug-Logistik unterscheidet. Für beide Ausrichtungen habe sein Unternehmen das Knowhow sowohl für inländische Her-

„Der Seehafen ist für den Außenhandel zwar absolut unerlässlich – die alte Vorstellung vom schlichten Umschlagsplatz für Seegüter aber trifft die Realität schon lange nicht mehr.“ Detthold Aden.

steller wie auch für ausländische Marken entwickelt und sei damit federführend bei der Entwicklung globaler Logistikketten.

In der von Prof. Gottschalk moderierten Diskussionsrunde wurde deutlich, dass es

- deutliche Forderungen an die Verkehrspolitik gibt. Neben dem nachfragegerechten Ausbau der notwendigen Infrastruktur wird vor allem eine
- Schaffung europäisch vergleichbarer Rahmenbedingungen angemaht,
- die auch die neuen EU-Länder berücksichtigen.

Konrad Lehner, Vorsitzender des Vereins „Automobillogistik im BSL e.V.“ (AML), dessen Mitgliedsunternehmen ca. 90 Prozent des Marktes der Fahrzeuglogistik im Bereich Pkw-Transporte per Lkw abdecken, stellte die zeitgenaue Abholung der Fahrzeuge von den Produktionsstätten und die termingerechte Versorgung des Absatzmarktes in Kombination mit den verschiedenen Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasser am Beispiel einer typischen Transportkette



Sehen Handlungsbedarf der Politik zur Stärkung des Logistikstandorts Deutschland beim Infrastrukturausbau und der Schaffung der Rahmenbedingungen, v.l.: Detthold Aden, Dr. Rolf Bartke, Prof. Bernd Gottschalk, Oliver Gross, Konrad Lehner und Dr. Bernd-Rüdiger Pahnke.

Hersteller-Kunde dar. Automobillogistik für Neufahrzeuge werde durch das hohe Anforderungsprofil der Verlager im Hinblick auf Zeitqualität, Erhaltung der Produktqualität in der Transportkette, Senkung der Prozesskosten und Nachhaltigkeit geprägt. Das Gewerbe erfülle diese Vorgaben trotz beständiger Veränderungen. Für die Logistikanbieter müsse aktuell eine Kompensation für die Faktoren Maut, Energiekosten und Personalkosten geleistet werden. Schienenverkehre haben bei Automobiltransporten einen hohen Stellenwert in der Distribution von Neufahrzeugen und dem Transport großer Baugruppen.

Nur durch langfristige Verträge, vorausgerichtete Kapazitätsplanung, disziplinierte Kapazitätsbestellungen und angemessene Vergütung für die Waggon-einsteller durch die Kunden sei ein erkennbarer Rückgang von Waggonkapazitäten zu begegnen. Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen, müsse der Einsatz spezialisierter privater Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) intensiviert werden. Erheblicher Zuwachs entstehe durch das größere Europa für die Schiene so Lehner: „Allein in den neuen EU-Ländern werden ca. 2,0 Mio. Fahrzeuge produziert, wovon ca. 1,0 Mio. Fahrzeuge „bahnfähig“ sind.“

Oliver Gross, Geschäftsführer GEFCO Deutschland GmbH, verdeutlichte die Logistikaufgaben aus der Sicht der französischen PSA-Gruppe. GEFCO decke als deren für Transport zuständiges Tochterunternehmen das komplette Portfolio ab, von der Lagerhaltung, über Vormontage, der Fertigfahrzeugbelieferung bis hin zur Ersatzteilbelieferung, auch für andere namhafte Hersteller.

Im Vordergrund stehe, so Gross die Kundenzufriedenheit, beim fertigen Fahrzeug wie auch bei den Zwischenstufen. Neben der Bildung von Supplierparks werde je nach Kundenwunsch zwischen den Beschaffungsarten Push oder Pull unterschieden. Der Hersteller (OEM) bestelle bei Push Produktionsteile bei seinem Lieferanten meistens mit den Lieferkonditionen frei Haus. Die Frachtkosten seien Bestandteil des Teilepreises. Somit zahle der OEM diese Fracht, ohne auf deren Höhe und Effektivität Einfluss zu haben. Bei der Pull-Beschaffung bestelle der OEM Produktionsteile bei seinem Lieferanten ab Werk und zahle die Fracht bei verringertem Teilepreis, aber vollständiger Kontrolle der Lieferumstände.

