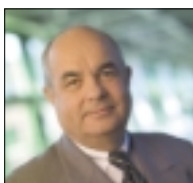


In dieser Ausgabe 3/2005 – Mai

- Editorial Wilhelm Bonse-Geuking: Klarer Auftrag
- Jahreskongress 2005 „Deutschland braucht Mobilität“
- Minister Stolpe: Mobilität ist Schubkraft für Standort
- Vorsitzender Eduard Oswald: Mehr über Erfolge reden!
- Appell zur Mitgliederversammlung 2005: Umdenken
- Präsidiumsmitglieder diskutieren Verkehrsthemen
- Paolo Costa MdEP: Aus Sicht des Europa-Parlaments
- Best Practice: Zur Nachahmung empfohlen

Jahreskongress des Deutschen Verkehrsforums „Deutschland braucht Mobilität“:

Mobilität als Top-Thema von Politik, Wirtschaft und Medien



Klarer Auftrag

Mit der Mitgliederversammlung 2005 und dem erfolgreichen Jahreskongress „Deutschland braucht Mobilität“ hat das Deutsche Verkehrsforum wichtige Richtmarken für die Verkehrspolitik gesetzt. Das Thema ist Leitgedanke und Auftrag, auch zur Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit für die Mobilität und die Verkehrswirtschaft.

Verkehrswirtschaft und Politik sind sich einig: Mobilität muss das Top-Thema sein. Die Medien sind stärker einzubeziehen, das Thema muss in die Öffentlichkeit. Mobilität hat Deutschland auf den Spitzenplatz der Wirtschafts-Weltliga gebracht. Diese Erfolgsgeschichte muss fortgesetzt werden.

Verkehrsminister Dr. Manfred Stolpe sagte es deutlich auf dem Jahreskongress: „Die Verkehrspolitik bezieht Stellung gegen die Verneiner einer sachgerechten Mobilität.“ Dazu erhält sie unsere volle Unterstützung.

Der Verkehrsausschussvorsitzende im Deutschen Bundestag, Eduard Oswald MdB, fordert zur offenen Diskussion auf. Sein Credo: „Jeder nutzt Mobilität, Probleme will niemand sehen. Die öffentliche Diskussion muss versachlicht werden. Investitionen in die Infrastruktur aller Verkehrsträger sind dringend nötig, die Schäden bei Straße und Schiene müssen schnell beseitigt werden.“

Das verkehrsträgerneutrale, unabhängige und überparteiliche Deutsche Verkehrsforum vertritt zur Mobilität die Standpunkte:

Unverzichtbarkeit: Eine leistungsfähige Verkehrswirtschaft ist für jeden einzelnen Bürger und die deutsche Volkswirtschaft unverzichtbar.

Leistungsfähigkeit: Die Verkehrswirtschaft in Deutschland leistet Hervorragendes und hat eine hohe innovative Dynamik. Sie ist weltweit führend.

Internationale Wettbewerbsfähigkeit: Für die exzellente Qualität der Produkte und Dienstleistungen der Verkehrswirtschaft wollen wir als „Schaufenster der Verkehrswirtschaft in Deutschland“ dienen.

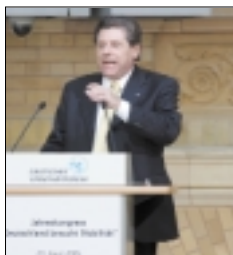
Wilhelm Bonse-Geuking

Berlin - Die deutsche Mobilitätsindustrie besitzt höchste Wertschätzung seitens Bundesregierung und Parlament. Das brachten auf dem Jahreskongress „Deutschland braucht Mobilität“ des Deutschen Verkehrsforums in Berlin der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen **Dr. Manfred Stolpe** und der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, **Eduard Oswald MdB**, zum Ausdruck.

Die beiden Spitzenpolitiker und weitere hochrangige Vertreter aus Politik und Wirtschaft nahmen Stellung zu aktuellen Verkehrsthemen, zur Mobilitätssituation insgesamt und zu den Anforderungen für die Zukunft.

Für die Bundesregierung stellte Dr. Stolpe klar, dass die Mobilitätsindustrie als wichtiger Baustein für Erhalt bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze gesehen wird. „Welche Kennzahl man auch nimmt: Investitionen, Wertschöpfung, Wachstum, Arbeitsplätze - die Unternehmen der Mobilitätswirtschaft beweisen, wie stark ihre Schubkraft für den Standort Deutschland ist“, sagte der Minister.

Ebenfalls sehr gute Noten erhielten die Verkehrswirtschaft und das Deutsche Verkehrsforum aus dem Parlament. Eduard Oswald MdB, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, würdigte die Leistungen und die damit verbundene Erfolgsgeschichte der deutschen Industrie und Wirtschaft im Verkehrssektor. Er bezeichnete die bisherigen Erfolge als Ansporn, den Spitzenplatz der deutschen Verkehrswirtschaft in der



Eduard Oswald MdB



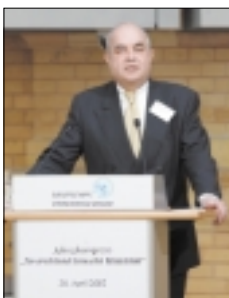
„Deutschland braucht Mobilität“:
Minister Dr. Manfred Stolpe.

Welt zu verteidigen. Das Deutsche Verkehrsforum sei als einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung gern gesehener und kompetenter Gesprächspartner des Parlaments, mit dem der Dialog zu den Forderungen der Verkehrswirtschaft sehr konstruktiv geführt werde.

Die verkehrspolitische Strategie der EU vermittelte **Paolo Costa MdEP**, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr im Europäischen Parlament. Aus der Sicht des Europaparlaments werde deutlich, dass die Schaffung eines europaweiten einheitlichen Wirtschaftsraums, in dem gleiche Rahmenbedingungen für mehr und vor allem fairen Wettbewerb geschaffen werden sollen, noch erheblicher Anstrengungen bedarf.

Verkehrsforums-Präsident **Wilhelm Bonse-Geuking** stellte zu Beginn des Kongresses klar, dass Mobilität weltweit

der treibende Faktor für Produktivität, Beschäftigung, Wohlstand und Zukunftssicherung ist. Mobilität befindet sich in einem revolutionär zu nennenden globalen Wandel.



Fordert ein Umdenken zur Mobilität: Wilhelm Bonse-Geuking bei der Begrüßung.

Optimierte, kundengerechte Systemlösungen, die Synergiepotentiale innerhalb der Verkehrsträger, aber auch übergrei-

„Deutschland braucht zunehmend physische, aber auch geistige Mobilität. Bestehende Strukturen müssen in Frage gestellt, neue Lösungen gesucht und durchgesetzt werden.“

Wilhelm Bonse-Geuking

chend ausschöpfen, seien gefordert. Für die Verkehrswirtschaft in Deutschland sei die Anerkennung der zentralen Bedeutung der Mobilität durch die Politik von höchstem Wert, sagte Bonse-Geuking.

