

Wirtschaftsstandort stärken

In den partei- und gesellschaftspolitischen Diskussionen schimmert ein zentrales Bestreben immer wieder durch: der Wunsch, den Wirtschaftsstandort Deutschland zu stärken, um Wohlstand und Beschäftigung zu sichern. Wir brauchen Jobmotoren – wie die Mobilitätsbranche seit langem einer ist und auch bleiben wird. Gemeinsam mit unseren Mitgliedsunternehmen stellen wir den beeindruckenden Wachstumscharakter und die enorme Beschäftigungswirkung unseres Wirtschaftszweiges vor.



Den starken Luftverkehrsstandort Deutschland und die hohe wirtschaftliche Bedeutung des Geschäftsreiseverkehrs haben wir in den vergangenen Wochen durch zwei Parlamentarische Abende in den Fokus gerückt. Erstes Fazit: Deutschland kann wirtschaftlich „abheben“, wenn vernünftige Rahmenbedingungen für unseren Luftverkehrsstandort im harten globalen Wettbewerb geschaffen werden. Die Branche braucht zudem deutliche Kostenentlastungen, bedarfsgerechten Infrastrukturausbau und eine starke Deutsche Flugsicherung.

Eher im Verborgenen blüht der Geschäftsreiseverkehr – als ein wichtiger Wirtschaftszweig. Unternehmen und öffentliche Hand geben in Deutschland für berufsbedingte Mobilität jährlich über 120 Milliarden Euro aus, ein beachtlicher monetärer Beitrag zur Konjunkturbelebung. Damit diese Form der Mobilität weiterhin optimal zu Geschäftsabschlüssen und Wirtschaftsaktivitäten beitragen kann, muss es Ausbau des Straßen- und Schienennetzes, intelligente Intermodalität und Verbesserung der steuerlichen Situation bei Geschäftsreisen geben.

In dieser Form neu haben wir in dieser Ausgabe die Aktivitäten unserer Lenkungs- und Gesprächskreise im ersten Halbjahr 2005 zusammengefasst – ein beeindruckender Querschnitt bewegender Themen aus der Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik.

Thomas Hailer, Geschäftsführer

Parlamentarischer Abend „Geschäftsreiseverkehr“ des Verbandes Deutsches Reisemanagement und des Deutschen Verkehrsforums:

Nur effizienter Geschäftsreiseverkehr schafft mehr Wirtschaftswachstum

Berlin – Die Verantwortlichen in den Reisestellen von Industrie und Wirtschaft und die Mobilitätsindustrie drückt der Schuh gleich an mehreren Stellen:

- bei der zu verbessernden Verkehrsinfrastruktur,
- bei der nötigen Effizienzsteigerung der Intermodalität der Verkehrsmittel,
- bei der Sicherheit der von ihnen betreuten Fahr- und Fluggäste in zahlreichen Zielgebieten,
- bei Steuern und Abgaben und
- bei der dringend erforderlichen Entbürokratisierung.

Abhilfe könne vor allem die Politik schaffen, stellten übereinstimmend die Vertreter der Verbände, aber auch von Lufthansa und DB AG beim Parlamentarischen Abend fest.

Vor rund 90 Parlamentariern aller Fraktionen und hochrangigen Vertretern aus Wirtschaft und Verbänden stellten das Deutsche Verkehrsforum und der Verband Deutsches Reisemanagement die Bedeutung des Geschäftsreiseverkehrs für den Wirtschaftsstandort Deutschland und seine Probleme dar. Sie zeigten den Handlungsbedarf auf, damit der Geschäftsreiseverkehr in direktem Zusammenhang mit der Konjunktur mehr Wachstum und weitere Arbeitsplätze in Deutschland schaffen kann.

Für die gesamte berufsbedingte Mobilität geben Unternehmen und der öf-



Der Geschäftsreiseverkehr wirkt sich direkt auf das Wirtschaftswachstum aus, so das Podium, v. l.: Jürgen Büchy, Michael Kinberger, Moderator Michael W. Uhlmann, Peter Gerber und Max Stich.

fentliche Sektor in Deutschland jedes Jahr über 120 Milliarden Euro aus. Diese Summe entspricht etwa der Hälfte der Ausgaben im Bundeshaushalt 2003 („VDR-Geschäftsreiseanalyse 2004“). Allein für Geschäftsreisen wurden im Jahr 2003 mehr als 54 Milliarden Euro ausgegeben. Dieser Betrag übersteigt die Urlaubsausgaben der Deutschen.