Das Mehrwegbehältersystem Gef-Box wurde dafür bei GEFCO als neues Pool-system entwickelt.

Dr. Bernd-Rüdiger Pahnke, Vorstand der Schenker Deutschland AG, stellte dar, wie sich Schenker und Stinnes Logistics in die Produktionskette der Automobilindustrie einbringen und bei wem die Steuerungskompetenz verbleibt. Er betonte die Notwendigkeit, dass Logistikiendienstleister, Fahrzeughersteller und Zulieferer zu gemeinsamen Konzepten kommen müssen, in denen Bedarf und Dienstleistung so aufeinander abgestimmt werden können, dass Wettbe-

werbsfähigkeit, Kosteneffizienz und auf Dauer angelegte Leistungsfähigkeit den gesamten Produktions- und Lieferprozess auch unter dem Gesichtspunkt des Qualitätsmanagements begleiten.

Märkte für GALILEO entwickeln:

Technologiesprung für Satellitennavigation

Berlin – Die am Programm beteiligten europäischen Regierungen sind gefordert, langfristige finanzielle Entscheidungen für das Navigationssatelliten-Projekt GALILEO zu treffen, um die notwendige Planungssicherheit auch für private Investoren sicherzustellen. GALILEO stellt eine neue Qualität für Navigation und Ortung dar, präzisere Signale und Zweiwegetechnik bedeuten gravierende Fortschritte gegenüber dem Einweg-GPS, das es jedoch durch garantierte Leistung, systemeigene Integrität und garantierte Ausfallsicherheit sehr sinnvoll ergänzt. Wirtschaft und Industrie sind jetzt aufgerufen, schon in Kürze neue Anwendungs- und Nutzungsstrategien und Produkte zu entwickeln. Geld lässt sich erst verdienen, wenn Kunden den Mehrwert, den es noch zu entwickeln gilt, dann auch kaufen. So lautet das Fazit des Symposium des Deutschen Verkehrsforums zum Thema „Mehrwertdienste auf Basis von GALILEO: Märkte jetzt schaffen!“ in Berlin.

Politik muss handeln

„Von der Politik werden jetzt die Zeichen erwartet, dass GALILEO vorangeht. Das amerikanische GPS-System ist nicht out. Es wird durch Europas GALILEO aber deutlich zielgenauer und sicherer. Mit sehr vielen weiteren Anwendungen bis hin zu Notfallmanagement oder Zeitsynchronisation von Kommunikations- und Energienetzen entsteht eine neue Qualität im Navigationssatellitensektor“, stellte Dekra-Vorstandsvorsitzender **Prof. Dr. Gerhard Zeidler** auf der Veranstaltung fest. Als Mitglied des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum und Vorsitzender

des Lenkungs-kreises Telematik/Telekommunikation informierte Zeidler die mehr als 80 Gäste aus Wirtschaftsunternehmen und Behörden über die vielfältigen Chancen, die sich europäischen und deutschen Unternehmen eröffnen. „Die deutsche Verkehrswirtschaft kann sich als innovationstreibender High-Tech-Sektor beweisen, indem sie exportfähige Systemlösungen präsentiert“, sagte Zeidler.



„Investoren wollen den Rückhalt der Regierungen sehen“: Prof. G. Zeidler.