Minister Dr. Manfred Stolpe:

Mobilität ist Schubkraft für den Standort

Dr. Manfred Stolpe, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, kündigte in seiner Rede zusätzliche zwei Milliarden Euro für Engpassbeseitigung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger bis zum Jahr 2008 an. Der Minister stellte den Zusammenhang von Mobilität, Wachstum und wichtigen Standortfaktoren dar und sagte: „Deutschland braucht Mobilität, braucht seine Mobilitätsunternehmen. Sie setzen das, was Deutschland nach vorn bringt,

täglich in die Praxis um. Mobilität ist Schubkraft für den Standort Deutschland.“ Das müsse im öffentlichen Bewusstsein verankert werden.

Der Minister stellte zudem klar, dass kritische Themen wie Verstetigung der Mittel, Klärung der Voraussetzungen für PPP-Projekte (Public-Private-Partnership) oder die Abgrenzung gegenüber Ablehnern einer auf Wachstum ausgerichteten Verkehrspolitik keine Tabuthemen mehr sind.

„Wir haben gelernt, dass Bescheidenheit nicht weiter hilft. Es gibt einen neuen übergreifenden Konsens von Verkehrspolitik und Wirtschaft: Wir weichen nicht mehr aus. Jetzt ist die Zeit der Offensive. In der Innovationsdebatte hat es eine Kampfansage gegen Verkehr und Verkehrsinfrastruktur gegeben. Der Vorwurf stand im Raum, wir seien die Betonfraktion. Wir haben die Herausforderung angenommen. Es wird immer klarer: Durch Mobilität sind wir vorn. Mobilität heißt Innovation und ist Schlüsselfaktor des Wachstums. Mobilität bringt mehr Lebensqualität für ein modernes Deutschland, sie verbindet uns mit Europa“, sagte Stolpe wörtlich.

Dass sich Deutschland als Exportweltmeister sehen könne, hänge direkt mit den Verdiensten der deutschen Mobilitätsindustrie zusammen, die in der Vergangenheit wie auch heute eine Erfolgsgeschichte schreibe und dies in der Zukunft fortsetzen müsse.

„In Deutschland entstanden Infrastrukturen, die andere zu kopieren versucht haben“, sagte Dr. Stolpe, „integrierte Verkehrsplanung gab es hier schon, bevor der Begriff dafür gefunden wurde. Im Ergebnis sind wir zum Verkehrs- und Logistikstandort Nr. 1 geworden. Das beinhaltet Wertschöpfungspotenziale und Ansiedlungsvorteile für nahezu alle anderen Wirtschaftszweige. Als Mobilitätsnation ist Deutschland Industriena-tion geworden und zur drittgrößten Volkswirtschaft weltweit aufgestiegen. Erst durch die Leistungskraft von Verkehr

Die zwei Podiumsveranstaltungen des Kongresses waren aktuellen verkehrspolitischen Fragen sowie „Best Practice-Beispielen für den Blick über den Teller- rand hinaus“ gewidmet:

- Fünf Präsidiumsmitgliedern des Forums, Detthold Aden (BLG), Dr. Wilhelm Bender (Fraport), Dr. Peter E. Kruse (DP AG), Dr. Hartmut Mehdorn (DB AG) und Dr. Erhard Oehm (ADAC) bezeichneten Infrastrukturausbau, Vernetzung und Angleichung der Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb in Europa als Schlüssel zur Zukunft des Standorts Deutschland und sprachen offen über die kritischen Punkte. Sie zeigten dabei notwendige Maßnahmen auch der Verkehrspolitik in Deutschland und Europa auf.

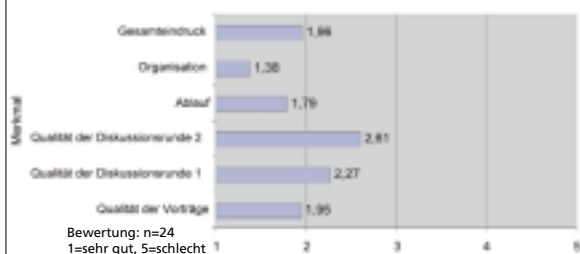
- Die Vorstellung erfolgreicher Verkehrsprojekte aus dem In- und Ausland durch fünf führende Vertreter unterschiedlicher Fachbereiche machte den Kongress für die rund 300 Gäste zu einem attraktiven Schaufenster für Strategien, Bauwerke und Hochtechnologie. Hier präsentierten Dr. Max Friedli vom Bundesamt für Verkehr der Schweiz, Bilfinger Berger-Chef Herbert Bodner, üstra-Vorsitzender Dr. Heinrich Ganseforth, der niederländische Logistikexperte Paul van Lede und Transsys-CEO John Stout ihre für ganz Deutschland nachahmenswürdigen Projekte.

und Verkehrsinfrastruktur haben wir den ersten Rang als Exportwirtschaft erreicht.“

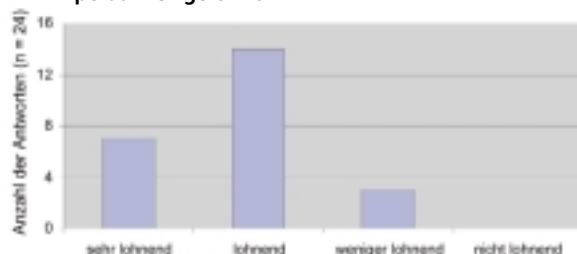
Die weltwirtschaftliche Dynamik erfordere heute noch mehr Beweglichkeit der Warenströme und Menschen. Verkehr werde immer stärker geprägt durch Hochtechnologie: Fahrzeuge, Kraftstoffe und Antriebe, die Hochgeschwindigkeitszüge der Eisenbahnen, Technologien für mehr Sicherheit und Umweltschutz, Verkehrsleitsysteme, Telematik - Hi-Tech im Verkehr sei die Zukunft. Moderne Logistik überwinde die Grenzen zwischen Staaten, Wirtschaftsräumen und Kontinenten. Aber auch die Grenzen zwischen den Verkehrsträgern. Der integrierte Verkehr, den die Bundesregierung fördere,

Umfrage zeigt: Mitglieder zufrieden mit Jahreskongress 2005

Wie zufrieden waren Sie mit dem Jahreskongress? (Rücklaufquote von 38%)



In welchem Ausmaß hat sich die Teilnahme für Sie persönlich gelohnt?



„Drei Dimensionen machen das wirtschaftliche Gewicht der Logistik aus:

- **Erstens** ist sie neben Industrie und Handel ein Wirtschaftssektor, der zunehmend hochwertige Arbeitsplätze schafft.
- **Zweitens** ist sie ein Dienstleister, der die anderen Branchen verbindet und intelligent vernetzt, zu Kosteneffizienz und Wettbewerbsfähigkeit beiträgt.
- **Drittens** ist die internationale logistische Kompetenz deutscher Unternehmen ein herausragender Standortfaktor, mit dem wir uns als Drehscheibe profilieren können.“

Dr. Manfred Stolpe

werde durch erfahrene Logistikdienstleister in die Praxis umgesetzt.