Damit Geschäftsreisen zur Produktivität der Wirtschaft optimal beitragen können, müssen die Rahmenbedingungen für Mobilität stimmen. Das Straßen- und Schienennetz sowie die Verkehrsinfrastruktur müssen bedarfsgerecht ausgelegt sein und laufend verbessert werden. Mobilitätshemmende Rahmenbedingungen müssen abgebaut werden. Eine pro-aktive Politik und die Mobilität fördernde Maßnahmen sind in einem zusammenwachsenden Europa unerlässlich. Eine intelligente Intermodalität, das heißt eine gute Verzahnung von Verkehrswegen und Verkehrsträgern ist wichtig, um Reibungsverluste beim Umstieg zu vermeiden. Verbesserungen sind zudem erforderlich hinsichtlich der steuerlichen Situation bei Geschäftsreisen, der Finanzierung der Sicherheitskosten und der Reduzierung des Verwaltungsaufwands.

Neue Finanzierungsmodelle wie Private Public Partnership sind für alle Verkehrsträger hilfreich, die Infrastruktur den Bedürfnissen trotz begrenzter Mittel öffentlicher Haushalte anzupassen.

In dieser Ausgabe

- Editorial:
Wirtschaftsstandort stärken
- Parl. Abend zum Geschäftsreiseverkehr mit dem VDR
- Parl. Abend zum Luftverkehr
- Aus Lenkungs- und Gesprächskreisen

Im europäischen Luftverkehr belastet die unzureichende Infrastruktur Wirtschaft und Verbraucher jährlich mit Milliardenkosten. Hier müssen die Staaten schneller auf das Wachstum im Luftverkehr reagieren und Flughäfen und Flugsicherungen in die Lage versetzen, wirtschaftlicher und kundenorientierter zu arbeiten. Ein guter Ansatz ist der Plan, einen gemeinsamen europäischen Himmel (Single European Sky) zu schaffen, um die veralteten Luftraumstrukturen neu zu gestalten. Ebenso muss der Masterplan der deutschen Luftfahrtbranche für eine nachfragegerechte Luftverkehrsinfrastruktur in Deutschland rasch umgesetzt werden.

Im Schienenverkehrsmarkt wird der Wettbewerb auch durch die europäische Marktöffnung im Personenverkehr im Jahr 2010 weiter zunehmen. Die EU-Gesetzgeber sind gefordert, den freien Zugang zu fördern, einheitliche technische Standards zu definieren und Gesetze zu harmonisieren.

Für den Straßenverkehr im In- und Ausland steht die Forderung nach der leistungsfähigen und attraktiven Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund. Die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in Deutschland und das erwartete Wirtschaftswachstum stehen in direktem Zusammenhang. Zudem müssen Dienst- und Geschäftsreisen unkompliziert durchführbar und bezahlbar sein.

Der Einladung von **Ernst Hinsken MdB**, Vorsitzender Ausschuss für Tourismus im Deutschen Bundestag, der auch das Eingangsreferat hielt, waren hochrangige Vertreter der Verkehrswirtschaft als Vortragende gefolgt: **Jürgen Büchy**, Geschäftsführer Vertrieb in der DB Personenverkehr GmbH, **Michael Kirnberger**, Präsident Verband Deutsches Reiseanagement e.V., **Dr. Marion Weber**, Referat Tourismuspolitik im Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, **Max Stich**, Vizepräsident Allgemeiner Automobil Club ADAC, und **Peter Gerber**, Koordinator Initiative Luftverkehr bei der Deutschen Lufthansa



Erläuterte den Handlungsbedarf: **Ernst Hinsken MdB**



Deutschland als attraktives Reiseland gestalten: **Dr. Marion Weber**.

AG. Verkehrsforums-Geschäftsführer **Thomas Hailer** begrüßte die Gäste, **Michael W. Uhlmann**, Leiter Bereich Luftverkehr, moderierte die Podiumsdiskussion.

Parlament, Bund, Länder und Unternehmen müssen gemeinsam für Luftverkehr handeln:

Priorität für Infrastruktur ausbauen – Bürokratie abbauen

Berlin – Erfolgreiche Volkswirtschaften sind starke Luftverkehrsstandorte. Deshalb forderte **Eduard Oswald MdB**, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, auf einem Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums den engen Schulterschluss zwischen Politik und Unternehmen, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland zu verbessern. Besonders dringend sei diese Zusammenarbeit in den Bereichen Infrastruktur, Wettbewerb und Sicherheit. Hervorgehoben wurde der positive Beitrag zur Beschäftigungslage.



Abwanderung des Jobmotors Luftverkehr verhindern: **Eduard Oswald MdB**.

„Nur wenn es uns gelingt, die benötigte Infrastruktur für den wachsenden Luftverkehr in Deutschland zu schaffen, können unsere Unternehmen im Wettbewerb gegenüber den Nachbarstaaten bestehen, die sich mit ihren Flughafenerweiterungsprojekten in Paris, Amsterdam oder London auf Wachstum eingestellt haben. Wandert ein großer Teil des Luftverkehrs in die Nachbarstaaten ab, verschwinden auch die damit verbundene Arbeitsplätze und der Wohlstand, der Flughafenregionen auszeichnet. Deswegen haben die Flughafenausbauprojekte in Frankfurt, Berlin und anderen wichtigen deutschen Standorten eine so hohe Priorität“, so Oswald.