Fachleute aus verschiedenen Bereichen präsentierten auf dem Symposium des Deutschen Verkehrsforums recht unterschiedliche Bewertungen der Perspektiven für GALILEO. Mit seinem Bericht „Status, Technik und Anwendungsmöglichkeiten“ stellte **Hans Marchlewski**, General Counsellor der Projektleitfirma GALILEO Joint Undertaking, das Gesamtprogramm vor. Die „Mehrwertdienste für GALILEO im Fokus“ umriss **Rainer Barthel**, Leiter Transport und Verkehr der ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH. **Dr. Martin Both**, Leiter Bereich Transportation der Dornier Consulting GmbH, zeigte die Notwendigkeit, mit einem strategischen Ansatz für Marketing und Vertrieb die derzeitigen Hürden der Unsicherheit im Programm zu überwinden, auf. Die Definitionsphase von GALILEO ist abgeschlossen. Die Entwicklungsphase geht bis 2006/07. Die Errichtungsphase dauert bis 2008, wenn ab 2006 die ersten Satelliten von Europas neuem Navigationssystem den Weg ins Weltall antreten. Im Vollbetrieb ab 2008 mit insgesamt 30 Satelliten sind dann Gesamtkosten von rund 3,5 Milliarden Euro vorgesehen. Mit GALILEO soll ein echtes public-private-partnership-Programm entstehen, in dem sich die Grundfinanzierung der öffentlichen Hand durch ESA und EU für Entwicklung, Bau, Transport ins All und den Anfangsbetrieb mit den kommerziellen Möglichkeiten der Wirtschaft verbinden soll.

entstehen, in dem sich die Grundfinanzierung der öffentlichen Hand durch ESA und EU für Entwicklung, Bau, Transport ins All und den Anfangsbetrieb mit den kommerziellen Möglichkeiten der Wirtschaft verbinden soll.

Hierzu wird die in Brüssel ansässige GALILEO-Projektgesellschaft in Kürze aus zwei Wettbewerbern ein Konsortium von Industrieunternehmen auswählen.

Dabei zählen die Regierungen darauf, dass nach ihren Basiskosten von 1,2 Milliarden Euro bereits in der zwei Jahre dauernden Phase der Inbetriebnahme des Systems rund zwei Drittel der veranschlagten Kosten von 2,2 Milliarden Euro von privater Seite aufgebracht werden und die jährlichen Betriebskosten von 220 Milliarden Euro ebenfalls von den privaten Betreibern erwirtschaftet werden. Die USA seien, so hieß es, insofern in einer besseren Lage, weil die Gesamtkosten für das GPS-System vom Verteidigungsministerium aufgebracht wurden und erst nachträglich eine zivile Nutzung entstand. Diese Möglichkeit sei der Europäischen Raumfahrtagentur ESA und der EU jedoch durch die Statuten mit der Festlegung auf ausschließlich zivile Nutzung verschlossen.

GALILEO

- wird erheblich genauer und technisch weiter entwickelt sein als die bisherigen Systeme,
- es deckt auch Gebiete ab, die von bisherigen Systemen kaum erfasst wurden,
- ist als erstes Satellitennavigationssystem überhaupt ein rein ziviles und damit unabhängig vom Militär. Wirtschaft und Beschäftigungslage sollen gleichermaßen vom Projekt profitieren: Nach einer Untersuchung von PricewaterhouseCoopers wird der volkswirtschaftlichen Nutzen auf rund zehn Milliarden Euro pro Jahr geschätzt, das würde ein Nutzen-Kostenverhältnis von rund 4,5 zu 1 bedeuten. Rund 100.000 Arbeitsplätze könnten entstehen. Noch allerdings ist GALILEO ein Zuschussgeschäft.

Beispiele für eine verstärkte Anwendung der GALILEO-Signale

- Luftverkehr, Navigation insgesamt, Schienen- und Straßenverkehr in Form von Waggonverfolgung oder Flottenmanagement
- Nutzung zu wissenschaftlichen Zwecken
- Kontroll- und Sicherheitsaufgaben bis hin zur genauen Positionierung von Hilfskräften im Notfall
- Bekämpfung von Staus auf Autobahnen oder verbessertes „Air Traffic Management“



Empfehlen die Vermarktung von Galileo jetzt, v. l.: **Dr. Uwe Sens, Norbert Schuldt, Dieter Dragon, Moderator Björn Helmke, Dr. Martin Both, Rainer Barthel und Hans Peter Marchlewski.**

- effektivere Polizei- und Feuerwehreinräumungen
- jederzeit per Handy abrufbare genaue Positionsangabe nebst Hinweisen für Weg und Ziel.