Mit dem seit Januar in Betrieb befindlichen satellitengestützten Lkw-Maut-System würden Investitionsmittel für den Erhalt und den gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt, die in Ergänzung durch private Mittel neue Formen der Infrastrukturfinanzierung zulassen. So werde die Verkehrswegefinanzierung für die Zukunft abgesichert.

„Wer über Mobilität redet, muss an die Wirtschaft denken. Die Unternehmen sind es, die mobile Praxis bieten. Darauf kommt es uns an. Das muss unterstützt, ermutigt, anerkannt und gefördert werden.“

Dr. Manfred Stolpe

Für die Betreibermodelle im Verkehrswegebau und Verkehrswegemanagement sollen öffentlich-private Partnerschaften im Mobilitätssektor zum Einsatz kommen: „In unserem Ressort hat die Task-Force-PPP die Arbeit aufgenommen, um noch offene Fragen zu klären und auch Länder und Kommunen zu beraten. Die Regierungsfractionen im Bundestag arbeiten am ÖPP-Beschleunigungsgesetz, das noch vor der Sommerpause eingebracht werden soll. Wir erkennen da-



Aufmerksame Zuhörer im großen Saal der sehr schönen Telekom-Repräsentanz in Berlin.

bei, dass die Materie steuerrechtlich sehr komplex ist. Öffentlich-private Partnerschaften dürfen aber gegenüber rein öffentlich finanzierten Projekten steuerlich nicht benachteiligt werden. Die Umsetzung konfrontiert uns mit der födera-

„Wir wollen PPP in Deutschland gangbar machen.“

Dr. Manfred Stolpe

len Kompetenzordnung. Hier müssen die Länder ganz entschieden mitziehen“, sagte Stolpe.

Vorsitzender Eduard Oswald MdB zur Erfolgsgeschichte der Mobilität:

Mehr über Erfolge reden!

Eduard Oswald MdB, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, bezeichnete auch im Namen seiner Kollegen aller Fraktionen im Ausschuss die Gesprächsmöglichkeiten des Deutschen Verkehrsforums mit den Parlamentariern als wichtige Grundlage, um verkehrspolitische Zielsetzungen zu gestalten: „Sie kennen meine Meinung. Wenn es das Verkehrsforum nicht gäbe, müsste man es gründen. Die Chance, in Deutschland ein solches Verkehrsforum zu haben, muss man stärker nützen.“ Er stimme mit **Minister Dr. Stolpe** überein, „dass wir in Deutschland viel zu wenig in den Medien über Erfolge der Mobilität und zur Logistik hören.“

Jeder benutze die Mobilität, wolle aber mit den Problemen, die sich daraus ergeben können, nichts zu tun haben, so Oswald. Über den Mobilitätsbedarf der Gesellschaft müsse Klartext geredet werden. „Wir können in Deutschland das, was hier geschaffen wurde, herzeigen. Deutschland braucht Mobilität, wir brauchen jeden unserer Verkehrsträger. Jeder Verkehrsträger muss das tun, was er am besten kann, denn das jeweilige System hat eigene Stärken.“

Wiedervereinigung und Ost-erweiterung zeigten, „dass wir ohne eine leistungsfähige Infrastruktur überhaupt keine Chance haben.“ Das deutsche Verkehrssystem sei im internationalen Vergleich in der Spitzengruppe - noch. Deutschland verfüge über das dichteste Straßennetz des Kontinents, über 12.000 Kilometer davon bilden als Autobahnen das sicherste Netz. Daher gelte es, das Ausweichen der Lkw auf

Bundesstraßen politisch zu unterbinden: „Sicherheit ist ein wichtiger Punkt und wird der Schlüssel sein für die Rückverlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Autobahn.“

Auf Europas längstem Schienennetz von rund 41.000 km Länge würden zwei Milliarden Menschen pro Jahr zuverlässig und schnell befördert. „Wir wollen in unserem Ausschuss im Deutschen Bundestag“, so Oswald, „eine leistungsfähige, für Europa taugliche Bahn, mit leistungsfähigen Unternehmen. Auch wenn jeder Verkehrsträger benötigt wird, will das Parlament ein leistungsfähiges System Schiene, weil sonst die Verkehrszuwachsraten nicht zu bewältigen sind.“

50 Jahre Flugverkehr im Nachkriegsdeutschland belegten eindrucksvoll, wie der Sektor wächst. 1965 hätten die deutschen Flughäfen rund 16 Millionen Fluggäste abgefertigt, 40 Jahre später seien es 160 Millionen. Die deutschen Flughäfen seien leistungsfähig, die Luftverkehrsdrehscheibe Frankfurt die Nr. 2 in Europa. „Die Deutsche Lufthansa steht an der Spitze einer der drei weltweit führenden Allianzen, der Star Alliance, die Deutsche Flugsicherung DFS ist der größte und wettbewerbsfähigste Dienstleister dieser Branche in Europa“, sagte der Vorsitzende. Für den Luftverkehr werde ein Masterplan benötigt, um das Ganze zu koordinieren.

Die Leistungen der deutschen Häfen seien ebenfalls beeindruckend. Der Güterumschlag sei von 1965 bis heute um mehr als 250% gewachsen. Auch die deutsche Hafenwirtschaft sei eine Wachstumsbranche und Jobmaschine.

„Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur entscheidet über die Zukunftsfähigkeit der ganzen Volkswirtschaft, aber auch der einzelnen Regionen in Deutschland und Europa.“

Eduard Oswald MdB

In Deutschland werde zu wenig von den gesamten Logistikketten geredet. „Wir müssen die Logistikbereiche stärker in unseren Bereich des Verkehrswesens einbringen. Die Logistikbranche hat höchste Bedeutung für Deutschland: Mehr als zwei Millionen Mitarbeiter erwirtschaften 150 Milliarden Euro Bruttoumsatz, 7 Prozent des Bruttosozialproduktes“, sagte Oswald.

„Um unseren Spitzenplatz als Wirtschaftsstandort und Exportweltmeister zu halten, braucht es 4 IN-Punkte:

- Infrastruktur,
- Innovation,
- Intermodalität und
- internationale Wettbewerbsfähigkeit“,

sagte Oswald und führte dazu die entsprechenden Beispiele auf.

Mit den aktualisierten Zahlen bei den Steigerungsraten werde nachgewiesen, dass frühere Schätzungen zu niedrig liegen. „Wir erreichen die für 2015 vorhergesehenen Zahlen viel früher“, so seine Einschätzung. „wenn wir heute die Situation haben, dass 23% der Autobahnen und 30% der Bundesstraßen nicht mehr voll gebrauchsfähig sind, dann wissen wir, wo die Probleme liegen und dass schnell gehandelt werden muss.“

Aufgrund des unbestrittenen Zusammenhangs zwischen Mobilität und Wirtschaftswachstum, Verkehrsleistung und Wirtschaftswachstum müssten die Investitionen für Straße, Schiene, Wasserstraßen und im Bereich der Flughäfen verstärkt und verstetigt werden. Dabei müssten sich Verkehrsinvestitionen am Bedarf der Zukunft orientieren.