Spitzenvertreter der Branche, Fraport-Vorstandsvorsitzender **Dr. Wilhelm Bender**, Lufthansa-Vorstand **Stefan H. Lauer** und die Geschäftsführungsvorsitzenden des Flughafens München **Dr. Michael Kerkloh**, der Deutschen Flugsicherung **Dieter Kaden** und der EADS/Airbus Deutschland GmbH **Gerhard Puttfarcken** präzisierten ihre Forderungen an Wirtschaft und Politik unter dem Motto „So hebt

Deutschland wieder ab“. Die Branche brauche vor allem zukunftsfähige Rahmenbedingungen und Kostenentlastungen, dann könne sie auch künftig Garant für Wachstum, Arbeitsplätze und Wohlstand sein.

Dieter Kaden dankte Parlamentariern und Bundesregierung für die Unterstützung bei der weiteren Privatisierung der Flugsicherung: „Damit wird die Deutsche Flugsicherung fit für Europa. Wir brauchen die gesetzgebenden Grundlagen für mehr Eigenverantwortung und Flexibilität. Die notwendigen Gesetze und Verordnungsentwürfe sind zügig zu verabschieden.“

Dr. Wilhelm Bender bezeichnete den Ausbau des Frankfurter Flughafens als „nationale Aufgabe“ und belegte mit eindrucksvollen Zahlen das Wachstum und die Perspektiven: „Der Frankfurter Flughafen ist Jobmaschine Nr. 1 in der Rhein-Main-Region und repräsentiert mit 3,4 Milliarden Euro das größte privatwirtschaftlich finanzierte Investitionsprogramm Deutschlands. Es entstehen 100.000 neue direkte und indirekte Arbeitsplätze.“

Stefan H. Lauer betonte: „Der Luftverkehr hat mit mehr als 750.000 Beschäftigten ein großes Potenzial, Lufthansa allein hat 60.000 Mitarbeiter. Das Passagierwachstum beträgt stetig rund 5 Prozent im Jahr, bei der Fracht sind es 7 Prozent. Die Politik wird gebraucht, um Infrastruktur dort auszubauen, wo die Nachfrage auch wirtschaftlich bedient werden kann.“

Dr. Michael Kerkloh sagte: „Bei den Sicherheitsstandards können und müssen wir, ohne die Sicherheit zu gefährden, Kostenreduktionen und Prozessverbesserungen erreichen. Internationale Standards müssen angeglichen und dürfen nicht in Deutschland noch verschärft werden. Die deutsche Politik muss die Interessen der deutschen Wirtschaft stärker bei der Europäischen Union vertreten.“

Gerhard Puttfarcken stellte fest: „Die Erfolgsgeschichte des internationalen Zusammenarbeitsprogramms Airbus ist maßgeblich durch die Technologieführerschaft geprägt. Diese Führerschaft bleibt weiterhin das erklärte Ziel. Es ist deshalb von großer Bedeutung, eine gut abgestimmte Forschungs- und Technologiepolitik zwischen allen Beteiligten - Hersteller, Systemanbieter, Zulieferindustrie, Forschung und Politik - zu etablieren. Hierzu gehören auch entsprechende Forschungsmittel und Förderprogramme.“



Das Wachstum im Luftverkehr schafft zusätzliche Arbeitsplätze, aber nur, wenn Deutschland seine Chancen richtig nutzt, war der Tenor der Veranstaltung, v. l.: Dr. Michael Kerkloh, Dieter Kaden, Dr. Wilhelm Bender, Eduard Oswald MdB, Stefan H. Lauer und Gerhard Puttfarcken.

Die Vortragenden erläuterten mit fünf Kernforderungen den Handlungsbedarf der Politik umrissen mit diesen fünf Punkten die Inhalte der Initiative Luftverkehr in Deutschland:

1. **Infrastruktur bedarfsgerecht entwickeln:** Infrastruktur muss da erweitert werden, wo der Bedarf ist. Für Deutschland ist der Ausbau der zentralen Verkehrsdrehkreise Frankfurt und München von herausragender Bedeutung, aber auch andere Flughäfen müssen ausbauen. Wichtig ist, dass neue Kapazitäten nur dort geschaffen werden, wo Nachfrage und Wirtschaftlichkeit gegeben sind. Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen vereinheitlicht, vereinfacht und beschleunigt werden.
2. **Wettbewerbsfördernde und faire Rahmenbedingungen schaffen:** Deutsche Unternehmen benötigen die gleichen Rahmenbedingungen wie ihre Konkurrenten. Alleingänge, beispielsweise die Einführung einer Kerosinsteuer oder Ticketsteuer, direkte oder indirekte Subventionen an Airlines oder Flughäfen und regional begrenzte Umweltmaßnahmen verzerren den Wettbewerb. EU-Vorgaben dürfen nicht noch national verschärft werden. Die Sicherheitskosten müssen sinken, die Prozesse müssen national und international verbessert werden.
3. **Systempartnerschaft und Zusammenarbeit verbessern:** Der Luftverkehrsstandort braucht eine enge Systempartnerschaft, die von einer starken Luftverkehrspolitik aktiv begleitet werden muss. Bürokratieabbau und ausreichende Vertretung der deutschen Standortinteressen in Europa bleiben wichtig.
4. **Nachhaltigkeit im Luftverkehr sichern:** Nachfragegerechter Infrastrukturaus-