Mit GALILEO wird dann Geld zu verdienen sein, wenn die besseren Leistungen des Systems anderen Ländern oder privaten Unternehmen verkauft werden können, war sich die Diskussionsrunde im zweiten Teil der Veranstaltung einig. So will China beispielsweise zukünftig bei der Produktion von Handys mit integrierter Satellitennavigation den GALILEO-Standard nutzen und beteiligt sich dafür entsprechend an den Kosten.

In der Podiumsdiskussion zum Thema „Mehrwertdienste für GALILEO: Wie wird der Markt geschaffen?“, die Björn Helmke, Chefredakteur DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung moderierte, wurde klargestellt, dass jetzt Bewegung in das GALILEO-Projekt vor allem von Regierungsseite getragen werden muss, um echte Anreize für Marktinitiativen und Investoren zum Aufbau neuer Geschäftsfelder zu schaffen. Rainer Barthel setzt dabei vorrangig auf die Schaffung eines Verkehrstelematik-Portals, mit dem alle Verkehrsträger zukünftig optimierte Betriebsbedingungen entwickeln können. Dr. Martin Both stuft die Entwicklung als kritisch ein, wenn nicht seitens des Bundes und der übrigen Regierungen ein Basisnutzen, etwa für weitreichende Mautsysteme, als Leistung eingekauft wird. Sein Credo: Die Schaffung von mehr als 100.000 Arbeitsplätzen durch GALILEO müsse eigentlich Anreiz auch für den Bund sein, mehr für das Programm zu tun.

Auch Dieter Dragon, Programmdirektorat Navigation, EADS Astrium GmbH, sieht die Ansatzpunkte vorrangig in der Verkehrstelematik und stellte die drei Eckpunkte der Interoperabilität mit GPS, der garantierten Leistung und systemeigenen Integrität und die Redundanz des Systems als wichtigen Punkt vor.

Hans Marchlewski unterstrich noch einmal die positive Gesamteinschätzung, die seitens der ESA und der EU für das Programm GALILEO bestehe und zählte eine Reihe weiterer Regierungen auf, die sich für eine Teilnahme am Programm vorbereiten und Gespräche mit der Leitorganisation führen.

Norbert Schuldt, Leiter Referat Telematik im Verkehr, BMVBW, bestätigte, dass seitens der Regierung große Bereitschaft besteht, die Wirtschaft im Hinblick

auf die institutionelle und finanzielle Realisierung des PPP-Systems zu begleiten. Neben der zugesagten Projektfinanzierung ständen 100 Millionen Euro seitens der EU für die Entwicklung von Marktstrategien und Anwendungen bereit. Der Bund werde ein Testgebiet von 40 qkm zur kostenlosen Nutzung von GALILEO ausweisen. Insgesamt erwarte die Politik ein stärkeres Engagement von der Wirtschaft.

Dr. Uwe Sens, Leiter Satellite Solutions, Alcatel SEL AG, plädierte für eine Festlegung der Staaten als Kunden für die Nutzung der Infrastruktur GALILEO als Basis und eine zusätzliche Ausweitung der Anwendungen mit dem anlaufenden Betrieb.