Erfolgsgeschichten der Intermodalität im Personenverkehr wie der Air-Rail-Service müssten, wie die im Güterverkehr, fortgeschrieben werden. Die Leistungen der gesamten Verkehrswirtschaft im Bereich der Umweltpolitik und Sicherheit seien beeindruckend und das müsse fortgesetzt werden. Oswald wörtlich: „Es darf nicht mehr Mobilität sein und weniger Sicherheit. Unfallfreie Mobilität muss es heißen.“

Oswald appellierte an die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene für die Angleichung der Rahmenbedingungen in der EU einzusetzen, bei Steuern

„Es müssen Mittel und Möglichkeiten gefunden werden, mehr Privatkapital in die Investition zu bringen.“

Eduard Oswald MdB

und Abgaben, bei der einheitlichen Umsetzung von Vorschriften, bei der Abschaffung von Subventionen, der diskriminierungsfreien Öffnung der Verkehrsmärkte in Europa der Vereinheitlichung der Zulassungsprozesse und Testverfahren.

Wilhelm Bonse-Geuking auf der Mitgliederversammlung 2005:

„Bildung statt Beton“ ist unverantwortlich

Auf der 21. Mitgliederversammlung des Deutschen Verkehrsforums stellte Präsi-

dent **Wilhelm Bonse-Geuking** den strategischen Ansatz des Forums zur Verkehrspolitik vor.

Mobilität sei der Schlüssel für Wettbewerbsfähigkeit und die erfolgreiche Entwicklung der Volkswirtschaft, für die nationale und internationale Leistungsfähigkeit der in Deutschland tätigen Unternehmen. Das Land könne stolz sein

„Die drei Schwerpunkte zur Mobilität:

- **Unverzichtbarkeit:** Wir werben bei Politik, Medien und Gesellschaft für die doch so triviale Erkenntnis: Eine leistungsfähige Verkehrswirtschaft ist für jeden einzelnen Bürger und deutsche Volkswirtschaft unverzichtbar. Die leistungsfähige Verkehrswirtschaft muss in der deutschen und europäischen Politik ein „A-Thema“ sein. Mobilität muss ihrer umfassenden soziologischen, ökonomischen und technologischen Bedeutung entsprechend gewürdigt und gefördert werden.

- **Leistungsfähigkeit:** Die Verkehrswirtschaft in Deutschland ist ein High-Tech-Sektor. Sie leistet Hervorragendes und hat eine hohe innovative Dynamik. Sie ist weltweit führend. Diese Position gilt es nicht nur zu erhalten, sondern weiter zu stärken.

- **Internationale Wettbewerbsfähigkeit:** Die exzellente Qualität der Produkte und Dienstleistungen der Verkehrswirtschaft in Deutschland muss auch international deutlicher werden, um die Exportfähigkeit weiter zu steigern; was sich zuhause bewährt, kommt auch draußen an. Wir wollen als „Schaufenster der Verkehrswirtschaft in Deutschland“ dienen und zur Stärkung der Exportnation Deutschland beitragen.“

Wilhelm Bonse-Geuking

auf das Erreichte: „Wir sollten unser Licht auf den Scheffel stellen“, sagte er.

„Die Deutschen sind mobil, aber sie wollen und brauchen mehr Mobilität. Waren und Dienstleistungen müssen just in time beim Kunden sein. Die weltweite Arbeitsteilung steigert den nationalen, europäischen und globalen Warenaustausch, auch zu unserem Vorteil. Wir alle brauchen Mobilität wie die Luft zum Atmen, wie das tägliche Brot.“, sagte Bonse-Geuking weiter.

„Deutschland braucht die Mobilität mit all ihren Facetten als eines der Kerngeschäftsfelder des Landes. Erhalt und Schaffung von Arbeitsplätzen, Steueraufkommen, Volkseinkommen und damit der gesamte Wohlstand und die Zukunftssicherung hängen in hohem Maße von der Mobilitätswirtschaft ab.“

Wilhelm Bonse-Geuking

Statt Aktivismus gegen den Pkw und Lkw gelte es, ganzheitliche Lösungen zu realisieren. So investiere das Bundesforschungsministerium mit privaten Partnern dreistellige Millionen-Euro-Beträge in Pilotprojekte zur effizienten Mobilität in Ballungsräumen, in denen sich Pkw und ÖPNV sinnvoll ergänzen.

Bonse-Geuking kritisierte scharf die „sehr selektive und damit unverantwortliche Denk- und Sichtweise, wenn man mit dem dümmlichen Argument „Bildung statt Beton“ die Mittel für den Straßenbau, für die Verkehrsinfrastruktur kürzen will.“

„Es hilft auch nicht, gebetsmühlenhaft Mittel vom Staat zu verlangen, die er erkennbar nicht hat. Wir müssen innovative Finanzierungskonzepte entwickeln. Wir brauchen dafür Rechts- und Planungssicherheit“, sagte Bonse-Geuking. Position und Wirkungsweise des Deutschen Verkehrsforums unterstützten diese Vorgaben, so der Präsident: „Das Forum will seinen Beitrag leisten, damit Deutschland im globalen Standortwettbewerb seinen Vorsprung als Mobilitätsland nicht nur verteidigt, sondern wieder vergrößert.“ Deutschland brauche Mobilität, damit Deutschlands Verkehrswirtschaft Spitze bleibe und Deutschland insgesamt wieder nach vorne komme. „Vorrangig ist, den Stellenwert unseres Wirtschaftszweiges wieder zu erhöhen und in der Öffentlichkeit offensiv zu vertreten“, fordert Bonse.



Präsidium des Deutschen Verkehrsforums bei der Mitgliederversammlung 2005. Am Pult Vorsitzender Wilhelm Bonse-Geuking, dann Klaus Dauberschäuser, Detthold Aden, Prof. Helmut Baumgarten, Dr. Rolf Bartke, Hans-Jörg Hager, Dr. Peter E. Kruse, Dr. Wilhelm Bender, Geschäftsführer Thomas Hailer, Wolfgang Mayrhuber, Dr. Hartmut Mehdorn, Dr. Erhard Oehm, Peter Witt, Prof. Gerhard Zeidler sowie Dr. Carsten Kreklau.

Die Mobilität sei weltweit treibender Faktor für Produktivität, Beschäftigung, Wohlstand und Zukunftssicherung. Die Mobilitätsindustrie in Deutschland stehe vor großen Herausforderungen, um ihren Spitzenplatz zu behaupten.

Die Wirtschaft bekenne sich zu ihrer Eigenverantwortung und arbeite hart an der sicheren Positionierung im globalen Wettbewerb. Allerdings könne sie viele Aufgaben nicht allein schultern, es bedürfe der Unterstützung der Verkehrspolitik zur Schaffung gleichwertiger Bedingungen in Deutschland und Europa.