bau reduziert neben den Engpässen am Boden auch Warteschleifen in der Luft und stellt somit einen wichtigen Schritt hin zu einem ökologisch effizienten und nachhaltigen Luftverkehrssystem dar. Die Flugzeug- und Triebwerkshersteller haben in den letzten Jahren den Treibstoffverbrauch und die Lärm- und Schadstoffemissionen erheblich reduziert. Forschung und Entwicklung arbeitet an weiteren Verbesserungen.

5. **DFS Deutsche Flugsicherung stärken:** Der Luftraum über Europa wird von zu vielen verschiedenen Flugsicherungsorganisationen überwacht. Schnittstellenprobleme und Reibungsverluste behindern das Gesamtsystem und erhöhen die Kosten. Der von den EU-Staaten beschlossene „Single European Sky“ muss schnell umgesetzt werden. Durch eine zügige Kapitalprivatisierung kombiniert mit einer anreizorientierten (ökonomischen) Regulierung muss die DFS auf den „Single European Sky“ vorbereitet werden. Weitere Effizienzsteigerungen sollten durch Maßnahmen zur schrittweisen Umgestaltung des Gebührensystems hin zur Einführung ortsbezogener Flugsicherungsgebühren an allen Flughäfen erreicht werden.



Ein positives Echo fand der Luftverkehrsabend bei den zahlreichen Gästen aus Politik und Wirtschaft, darunter auch v. l.: Staatssekretär Ralf Nagel, Verkehrsforums-Präsident Wilhelm Bonse-Geuking und Geschäftsführer Thomas Hailer sowie Horst Friedrich MdB.

Aus den Lenkungs- und Gesprächskreisen:

LK Schienenverkehr: Hohe Belastung durch energiepolitische Maßnahmen

Unter Leitung von Klaus Daubertshäuser, Vorstand Marketing Deutsche Bahn AG, verabschiedete der Lenkungskreis ‚Schienenverkehr‘ ein Eckpunktepapier. Die hohe Belastung des Öffentlichen Verkehrs durch energiepolitische Maßnahmen müsse reduziert werden, heißt es darin.



In den vergangenen Jahren haben die Verkehrsunternehmen umfangreich investiert und insbesondere im Klimaschutz erhebliche Effizienz- und Vermeidungspotenziale gehoben. Diese Anstrengungen der Unternehmen im Umweltschutz sind angemessen zu berücksichtigen und müssen sich positiv in der Ausgestaltung der ökologischen Steuerungsinstrumente widerspiegeln, so der Lenkungskreis in seinem Papier.

Die Ökosteuergesetzgebung als Klimaschutzinstrument müsse demzufolge in ihrer Lenkungswirkung kritisch überprüft werden. Das Zusammenspiel mit anderen Klimaschutzinstrumenten sei hierbei zu berücksichtigen. Insbesondere müssten die getätigten Investitionen sowie die erzielten Erfolge in die energiesteuerliche Bewertung einfließen. Ökologische Steuerinstrumente sollten Anreiz und Belohnung für ein weiteres Engagement der Verkehrsunternehmen im Klimaschutz bieten. Eine Überarbeitung der Ökosteuergesetzgebung und eine Feinabstimmung des Klimaschutzinstrumentariums ist zwingend erforderlich.

Die Stromsteuer und die Erhöhung der Mineralölsteuersätze im Rahmen der Ökologischen Steuerreform im Jahr 2004 führen zu einer Belastung des Verkehrsträgers Schiene von nahezu 200 Mio. Euro; der gesamte öffentliche Verkehr wurde in Deutschland durch energiepolitische Maßnahmen in Höhe von 750 Mio. Euro belastet. Im europäischen Wettbewerb ist der öffentliche Verkehr in Deutschland durch eine nichtharmonisierte Energiebesteuerung deutlich benachteiligt. So machen z.B. nahezu alle EU-Mitglied-

staaten von der Möglichkeit Gebrauch, den Schienenverkehr von Energiesteuern zu befreien.

Um den öffentlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen in seiner positiven Umweltwirkung zu unterstützen und seinen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität auszubauen, muss daher

- das Klimaschutzinstrumentarium und hier insbesondere die Ökosteuer im Hinblick auf seine Lenkungswirkung kritisch geprüft und überarbeitet werden. Ebenso gilt es
- die Belastung der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit Energiesteuern auf EU-Ebene zu harmonisieren.