Prof. Zeidler, Leiter des Lenkungs-kreises Telematik/Telekommunikation, sagte:

- **Der Erfolg von GALILEO ist kein Selbstläufer.**
- **Das Deutsche Verkehrsforum setzt sich für eine aktive Beteiligung der deutschen Wirtschaft an GALILEO ein.**
- **Die Politik muss sich auch hinter das Projekt stellen.**
- **Im Luftverkehr wird heute bereits fest mit der Größe GPS gerechnet.**
- **Wesentliche Punkte für das weitere Vorgehen seien die sicher verfügbaren Signale des Systems.**
- **Bezahlbarkeit und Bezahlwillen muss seitens definierter Kunden, etwa durch Mautsysteme, hergestellt werden.**
- **Die mehrfach zitierten 100.000 neuen Arbeitsplätze sind noch nicht geschaffen.**
- **Besonders wichtig: Politik und Wirtschaft müssen die derzeit kritische Phase des Programms gemeinsam durchstehen.**

Vorstand der Parlamentsgruppe Schienenverkehr in Brüssel/London:

Britische Regierung restrukturiert Netz

Berlin – In Großbritannien restrukturiert die Regierung zehn Jahre nach der

Privatisierung des Schienennetzes aufgrund der schwierigen Lage bei Qualität und Kosten und Effizienz. Aus der Sicht von Bahn und Verkehrswirtschaft ist diese Restrukturierung eine erneute radikale Veränderung des britischen Bahnsektors. Allerdings wird das Netz nicht renationalisiert, sondern in Form eines public-private-partnership-Modells organisiert.

Diese Entwicklungen haben den Vorstand der Parlamentsgruppe Bahn im Deutschen Bundestag veranlasst, sich vor Ort bei maßgeblichen Vertretern von Regierung, Parlament, Bahnen und Regulatorik über die Entscheidungskriterien für den Paradigmenwechsel zu informieren. Die Sondierungsgespräche wurden gemeinsam vom Deutschen Verkehrsforum und The Railway Forum in Großbritannien vorbereitet und begleitet.

Im Mittelpunkt der Londoner Gespräche des Vorstandes der Parlamentsgruppe, dem neben Eduard Oswald die Abgeordneten Horst Friedrich (FDP), Karin Rehbock-Zureich (SPD), Albert Schmidt (Bündnis90/Die Grünen) sowie als Gäste Dirk Fischer (CDU), Eduard Lintner (CSU) und Reinhard Weis (SPD) angehören, stand dabei die Strategie zu den geplanten Veränderungen der Finanzie-



Gruppenbild mit den Referenten nach dem Informationsaustausch, v.l.: George Muir, Michael Beswick, Thomas Hailer, Adrian Lyons und Elisabeth Duthie.

rungs- und Betriebsbedingungen für das britische Schienennetz. Dazu referierten Elisabeth Duthie, Adrian Lyons, Antony Smith und George Muir.

Der Weg nach England führte erst einmal über Brüssel, wo sich die Parlamentarier über den Stand der Liberalisierung in Europa informierten. Die Kernaussage: Der politische Druck der EU-Kommission auf die Mitgliedsländer werde zunehmen, aber nicht so schnell wie gewünscht zu einer veränderten Eisenbahnpolitik vor allem der neuen Mit-

glieder führen, sagte **Dr. Johannes Ludwig**, Exekutivdirektor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen GEB beim Treffen mit den deutschen Parlamentariern. Es fehle überall am nötigen Geld.

Heinz Hilbrecht, Direktor Landverkehr in der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäische Kommission, sah - auch angesichts der Erfolge anderer Bahnunternehmen auf dem deutschen Schienennetz - den uneingeschränkten Wettbewerb auf der Schiene als treibenden Faktor, um langfristig vor allem mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor sei auch das angestrebte europäische Zugleitsystem ETCS, das in manchen EU-Staaten zu Kapazitätssteigerungen von bis zu 20 Prozent führen könne. Fortschritte bei der Liberalisierung soll auch das Konzept einer EU-Zertifizierung von Schienenfahrzeugen bringen, an dem derzeit gearbeitet werde. **Niewenhuis** stellte die Megatrends der Entwicklung der Bahnindustrie vor.