Präsidiumsmitglieder diskutieren beim Jahreskongress 2005:

Infrastruktur, Vernetzung und fairer Wettbewerb sichern Zukunft

Dem Erhalt und Ausbau der Infrastruktur, der Vernetzung der Verkehrsträger und der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Europa kommen auf längere Sicht Schlüssel-funktionen für die Mobilität zu. Darüber waren sich die fünf Präsidiumsmitglieder **Dr. Erhard Oehm, Dr. Wilhelm Bender, Dr. Hartmut Mehdorn, Dr. Peter E. Kruse und Detthold Aden** einig. Sie gingen in der ersten Diskussionsrunde des Kongresses auf aktuelle Verkehrsthemen ein:

Oehm: Zuwachs übertroffen

ADAC-Vizepräsident **Dr. Erhard Oehm** sagte bei seinem Überblick zur Motorisierung, der ADAC habe seit mehr als 100 Jahren die Entwicklung aktiv begleitet und trete in Gesellschaft und Politik vehe-

„Die Herausforderung an die Zukunft lautet Schaffung eines bedarfsgerechten Verkehrssystems, in dem alle Verkehrsträger gleichermaßen vorkommen. Leistungsfähig, bezahlbar, sicher und umweltfreundlich muss es auf jeden Fall sein.“

Dr. Erhard Oehm

ment für die Interessen seiner Mitglieder und Verbraucher ein. Mobilität sei wesentliche Grundlage der modernen Gesellschaft und funktionierenden Wirtschaft.

Im Personenverkehr sei das Auto mit 84% an der Verkehrsleistung das Verkehrsmittel Nr. 1. Trotz erheblich gesteigener Mobilitätskosten sei ein kontinuierlicher Zuwachs bei den Verkehrsleistungen im motorisierten Individualverkehr zu verzeichnen. Heute liege er bei 873 Milliarden Personenkilometer pro Jahr.

Der Güterverkehr wachse seit Jahren deutlich stärker als der Personenverkehr, und dieser Trend werde sich auch zukünftig fortsetzen. Gegenüber 1992 sei die Transportleistung auf der Straße um 45% auf 363 Milliarden Tonnenkilometer, rd. 70% der Transportleistung, gestiegen.

Die Unfallzahlen würden trotz des Wachstums des Verkehrs sinken. Bei Sicherheit und Umwelt seien große Erfolge zu verzeichnen. Größtes Ärgernis ist für Oehm: Täglich würden im Stau 33 Millionen Liter Treibstoff verbraucht, „weil wir in der Infrastruktur große Lücken haben.“

Bender: Erfolg der Intermodalität

Der überaus erfolgreiche Luftverkehr in Deutschland, so Fraport-Chef **Dr. Wilhelm Bender**, habe als natürlicher Partner der Landverkehrsträger in Frankfurt mit der Vernetzung eine beispielhafte

„Es gibt drei wichtige Punkte bei der Vernetzung:

- den Beschleunigereffekt in den Logistikketten, den die Transportwirtschaft benötigt,
- das Kapazitätsthema und
- das Umweltthema, bei dem verschiedene Verkehrsträger in unterschiedlicher Weise ihre Kompetenz haben.“

Dr. Wilhelm Bender

Partnerschaft mit Schiene und Straße aufgebaut: „Ökonomische und ökologische Gründe zwingen uns, die Ressourcen durch Vernetzung noch besser zu nutzen.“

Im Jahr 1972 sei der S-Bahnhof am Frankfurter Flughafen im wesentlichen von der damaligen FAG, heutige Fraport, finanziert worden. Im Jahr 1999 kam das Air-Rail Terminal hinzu, die Verknüpfung mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene. Das Produkt Intermodalität werde dabei mit dem Kundennutzen und dem Nutzen für die Unternehmen verbunden.

Die Win-Win-Situation der beteiligten Unternehmen: Lufthansa muss wirtschaftlich nicht sinnvolle kurze Relationen nicht bedienen, Fraport gewinnt die raren Slots, die Bahn profitiert, weil sie hier relativ hochwertige Passagiere bekommt.

Mehr als 400.000 Passagiere im Monat, so Bender, nutzten bei steigender Tendenz das Air-Rail Terminal.

Über die zwei Bahnhöfe des Flughafens würde eine Verkehrsmenge abgewickelt, die dem gesamten innerdeutschen Umsteigeverkehr entspricht.

Mehdorn: Bestes Bahnjahr

„Für das Unternehmen Bahn ist Vernetzung lebenswichtig, seit vier Jahren wird die Strategie schrittweise verändert, um die Reiseketten und Logistikketten zu beherrschen. Die DB AG schafft die verbindende Dienstleistung und die Ver-

„Auch die Deutsche Bahn AG lebt mit und von der Vernetzung, wir können mit der Vernetzung noch größere Kapazitätssprünge erreichen.“

Dr. Hartmut Mehdorn

netzung des Ganzen. So wird auch investiert“, sagte Bahn-Chef **Dr. Hartmut Mehdorn** und führte ein Beispiel an: „Jahrelang wurden Flughäfen ohne Bahnhöfe gebaut. Jetzt sind wir dabei, 9 Bahnhöfe, der 10. ist in Planung, an die großen Flughäfen anzuschließen.“

Die europäischen Statistiken und die der Bundesregierung zeigten, dass in den nächsten 10 Jahren der Personenverkehr um 20 bis 25% und der Güterverkehr um mehr als 50% steigen werde. Die Erweiterung Europas in Richtung Osten sei eine große Chance, wenn dieser Bereich wie auch Deutschland als Transitland richtig mit Mobilität versorgt werden könne. Das Thema Vernetzung stehe in Deutschland am Anfang, ganzheitliches und vernetztes Denken sei nötig.

Das habe mit dem Jahr 2004 das beste Bahnjahr beschert. Noch nie seien so viele Menschen Bahn gefahren, so viele Güter auf der Bahn befördert worden. Mehr als 1 Milliarde Zugkilometer auf der Bahn habe es in Deutschland noch nie gegeben.

Selbst bei mehr vorhandenem Geld könne mehr Infrastruktur wegen Platzmangel nicht gebaut werden. Die große Notwendigkeit der nächsten Jahre sei daher, wie die Infrastrukturen besser ge-



Signal Grün für die Mobilität kommt aus den Chefetagen, v. l.: Detthold Aden, Dr. Wilhelm Bender, Dr. Peter E. Kruse, Moderatorin Kerstin Schwenn (FAZ), Dr. Hartmut Mehdorn und Dr. Erhard Oehm.

nutzt werden, durch Engpassbeseitigung und Lückenschluss. Intermodalität müsse weiter voran kommen, Vernetzung werde das bestimmende Verkehrsthema der Zukunft sein.