LK Bahntechnologie:

Innovationen vermarkten und europäische Systeme vernetzen

Der Lenkungskreis ‚Bahntechnologie‘ unter Vorsitz von **Hans M. Schabert**, Vorsitzender des Bereichsvorstands Siemens AG Transportation Systems, setzte sich mit innovativen Systemen für den Schienenverkehr und ihrer Vermarktung sowie der Harmonisierung europäischer Normen auseinander.



Helmut Beismann, Siemens AG Erlangen, stellte das System der automatischen U-Bahn in Nürnberg vor. Die Betriebsaufnahme ist bereits für 2006 vorgesehen. Eine besondere Leistung des Systems liegt in dem Mischbetrieb zwischen automatisierten und herkömmlichen Linien, die eine schrittweise Migration erlaubt. Wesentliches Ziel des automatischen, fahrerlosen Fahrens ist die flexible nachfrageabhängige Anpassung der Taktzeiten, die optimale Auslastung der Infrastruktur sowie die Erhöhung des Fahrgastservices durch Entlastung des Personals vom eigentlichen Fahrbetrieb. Eng mit dem Thema Innovation ist das europäische Signalsystem ETCS verknüpft. Wenn die richtigen Weichen für die europäische Finanzierung der Migration des vorhandenen Signalsystems gestellt werden, können wesentliche Eisenbahnkorridore bereits in 5 bis 10 Jahren zu einem europäischen Kernnetz mit einem einheitlichen Signalsystem verknüpft werden.

Europa braucht ETCS, um die Grenzen der nationalen Bahnsysteme zu überwinden. Dabei gilt es, die Finanzierung sicherzustellen und wegen des überwiegenden gemeinschaftlichen Nutzens auch einen wesentlichen europäischen Finanzierungsbeitrag zu leisten, Förderungsschwerpunkte zu setzen, die sich auf zentrale Korridore mit großen Entwicklungspotenzialen für den Schienenverkehr in besonderem Maße fokussieren, und adäquate Förderrichtlinien zu erstellen, die fahrzeugseitige Aufwendungen mit einbeziehen, fordert der Lenkungskreis in seinem Positionspapier.

Dr. Florian Eck, Stellv. Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums, stellte ausgewählte Ergebnisse aus der Delphi-Studie „ÖPNV-Markt der Zukunft“ sowie aus der Untersuchung des VDV zum Investitionsbedarf des ÖPNV vor. „Der realistisch eingeschätzte Investitionsbedarf liegt für 2003–2007 bei ca. 19 Mrd. Euro, für 2008–2012 bei ca. 16,4 Mrd. Euro. Die Lücke zwischen Bedarf und Mittelbereitstellung wird in den kommenden Jahren immer weiter klaffen, wenn die avisierten Kürzungen der Investitionsetats so weiter verfolgt werden“, so Eck in seinem Statement.

LK Häfen und Schifffahrt:

Standortpolitik für Häfen und Schifffahrt

Unter Leitung von **Detthold Aden**, Vorsitzender des Vorstandes BLG Logistics Group AG & Co. KG, setzte sich der Lenkungskreis mit der Politik für Häfen und Schifffahrt in Deutschland und Europa auseinander. (Vertreter des Lenkungskreises hatten sich auch in Brüssel mit Abgeordneten des Europäischen Parlaments getroffen, um Probleme des PortPackage II zu diskutieren.)



Beim Lenkungskreis präsentierte **Achim Wehrmann**, Leiter Ref. LS 21, Seeschiffahrtspolitik, Seewirtschaft, Seehäfen im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die Bausteine des BMVBW zur Schifffahrts- und Hafenpolitik und wies auf die erzielten Erfolge hin. So bewertete ein Gutachten die finanziellen Nettorückflüsse nach Deutschland im Rahmen der Maßnahmen des maritimen Bündnisses deutlich positiv, die indirekten Effekte werden mit über einer Milliarde Euro angesetzt. Die Begutachtung

der Vertiefung/Fahrinnenanpassung der seewärtigen Zufahrten werde fortgeführt. Ein gemeinsames Eckpunktepapier zu diesem Thema wurde mit dem BMU bis auf Abteilungsleitererebene abgestimmt, eine Entwicklung die der Lenkungskreis ausdrücklich begrüßt. Der Lenkungskreis sprach die Empfehlung aus, diesen Dialog zwischen den Ressorts Verkehr und Umwelt unbedingt weiterzuführen und auszubauen.