Die Fahrt mit dem Eurostar von Brüssel nach London zeigte sehr deutlich, wie die Eisenbahn zum Kernstück der Mobilität zwischen europäischen Metropolen werden kann. Mit einer Fahrzeit von zweieinhalb Stunden City-City wurde erkennbar, welche Fortschritte der Eurostar durch den Ausbau der Strecke zwischen Eurotunnel und London erzielt hat. Ein Briefing zur aktuellen Lage und der Form der Zusammenarbeit der Bahnen innerhalb des Eurostar-Unternehmens durch **Richard George**, Marketing-Direktor von Eurostar, vermittelte wichtige Informationen für zukünftige Kooperationen im internationalen Eisenbahnverkehr.

Die beiden Vorsitzenden der parteiübergreifenden Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Britischen Parlament, **Lawrie Quinn MP** (Labour) und **Nick Hawkins MP** für die Konservativen waren sich über die Notwendigkeit der Restrukturierung des Bahnsektors völlig einig. Nach Hawkins Einschätzung sind Forderungen, die gesamte Bahn in Großbritannien wieder zu verstaatlichen, wieder vom Tisch. Quinn betonte, dass eine für das Gemeinwohl bestimmte Infrastruktur wie die Schiene nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen im Rahmen eines PPP-Modells echte Aussicht auf Erfolg verspreche, weil sich staatliche Kontrolle und die Grundzüge des Wettbewerbs dadurch vereinigen lassen. Allerdings müsse klar definiert sein, wer welche Verantwortung und wer welche Aufgaben zu übernehmen hat.

Die britische Regierung habe im Haushalt 2003/04 ohne die Zuschüsse für gekaufte Verkehrsleistungen mehr als 3 Milliarden Pfund (rund 4,5 Mrd. Euro) allein in die Erhaltung und den Ausbau des Schienennetzes investiert, so die Parlamentarier. In der Zwischenzeit seien die Kosten dramatisch angestiegen. Daher sei zwingend notwendig, durch die Restrukturierung die weiteren Kosten zu begrenzen, privates Kapital für die neue Netzgesellschaft zu mobilisieren und die Einnahmen aus Trassengebühren zur Verbesserung der Netzqualität einzusetzen.

Lord Tony Berkeley, Sekretär der Parlamentsgruppe, hob hervor, dass der nunmehr ausschließlich private Güterverkehr seit zehn Jahren vom Personenverkehr getrennt arbeite und seither um **35 Prozent zugenommen habe und einen Anstieg am Gesamt von 8,5 Prozent auf 11,5 Prozent verzeichne. Als Hauptgrund für diesen Erfolg zitierte er den unabhängigen Regulierer, der sich stets fair für den Güterverkehr stark gemacht habe.**

Die radikale Umgestaltung des britischen Eisenbahnwesens erläuterten namhafte Fachreferenten. In den letzten zehn Jahren habe es Zuwächse im Personenverkehr von 35 Prozent und im Güterverkehr von 50 Prozent gegeben. Die bisherige schlechte Netzkapazität hindere den Eisenbahnverkehr am weiteren Wachstum. Der Tenor war bei allen Referenten unmissverständlich:

- die aktuelle Restrukturierung des Eisenbahnwesens ist als Meilenstein in der britischen Bahngeschichte anzusehen,
- nach der geübten Privatisierung des Netzes der Staat wieder die Kontrolle übernimmt,
- oberstes Ziel ist, die britische Eisenbahn wirtschaftlich zu machen.

Elisabeth Duthie, Leiterin der Abteilung Internationale Eisenbahnen im Verkehrsministerium, erläuterte, der Staat



British-deutsches Gipfeltreffen im House of Lords im „Sir Atlee Room“, v.l.: Nick Hawkins MP, Adrian Lyons, Eduard Oswald MdB, Lord Richard Faulkner, Lawrie Quinn MP, Albert Schmidt MdB, Karin Rehbock-Zureich MdB, Eduard Lintner MdB, Horts Friedrich MdB, Lord Tony Berkeley, Thomas Hailer, Dirk Fischer MdB und Right Reverend John Oliver.

werde die Funktion der bisher verantwortlichen Institution Strategic Rail Authority vollständig revidieren und die Verantwortung der Netzgesellschaft Network Rail übertragen. Damit liege die Kontrolle über das Schienennetz wieder bei der Regierung, ohne deshalb das Netz zu renationalisieren. Es werde als eigenständige Unternehmung in Form einer public-private-partnership, ausgestattet mit privaten Darlehen als Kapital, aber staatlicher Absicherung geführt werden. Partner seien darin mehr als 180 Gesellschafter.