Kruse: Logistik ist Wirtschaftsfaktor

Logistik stelle eine Art Blutkreislauf der Wirtschaft dar, sagte Deutsche Post-Vorstand **Dr. Peter E. Kruse**. Eine gesunde und leistungsfähige Logistik sei eine ganz wesentliche Voraussetzung für eine gesunde und leistungsfähige Wirtschaft. Dass in der Logistik in Deutschland zwei Millionen Arbeitsplätze sieben Prozent des Bruttosozialprodukts erwirtschaften,

„Es ist eine gemeinsame Aufgabe von Verkehrswirtschaft und Politik, Logistik nicht nur als Wirtschaftsfaktor, sondern auch als wesentlichen Beitrag für die Position Deutschlands in der Welt weiter zu entwickeln.“

Dr. Peter E. Kruse

zeige die Bedeutung als Wirtschaftsfaktor. In der öffentlichen Wahrnehmung sei dies weitgehend unterentwickelt.

Die zwei Millionen Beschäftigten trügen wesentlich dazu bei, dass arbeitsteilige Wirtschaft überhaupt möglich ist, dass Deutschland sich seine Position als Exportweltmeister erarbeiten konnte. Die weltweit ansässigen Kunden der deutschen Wirtschaft seien darauf angewiesen und verließen sich darauf, dass ihnen die versprochene Leistung pünktlich und in time zugeht. Dafür Sorge mit hochintelligenten und leistungsfähigen Systemen die Logistik.

In Nachbarländern wie den Niederlanden sei es natürlich geborenes Verständnis, dass die Niederländer die Fuhrleute Europas sind, dass Verkehr etwas Gutes ist, während dies in Deutschland ja meist genau umgekehrt gesehen würde: Verkehr ist schädlich und Umwelt gefährdend und lästig und müsse daher eher verhindert als gefördert werden. An diesem Thema müssten alle Beteiligten noch deutlich gemeinsam arbeiten.

Aden: Bedingungen angleichen

Mit der Globalisierung wachse der Bedarf an Logistik und Transportleistung wesentlich schneller als die internationale Produktion, sagte BLG-Chef **Detthold Aden**. Erhalt und Ausbau der wertvollen Infrastruktur müssten Vorrang haben. Die EU-Mindeststeuersätze für Dieseldieselmotoren würden in Deutschland um 45% überschritten. Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer klappten so weit auseinander, dass polnische Fahrzeuge nur gut halb so viel zahlen wie deutsche. Ein

40t-Lkw habe bei 135.000 km Fahrleistung im Jahr in Polen 12.700 Euro zu tragen, in Deutschland seien es 23.100 Euro. Die Mineralölsteuer im Hafenumschlag belaste die deutschen Häfen gegenüber Belgien und den Niederlanden 20 mal höher, im Ergebnis seien dies 15 Millionen Euro Mehrbelastung, und damit 10 Prozent ihrer Gewinne.

Er zählte eine Reihe von Subventionsatbeständen auf, die mit Zustimmung der EU vollzogen wurden und zitierte weitere Lasten für deutsche Unternehmen, die durch sachgerechte Handhabung in Deutschland und ungenügende Ausführung in anderen europäischen Ländern zu erheblicher Ungleichheit führten. Auch den Netzzugang für die Schiene und die Kontrollichte gelte es in Europa zu vereinheitlichen.

Gleiche Bedingungen erfordere auch die Verschärfung der Sicherheitsvorschriften, die durch den 11. September und durch die verstärkten Ansprüche der USA entstanden sind und zur Nachrüstung im Luftverkehr und bei der Port Security in den Häfen geführt haben. In den USA trage Homeland Security diese Kosten, also eine staatliche Stelle.

Aden dankte abschließend der Bun-

„Das Anwachsen der Bedeutung von Europa bringt häufig Wettbewerbsnachteile für Deutschland, die durch deutsche Politik und Anwendung vorhandener Harmonisierungsspielräume gemindert werden können und häufig keine Gesetzesänderungen erfordern.“

Detthold Aden

desregierung ausdrücklich für die sachgerechte Unterstützung bei der Behandlung des Problempunktes „Port Package II“ in Brüssel.

Paolo Costa MdEP aus der Sicht des Europa-Parlaments:

Mehr Wettbewerb zum Nutzen Europas

Paolo Costa, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr im Europäischen Parlament, bezeichnete die Schaffung eines gemeinsamen Wirtschaftsraums Europa, in dem gleiche Rahmenbedingungen für Alle gelten, als vorrangige Aufgabe für die europäischen und nationalen Institutionen. Das Thema „Deutschland braucht Mobilität“ sei auf alle europäischen Staaten der Gemeinschaft zu übertragen. Die Frage sei, welche Mobilität nachgefragt werde, für welche Art der Mobilität Europa

stehe und welche Mobilität geliefert werden könne. „Mobilität ist Bestandteil der Menschenrechte“, sagte Costa.

Er führte weiter aus: „Die europäische Verkehrspolitik, angeregt durch die Grundlagen des EU-Vertrags zur Niederlassungsfreiheit und die freie Bewegung von Personen, des Kapitals, der Waren und der Dienstleistungen, zielt darauf ab, fairen Wettbewerb in den Verkehrsmärkten und den übrigen Märkten herzustellen.“

Zur Reduzierung der natürlichen und weiterer Barrieren sieht Costa klare Vorgaben.

Die Festlegung der Transeuropäischen Netze (TEN-T), die durch Parlament und Ministerrat als Ratsentscheidung Nr. 884/2004 definiert sind, seien ab April 2004 bindend für die Schaffung eines einzigen gemeinsamen Marktes. Die wirtschaftliche Integration der neuen Mitgliedsstaaten komme mit der erfolgreichen Wiederaufnahme der im Lissabon-Vertrag vereinbarten Ziele entscheidend voran.

Das Programm TEN-T bestehe aus 30 prioritären Projekten für Schiene, Straße und Binnenwasserstraßen sowie intermodalen Möglichkeiten. Die derzeitige Aufgabe sei, eine angemessene Finanzierung aus dem EU-Etat im Rahmen der Finanzplanung 2007-2013 und die versprochenen Verpflichtungen der Mitgliedsstaaten für eine gleichgewichtige Mitfinanzierung sicherzustellen. Weitere Beispiele der Reduzierung der Barrieren auf europäischer Ebene seien die Richtlinien zu den Bedingungen der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme auf dem gesamten Straßennetz der Gemeinschaft und die Single-Sky-Regelung für den Luftverkehr, die die Einteilung und Nutzung des europäischen Luftraums harmonisiert und zu klaren Festlegungen im oberen Luftraum führt.

Die uneingeschränkte Bewegung von Personen und Waren innerhalb der gesamten EU auf der Schiene und die Öffnung der Netze für den Wettbewerb wurde, so Costa, durch die so genannten Bahnpakete angegangen:



Letztlich entscheiden die nationalen Regierungen: Paolo Costa MdEP.

- Das erste Bahnpaket öffnet und erschließt das Trans-Europäische Schienen-

güterverkehrsnetz für internationale Frachtdienste.