Das Thema einer europaweiten Liberalisierung von Hafendienstleistungen über eine EU-Richtlinie – das sog. „Port Package II“ – wird vom Lenkungskreis weiterhin kritisch begleitet. „Die deutschen Hafenbetriebe sind in einen funktionsfähigen Wettbewerb eingebunden und sichern damit ein effizientes Marktergebnis. Dies stellt die Notwendigkeit eines regulierenden Eingriffs in Frage.“ stellte Aden für den Lenkungskreis fest.

Unter dem Themenschwerpunkt Automobillogistik präsentierten **Ulrich Burgath**, Vorsitzender der Geschäftsführung E.H. Harms GmbH & Co. KG, Automobile-Logistics, und **Dr. Jörg Mosolf**, Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung Horst Mosolf GmbH & Co. KG, die multimodalen Konzepte ihrer Unternehmen für die Automobilindustrie. Mit 800 Fahrzeugspezialtransportern, 70 eigenen Eisenbahnwaggons und einem Binnenschiff betreibt Mosolf ein europäisches Netzwerk mit rund 320 Mio Euro Jahresumsatz. Neuer Bestandteil des auf die Bedürfnisse des Kunden zugeschnittenen Serviceangebotes ist der Aufbau einer eigenen Bahnsparte vom Bau eigener Waggons bis hin zur Gründung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens. Auch die Harms Automobile-Logistics ist multimodal aufgestellt. Sie bedient mit rund 350 Lkw, 6 Shortsea- und 5 Binnenschiffen alleine in Deutschland 4.500 Händler, insgesamt werden jährlich rund 1,5 Mio. Fahrzeuge transportiert. Darüber hinaus werden in den Terminals technische Mehrwertdienste rund um das Automobil angeboten.

Die Konzepte zeigen jedoch auch die Abhängigkeit der Logistikdienstleister von einer leistungsfähigen Infrastruktur. Der Lenkungskreis stellte hierzu fest, dass auch in diesem Branchensegment die Donau bei Vilshofen einen wesentlichen Engpass darstellt, der langfristig beseitigt werden muss. Zudem bietet der Rahmen für den Netzzugang im Schienengüterverkehr auf europäischer Ebene immer noch nicht genügend Spielraum, um die Automobillogistik auch grenzüberschreitend nachfragegerecht zu bedienen.

Lenkungskreise Telematik/Telekommunikation und Straßenverkehr fordern gemeinsam:

Straßenverkehrsinfrastruktur mit Telematik „intelligent“ machen

Die Lenkungskreise ‚Telematik/Telekommunikation‘ und ‚Straßenverkehr‘ tagten gemeinsam unter Leitung von **Prof. Dr. Bernd Gottschalk**, Präsident VDA Verband der Automobilindustrie e.V., und **Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler**, Vorsitzender des Vorstandes DEKRA e.V. Schwerpunktthema war die Integration von Telematikkonzepten in den Straßenverkehr, mit der „Intelligente“ Straßen höhere Nutzungsgrade erreichen.



Vision und Nutzen der „e-Road“ als intelligente Straße stellten Baudirektor **Dr. Gerd Riegelhuth**, Leiter der Verkehrszentrale Hessen des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen, und **Dr. Norbert Klassen** vom ADAC München, vor. So hat z. B. der Einsatz von Streckenbeeinflussungsanlagen zu einem Rückgang von Verkehrstoten und schweren Unfällen um rund 30% geführt. Die Vernetzung der Informationen im Straßenverkehr zur Unterstützung von infrastrukturseitigen Diensten ist im Bereich der Fernverkehrsnetze bereits weit fortgeschritten, in den Ballungsräumen gibt es noch starke Qualitätsunterschiede.

Ein weiteres wichtiges Thema in diesem Zusammenhang ist „e-Safety“. **Hans-Jürgen Mäurer**, Leiter Entwicklung Prüftechnik DEKRA Automobil GmbH Stuttgart, und **Dr. Bernhard Dicke**, Leiter der Abteilung Verkehr im VDA Verband der Automobilindustrie e.V., informierten den Lenkungskreis zu aktuellen Entwicklungen und Maßnahmenbündeln dieser europäischen Initiative. Zwei Beispiele: Die telematikgestützte Notrufabwicklung „eCall“ wird zukünftig die durchschnittliche Reaktionszeit der Einsatzkräfte bei einem Unfall um bis zu 50% reduzieren. In der Folge fallen durch eine optimierte Reaktion von Polizei und Rettungsdiensten die Unfallfolgekosten sowie die Schwere der Personenschäden

deutlich geringer aus. Verkehrsbezogene Echtzeitinformationen (RTTI) leisten einen immer wichtigeren Beitrag zur Verbesserung von Sicherheit und Effizienz im Straßenverkehr. Ziel ist daher im Rahmen der e-Safety-Initiative der weitere Ausbau entsprechender Dienste, so dass 2010 über 80% aller Fahrten bedient werden können.