Dass gerade diese Kostensenkungen und Effizienzsteigerungen dringend notwendig sind, erläuterte **Adrian Lyons**, Hauptgeschäftsführer des Railway Forum, in Vertretung der Netzgesellschaft Network Rail. Für Investitionen stünden Network Rail bis 2008 insgesamt umgerechnet ca. 39 Mrd. Euro zur Verfügung. Die Pünktlichkeitsrate der Züge sei ebenfalls erheblich verbessert worden und liege derzeit bei ca. 87 Prozent.

Anthony Smith, Direktor des regierungseigenen Bahn-Passagier-Beirates, erläuterte dessen Aufgaben. Die Organisation sei direkt bei der Regierung angesiedelt, um die berechtigten Forderungen der Bahnnutzer durchzusetzen. Die Prioritäten der Passagiere seien Zuverlässigkeit und Servicepünktlichkeit, saubere Züge und Bahnhöfe und die Sicherheit des Bahnbetriebs.

George Muir, Generaldirektor des Verbandes der Bahnbetreiber (ATOC), stellte fest, dass Großbritannien die am schnellsten wachsende Eisenbahn in Europa habe. Die Bahnunternehmen sehen nach rund 40 Prozent Zuwachs weiteres Wachstum in allen Sparten voraus, das

gelte für den Personen- und Güterverkehr, auf langen und kürzeren Strecken gleichermaßen.“

Michael Beswick, Chefberater Schienenverkehr in der Regulierungsbehörde ORR, war optimistisch, dass mit der Restrukturierung ein neues Kapitel in der Geschichte der britischen Bahn eingeleitet wird. Die Rolle des Regulierers fokussiere sich auf Monopolbelange und die Aufgaben von Network Rail im Hinblick auf Netzzugang und Zugangskosten, Zulassung und alle Fragen des Wettbewerbs.

Neu im Verkehrsforum:

CTcon: Spezialisierte Beratung

CTcon ist ein auf Unternehmensteuerung spezialisiertes Beratungs- und Trainingsunternehmen. Als Spinoff der Wissenschaftlichen Hochschule für Unternehmensführung (WHU) 1992 in Vallendar bei Koblenz gegründet, ist CTcon heute auch in Düsseldorf, Bonn und Frankfurt/M. vertreten. CTcon arbeitet mit 70 Beratern und ca. 80 projektspezifisch tätigen Trainern aus Wissenschaft und Praxis. Am Markt ist CTcon als Partner großer Industrie- und Dienstleistungsunternehmen in Europa sowie bedeutender öffentlicher Institutionen etabliert. Zu den Klienten zählen zwölf der DAX-30-Unternehmen.

Der Bereich Unternehmensberatung bietet Unterstützung von der Vorstudie bis zur konzernübergreifenden Veränderungsinitiative. Gestaltungskriterium ist die Umsetzbarkeit eines strategiekonformen Steuerungsverständnisses in Prozesse, Instrumente, IT-Systeme und Anreizstrukturen. Der Bereich Manage-

menttraining bietet unternehmensspezifische General Management-Programme sowie Fachtrainings in Finance & Administration für Zielgruppen von 30 bis 3000 Teilnehmern.

ARS Altmann AG: Marktführer in Europa

Die ARS Altmann AG mit ihrem Sitz in Wolnzach zahlt heute europaweit zu den Marktführern im Bereich Logistik für die Automobilindustrie. Die ARS Altmann AG verfügt derzeit über 17 Logistikzentren mit 3,4 Mio qm Fläche, die einen Umschlag von täglich 12.300 Fahrzeugen ermöglichen.