„Die europäische Verkehrspolitik muss:

1. die natürlichen Barrieren (Infrastrukturpolitik) wie auch die technischen, juristischen und politischen Barrieren (Verkehrspolitik im direkten Sinn) reduzieren,

2. die Transportkosten verringern, indem Wettbewerb innerhalb des Transportsektors zwischen den verschiedenen Transportarten hergestellt wird und

3. zudem die beiden gesellschaftlichen Einschränkungen beachten - Klima und Sicherheit.“

Paolo Costa MdEP

- Das zweite Bahnpaket strebt ein gemeinsames Vorgehen bei der Schaffung der Sicherheitseinrichtungen des Schienenverkehrs, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern und die Schienennetze für den Güterverkehr ab 2007 zu öffnen.

- Das dritte Bahnpaket sieht eine weitere Liberalisierung vor. Die Bahnunternehmen sollen in der Lage sein, internationale Güterverkehre in der EU zum Jahr 2010 uneingeschränkt durchzuführen. Dazu kommen mehr Rechte für Passagiere (Kompensationsregeln bei Verspätungen) sowie gemeinsame Zulassungsbedingungen für internationale Lokführerscheine. (Die Festlegung von Mindestqualitätsklauseln für Frachtdienste wurde vom Verkehrsausschuss des Europaparlaments zurückgewiesen.)

Unter den Strategien für die verstärkte Zusammenarbeit der unterschiedlichen Transportarten zur Intermodalität müsse das Konzept der Autobahnen des Meeres ebenso erwähnt werden wie das Marco Polo-Programm, sagte der Vorsitzende.

Bei allen verkehrspolitischen Maßnahmen gelte es, Umweltschutz und Sicherheit stets zu berücksichtigen:

Langfristig könnten technische Maßnahmen dazu beitragen, durch fortschrittliche technologische Lösungen, wie das Konzept „clean car“ oder den Gebrauch von Wasserstoff als Treibstoff, die Emissionen zu verringern oder zu vermeiden. Das werde aber nicht helfen, das Problem der Treibhausgase zu lösen. Aus diesem Grund müsse die EU andere Maßnahmen wie den Emissionshandel für den Verkehr, der im Rahmen des Kyoto-Protokolls möglich ist, ebenso wie Emissions-Zuschläge oder Emissions-Steuer in Erwägung ziehen, um damit

nicht nur die Luftverschmutzung zu bekämpfen, sondern auch die Wirkung des Verkehrs auf den Klimawandel herabzusetzen.

Das Thema Sicherheit habe im EP-Verkehrsausschuss ebenfalls hohen Stellenwert, sagte Costa: „In der Folge zum 11. September ist die Frage der Sicherheit in Bezug auf die verschiedenen Transportarten von großer Bedeutung für unsere Bürger. Die Einbeziehung dieser Kosten in die Preise gilt es zu vermeiden. Das Europäische Parlament erwartet die Äußerungen der Europäischen Kommission über die diesbezüglichen Kosten für alle Transportarten in der zweiten Hälfte des Jahres 2005.“

„Um das vorhandene Ungleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern bis zum 2010 zu beseitigen, hat die EU eine ganze Reihe unterschiedlicher Maßnahmen vorgesehen, die darauf abzielen, fairen Wettbewerb herzustellen und zugleich eine Strategie zu entwickeln, wie die verschiedenen Transportarten sinnvoll zusammenwirken können, um die gewünschte Intermodalität sicherzustellen:

- die Revitalisierung und Stärkung des Schienenverkehrs durch die Bahnpakete,
- die Erhöhung und verstärkte Kontrolle der Qualität im Bereich Straße (Sozialgesetzgebung, Kontrollen und Strafen),
- das Management des Wachstums des Luftverkehrs und
- die Internalisierung der Infrastrukturkosten und externer Kosten in den Preisen.“

Paolo Costa MdEP

Auch wenn Liberalisierung und Harmonisierung innerhalb der EU angestrebt werde, lägen doch die Entscheidungen bei diesen wichtigen Instrumenten in jedem einzelnen Land selbst.

Die zweite Diskussionsrunde mit Verkehrsexperten zeigt:

Best Practice: Zur Nachahmung empfohlen

Mit einer interessanten Mischung von Verkehrspolitik, Strategien und Produkten wartete die abschließende Diskussionsrunde mit Beispielen aus Australien, Schweiz, Deutschland, Niederlande und Großbritannien sowie dem Europäischen Parlament auf:

Verkehrspolitik-Beispiel Schweiz



Dr. Max Friedli

In der Schweiz sind die verschiedenen Verkehrsträger Schiene, Straße und zum Teil auch Schifffahrt als gleichwertig anerkannt, sagte Dr. Max Friedli bei der Vorstellung der Verkehrspolitik des Landes. Die Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik lauteten:

- nachfragegerecht zu sein, sowohl im Personen- wie im Güterverkehr;
- das Schwergewicht ist auf den öffentlichen Verkehr zu setzen, und
- „die Verkehrspolitik muss effizient sein, finanzierbar sein.“

Der Güterverkehr habe laut Verfassungsauftrag möglichst auf der Schiene stattzufinden. Dies sei eine Frage der Ökologie, aber auch des Kapazitätsmanagements. Die Verlagerung auf die Schiene sei eine Voraussetzung dafür, vor allem den Kollaps des Straßennetzes zu vermeiden. „Gleichzeitig halten wir an der freien Wahl der Verkehrsmittel fest“, so Friedli.

Die Verlagerung von der Straße zur Schiene habe mit marktwirtschaftlichen Elementen und diskriminierungsfrei zu geschehen. Die Schweizer Maut ist höher als in Deutschland und seit 2001 in Kraft. Sie wird flächendeckend auf allen Straßen erhoben und gilt für alle. Parallel dazu wurde das zulässige Gesamtgewicht der Lkws auf die Europannorm von 40 t erhöht. „Wir hatten bis 2001 eine Beschränkung auf 28t“, sagte Dr. Friedli.

Aufgrund dieser beiden Maßnahmen und staatlicher Fördermittel für den Güterverkehr konnte die Zahl der Lastwagenfahrten deutlich verringert werden. So habe im die Alpen querenden Güterverkehr die Schiene im vergangenen Jahr erstmals seit längerem wieder Marktanteile gewonnen. Insgesamt wurden 65 Prozent der Güter im vergangenen Jahr auf der Bahn durch die Alpen transportiert. Zur Infrastrukturfinanzierung und ihrer kontinuierlichen Sicherstellung fließe 2/3 der Maut in einen Fonds zur Modernisierung der Bahninfrastruktur, ohne den ordentlichen Haushalt zu belasten, so Friedli.

Es würden bis 2008 rund 5 Milliarden Euro jährlich in die Schienen- und Straßeninfrastruktur investiert werden, in die Schieneninfrastruktur allein rund 30 Milliarden Franken. Damit werde das Netz in der Fläche ausgebaut und die beiden Tunnels durch die Alpen, Lötschberg mit

34 km und mit 57 km der Gott-hard-Basistunnel, längster Bahntunnel der Welt, Eröffnung ca. 2015, finanziert.

Verkehrspolitik der Schweiz könne nur in Absprache mit der Europäischen Union, mit den Nachbarn, erfolgen. Im Landverkehrsabkommen habe sich die Schweiz verpflichtet, künftig Europa-Vorgaben zu übernehmen. Gegenwärtig würden die Bahnpakete 1 und 2 in Schweizerische Gesetzgebung überführt.