Dr. Stefan Denzinger, Dornier Consulting, stellte zwei Projekte vor, in denen Telematikdienste Vernetzung unterstützen und effizienter gestalten. So lässt sich durch eine telematikgestützte Gefahrgutüberwachung die Sicherheit und Zuverlässigkeit von intermodalen Transportketten deutlich erhöhen, in dem z.B. der Zustand des Ladegutes über die gesamte Transportkette hinweg kontinuierlich überwacht wird und die Informationen allen Akteuren auch über (Verkehrs-)Systemgrenzen hinweg zugänglich sind. Insbesondere auf unbegleiteten Teilen der Transportkette eröffnen sich neue Spielräume.

Dr. Heinz Friedrichs, Abteilungsdirektor Robert Bosch GmbH, stellte den Standard DAB / Digital Radio als Basis für Verkehrsinformationsdienste vor. Insbesondere in Ballungsräumen bietet der Digitale Rundfunk mit seinen Möglichkeiten im Bereich der Datenübertragung große Potenziale für eine breitflächige Versorgung mit Statusinformationen. Eine zeitnahe Erfassung der Statusdaten für Verkehrsinformationsdienste über DAB/Digital Radio ist jedoch derzeit noch problematisch, insbesondere im Hinblick auf die Verfügbarkeit und Kosten der Bereitstellung. Die Lenkungskreise betonen, dass die Verbesserung der Verkehrsinformationssysteme insbesondere vor dem Hintergrund der Kapazitätsengpässe der Infrastruktur als nationale Aufgabe gesehen werden müsse. Sie unterstützen daher die weitere Verbreitung von DAB/Digital Radio und sehen es als ein zukunftsträchtiges Medium für verkehrsbezogene Informationsdienste.

LK Güterverkehr:

Deutschland braucht Logistik

Unter Leitung von **Hans-Jörg Hager**, Vorsitzender des Vorstandes Schenker Deutschland AG, Mitglied des Vorstandes Stinnes AG verabschiedete der Lenkungskreis ‚Güterver-



kehr‘ auf seiner letzten Sitzung das Positionspapier „Deutschland braucht Logistik – Strategie für einen attraktiven Logistikstandort Deutschland“.

Hager dazu: „Logistik ist ein unverzichtbarer Wirtschaftsfaktor in unserer arbeitsteiligen, globalen Wirtschaft. Die Logistikbranche Deutschlands – wettbewerbsfähig, innovativ, kreativ und produktiv – ist in besonderem Maße auf attraktive Rahmenbedingungen am Standort Deutschland angewiesen.“ Zu den „harten“ Faktoren, die verbessert werden müssen, gehören in erster Linie eine zukunftsgerichtete Infrastruktur, wettbewerbsfähige fiskalische Rahmenbedingungen und die Flexibilisierung des Produktionsfaktors „Arbeit“.

Attraktive Marktbedingungen müssen aber auch über „weiche“ Faktoren geschaffen werden, wie z. B. das Image und die Akzeptanz der Logistikbranche in der Öffentlichkeit, das Zusammenwirken mit Politik und Verwaltung bei der Standortentwicklung sowie der Abbau von bürokratischem Aufwand.

Als Strategie für einen attraktiven Logistikstandort Deutschland gelte es vor allem, die Infrastruktur nachfragegerecht zu gestalten, den Standort global zu vermarkten, Bevölkerung und Entscheidungsträger lokal über die Bedeutung des Logistiksektors zu informieren und die Investitionen der Branche politisch zu unterstützen.

Gesprächskreis Infrastruktur:

Betreibermodelle umsetzen

Im Umfeld des Gesprächskreises ‚Infrastruktur‘ unter Leitung von **Prof. Dr.-Ing. Martin Rohr**, Mitglied des Vorstands, HOCHTIEF AG, hat sich für das Thema Infrastruktur viel bewegt. Zum einen war im Rahmen der globalen Haushaltskürzungen des vergangenen Jahres auch der Infrastrukturbereich betroffen – und das für alle Verkehrsträger. Zum anderen nahm die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft VIFG als GmbH ihre Arbeit auf. Seit dem 1. Januar dieses Jahres stehen nun auch Mittel aus der Lkw-Maut bereit, um die so genannten A-Modelle und das Anti-Stau-Programm zu realisieren. Angesichts der chronischen Unterfinanzierung des Bun-



desverkehrswegeplanes und der allseits beklagten Ebbe in den öffentlichen Haushalten bieten die Betreibermodelle in Form der A- und F-Modelle auch weiterhin einen gangbaren Lösungsweg an.

Die Positionierung des Gesprächskreises Infrastruktur im Deutschen Verkehrsforum zeigt, dass die Vorteile dieser Modelle nicht nur in der teilweisen Verlagerung der Finanzierung auf den privaten Sektor zu sehen sind. Wesentliches Merkmal von Betreibermodellen ist, dass die Gesamtverantwortung für ein Projekt auf einen Projektträger zeitlich befristet übertragen wird. Dies bezieht sich auf die Bereiche Planung, Realisierung und Bau, Betrieb sowie Finanzierung und Investition. Dabei wird nicht die Verantwortung des Staates, im Rahmen der Daseinsvorsorge Infrastruktur bereitzustellen, in Frage gestellt. Es wird lediglich ein anderer Weg als die traditionelle Auftragsvergabe und direkte Haushaltsfinanzierung gewählt.