Mit 450 Spezial-Lkw, 5 Diesellokomotiven, 13 Elektroloks, 850 offenen Doppelstock-Waggons und 100 geschlossene Doppelstock-Waggons verfügt das Unternehmen über einen eigenen angepassten Fuhrpark für seine Aufgaben. Im Jahr 2003 wurden 1,9 Mio. Fahrzeuge transportiert, davon 1,4 Mio per Lkw und 500.000 per Waggon. Die Mitarbeiterzahl beträgt 945, in 2003 wurde ein Umsatz von 198 Mio Euro erzielt.

TX Logistik: Mehr Verkehr auf die Schiene

Die TX Logistik eine Privateisenbahn mit Sitz in Bad Honnef, NRW, Gründung 1999, Mitarbeiterzahl 65 in der Zentrale, 110 Lokführer und Rangierer, Fuhrpark 31 E-Loks, 11 Diesel-Loks, über 450 Tragwagen. Abfahrten über 320 pro Woche. Umsatz über 50 Mio. Euro. Die TX Logistik AG ist ein dynamisches Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, das sich innerhalb kürzester Zeit zu einer der führenden europäischen Privateisenbahnen entwickelt hat. Durch die

Chance des sich öffnenden Schienenverkehrsmarktes in Europa hat die TX Logistik dem Güterfernverkehr neue und starke Impulse gegeben. Der Fokus liegt auf der Transportverlagerung von der Straße auf die Schiene sowie auf internationalen und Transit-Verkehren. Schon heute fahren TX Logistik-Lokomotiven in und durch viele europäische Länder.

Die TX Logistik AG konzipiert und betreibt komplexe Transportketten. Die eigenen Produkte sind Ganzzüge, Teilzüge, Kombiverkehr, Terminalbetrieb. Die dafür notwendigen Leistungskomponenten sind: eigene Lokomotiven modernster Bauart und Waggons, qualitätsbewusste Lokführer, der Einkauf von Trasse und Energie, die Einbindung von Hafen- und Terminalbetrieb. Dies wird verknüpft zu einer lückenlosen, transparenten Leistungskette. Realisiert werden Lösungen aus einer Hand für verschiedenste Branchen.

Zur Historie: 1999 Gründung der TX Logistik AG, 2000 Aufbau und Start des ersten privaten Container-Zugsystems box-Xpress.de. In 2001 erfolgte der Start der ersten Automobiltransporte von den Werken großer Automobilhersteller zu den deutschen Seehäfen und zurück. In 2002 Verdopplung des Fuhrparks. 2003 Erste grenzüberschreitende Verkehre nach Italien und den Niederlanden. Gründung der TX Logistik GmbH Österreich, Gründung der TX Logistik GmbH Schweiz, Zertifizierung zum Entsorgungsfachbetrieb (Befördern), Beteiligung der italienischen Staatsbahn am Kapital der Gesellschaft.

Im Jahr 2004 erfolgte die Gründung der TX Logistik AB Schweden. Nach der Erteilung der EVU-Lizenz in Österreich und in der Schweiz wurden die ersten Transitverkehre durch die Schweiz durchgeführt.



Weichenstellung für das Jahr 2005 bei der Präsidiumssitzung im Deutschen Verkehrsforum, v.l.: Dr. Rolf Bartke von DaimlerChrysler, Peter Witt (Bombardier), Harald Schütz (Deutsche Telekom), VDA-Präsident Prof. Bernd Gottschalk, Dr. Peter E. Kruse (Deutsche Post), LH-Chef Wolfgang Mayrhuber, Dr. Carsten Kreklau (BDI), Klaus Daubertshäuser (DB AG), Willi Schübler (Schübler-Plan), Fraport-Chef Dr. Wilhelm Bender, Geschäftsführer Thomas Hailer, Präsident Wilhelm Bonse-Geuking (BP), Siemens VT-Chef Hans M. Schabert, Prof. Martin Rohr (Hochtief), ADAC-Vizepräsident Dr. Erhard Oehm, BLG-Chef Detthold Aden und Prof. Hellmut Baumgarten (Logplan).