Diskussionsrunde zur „Best Practice“, v. l.: Bilfinger Berger-Chef Herbert Bodner, üstra-Vorsitzender Dr. Heinrich Ganseforth, Paolo Costa MdEP, Moderator Eberhard Krummheuer, Dr. Max Friedli, Direktor des Schweizer Bundeamtes für Verkehr, TranSys-CEO John Stout und der niederländische Logistikexperte Paul van Lede.

nen Pkw ca. 10 Cent pro km, für einen Lkw rund 20 Cent pro km Maut. Erwartet werden täglich 60.000 Fahrzeuge, davon 10.000 Lkw. Die Maut werde voll automatisch erhoben, die Abrechnung erfolge gemeinsam mit der Zulassungsstelle.

Das Projekt City-Tunnel sei eine Untertunnelung der Innenstadt von Sydney und eine Anbindung an die Nord-Süd-Verkehrsachse. Es werden dann täglich etwa 90.000 Fahrzeuge unter die Erde verbannt. Die

Fahrzeit durch die Innenstadt dauert derzeit 20 Minuten, mit dem Tunnel zwei Minuten.

Was wo anders möglich ist, müsse auch in Deutschland zu bewerkstelligen sein. Der Bedarf sei aus seiner Sicht dringend. Die Staus in Deutschland addierten sich an Spitzentagen auf bis zu 1000 km Länge. Deutschland erstickte nicht am Feinstaub, sondern am Verkehr wegen fehlender Infrastruktur. Deshalb müssten die nötigen Investitionsmittel fließen, privat und öffentlich. Die angespannte Situation der öffentlichen Kassen habe einen wachsenden politischen Willen erzeugt und eine breite Diskussion angestoßen zum Thema PPP. „Was derzeit zusehendermaßen stimmt, sind die A-Modelle, die aus der Abtretung der Lkw-Maut finanziert werden. Die A8 zwischen München und Augsburg ist ein erster Schritt, dem weitere folgen müssen“, so Bodner.

Niederlande als Tor zu Europa

Einen sehr erfolgreichen Ansatz zur Vermarktung der Niederlande als das logistische Eingangstor nach Europa und der Nutzung der niederländischen Transport- und Logistikleistungen stellte NDLDirektor Paul C. van Lede mit der Marketingorganisation HICD vor.

Als gemeinsame Plattform für Wirtschaft, Industrie und Regierungsstellen koordiniert die Non-Profit-Organisation mit 500 Mitgliedern die Durchsetzung aller Maßnahmen, mit denen die Niederlande im Wettbewerb zu den übrigen europäischen Ländern als Europa-Portal für den überseeischen Import und Export und damit einer der wichtigsten Stellen der Logistik positioniert werden sollen.

Die Vorträge und Präsentationen können beim Deutschen Verkehrsforum per Brief oder E-Mail angefordert oder teilweise direkt von www.verkehrsforum.de heruntergeladen werden.

3.000.000 London OysterCards

Die Erfolgsgeschichte der Mobilitätskarte für den Großraum London präsentierte TranSys-Chef John Stout mit der OysterCard. Im Zeitraum von nur drei Jahren seit Programmstart wurden nach einer aufwendigen Marketingkampagne gemeinsam mit der Prestige-Gruppe für die OysterCard bereits 2,9 Millionen zufriedene Kunden gewonnen.

Es handelt sich um eine RFID-Lösung, die berührungslos beim Passieren eines elektronischen Tores den Durchgang zum Verkehrsmittel vermerkt und so die Fahrtstrecke registriert. Abgerechnet wird durch Vorauszahlung oder über das Konto des Inhabers. In London gehört diese Karte für viele ihrer Besitzer zur normalen Ausstattung, da sie weitere Funktionen wie Kreditkarte, Kundenkarte und Gruppenzugehörigkeitsausweis enthalten kann.

Sydney: Total PPP als Chance

Am Beispiel von zwei PPP-Modellen in Sydney/Australien stellte Bilfinger Berger-Chef Herbert Bodner die Grundzüge vor, nach denen dort Betreiberprojekte durchgeführt werden.

Das Stadtautobahnnetz in und um Sydney wurde zum kleineren Teil öffentlich finanziert, zum größeren Teil aber mit Hilfe von Betreibermodellen. Daran sind deutsche Konzerne maßgeblich beteiligt. Aktuell arbeitet Bilfinger Berger an zwei Projekten. Das Autobahn-Projekt M 7 im Westen der Stadt habe ein Gesamtvolumen von 1,3 Mrd. Euro. Das zweite Projekt Cross-City-Tunnel stelle eine Untertunnelung der Innenstadt von Sydney mit einem Finanzvolumen über 500 Mio. Euro dar.

Die Fahrzeit um die 4-Millionen-Stadt Sydney verkürze sich bei 120 km Autobahn um eine Stunde, das koste für ei-

Hannover: Allround-Ticket-Erfolg

In Hannover wurde mit der Großen Mobilitätskarte ein Instrument geschaffen, das sehr genau auf die Mobilitätsanforderungen der Kunden ausgerichtet ist, sagte Dr. Heinrich Ganseforth bei der Vorstellung eines Allround-Tickets.

Mit präzisen Analysen wurde ermittelt, was die Bürger neben dem Fahrtangebot benötigten, um eine Alternative zum privaten Pkw vorzufinden. Darauf reagierten die Verkehrsunternehmen mit einem Umdenken vom Transportgeschäft hin zur Mobilitätsdienstleistung. Das Angebot wurde so gestaltet, dass nicht mehr das Auto im Mittelpunkt des Transportbedarfs steht. Unter Einbeziehung aller Möglichkeiten wie Busse und Bahnen des ÖPNV, Car Sharing, Taxi, Lieferdienste und Fahrrad-Service wurde ein Angebot zusammengestellt, mit dem sich jegliche Transportnachfrage für Mensch und Güter erfüllen lässt.

Für einen Mehrpreis von 6,50 Euro pro Monat zum Jahresabonnement des Nahverkehrs im Großraum Hannover entstand die Mobilitätskarte, auf der alle Fahrten der zusätzlichen Verkehrsmittel nur nach Fahrtkosten bargeldlos abgerechnet werden. Das Angebot beim Car Sharing ist frei von Bindung, Aufnahmegebühr, Kautions- oder Mitgliedsbeitrag. Der Autovermieter gewährt sogar einen Rabatt von 20 Prozent.

Dem Verbund haben sich auch die Taxi-Unternehmen, Lieferfirmen und Fahrradhändler angeschlossen, auch hier werden günstige Tarife und Preise angeboten. Darüber hinaus wird die Mobilitätskarte durch einen zusätzlichen geringen Aufpreis zur BahnCard 25 der DB AG. Die Karte wird in Hannover als großer Erfolg gewertet. Mehr als 120.000 Kunden wurden innerhalb weniger Monate für die Mobilitätskarte bereits gewonnen.