Praxisdialog „Innovative Logistik“ mit dem Jungen Forum/DVWG:

Innovative Logistikkonzepte sind Standortfaktoren

Beim 5. Praxisdialog vom Deutschen Verkehrsforum und dem Jungen Forum der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft stand das Thema „Innovative Logistik“ im Vordergrund.

Nachwuchskräfte aus den Mitgliedsunternehmen und aus dem Hochschulbereich informierten sich über innovative Ansätze aus den Bereichen Kontraktlogistik, City-Logistik und Telematik.

Stefan Pohnert, Senior Consultant TransCare AG, stellte ein multimodales City-Logistik-System für Venedig vor. Die wesentlichen Ziele des Konzeptes sind die Reduzierung des Bootsverkehrs, die Optimierung der logistischen Prozesse und die Reduzierung der Kosten für Spediteure und Konsumenten. Dazu werden in einem bi-modalen Citylogistik-Center sowohl die Zwischenlagerung als auch der Umschlag zwischen Lkw und Boot optimiert.

Nicht zuletzt durch die zentrale Steuerung der Distribution können die Bootsfahrten in der Lagunenstadt pro Tag um 75% reduziert werden, der durchschnittliche Ladefaktor steigt für Hinfahrten von

19% auf rd. 73%, für Rückfahrten von 5% auf rd. 25%. Die Routen der Boote konzentrieren sich dabei auf Umschlagpunkte (sg. „VenIX-Points“), an denen die hierfür speziell entwickelten Transportbehälter in Empfang genommen werden. Diese mit Rädern ausgestatteten „VenIX-Boxen“ erlauben die Zustellung zum Endkunden im Nahbereich auch durch die engen Gassen Venedigs.

Andreas Daum, Senior Manager BearingPoint GmbH, stellte ein innovatives Transportbehältermanagement auf Basis des Mobilfunkstandards GSM vor.

Der Aufgabenbereich einer Überwachung, Darstellung und Analyse von Behälterströmen mit besonderer Berücksichtigung der standortbezogenen Bestandsanalyse von Spezialbehältern wird mit dem System „4 PO“ bewältigt. Als Ortungsverfahren wird dabei eine passive GSM-Ortung unter Einsatz herkömmlicher Mobilfunktechnologie genutzt. Durch eine Optimierung der Behälterläufe lassen sich so wesentliche Einsparungen, vor allem im Produktionsbereich, erzielen.

Insbesondere beim Einsatz der in der Automobillogistik erforderlichen Spezialtransportgestelle lassen sich durch die gestiegene Transparenz und Verfügbarkeit mittels „4 PO“ deutliche Einsparungen sowohl im Logistik- als auch im Produktionsbereich erzielen, da die Produktionsabläufe nicht durch Fehlbestände der Behälter gestört werden und die Behälterumlaufzeit von 18 auf 7 Tage reduziert werden konnte. Für die zu entrichtende Service-Gebühr für die Ortungsmodule ergab sich daher bereits über die Laufzeit von 48 Monaten ein rechnerisches Kosten-Nutzen-Potenzial von 1 zu 5.

Hans-Dieter Hojnacki, Geschäftsführer Operations der WLS GmbH, stellte die Aktivitäten seines Unternehmens rund um die Versorgung von Quick-Service Restaurants vor.

Die Holding der WLS, die Alpha Management GmbH, betreibt in 26 Ländern 44 Distributionszentren und versorgt damit europaweit rund 4.700 McDonald's Restaurants. Die Herausforderung liegt dabei nicht nur in der Steuerung der gesamten Supply Chain von den Produzenten bis hin zu den Restaurants, sondern darüber hinaus die annähernd genaue Vorhersage des Bedarfs für die einzelnen McDonald's Restaurants und daraus die Rückwärtsterminierung der erforderlichen Prozessschritte zu ermitteln.

Das hierfür aufgesetzte Forecasting System kann den zukünftigen Bedarf individuell für jedes Restaurant ermitteln und ermöglicht dabei die bedarfsgerechte Versorgung jedes einzelnen Kunden der WLS. Insgesamt wurden rund 70 Einflussfaktoren für das Kundenverhalten definiert, wie z.B. tatsächliche Abverkäufe am POS, Lage des Restaurants, Wetter, Feiertage und Events, die rund um den Store stattfinden können. Von diesen Faktoren werden wiederum jeweils 8-10 für das einzelne Restaurant als maßgeblich definiert. Mittels mathematisch-statistischer Verfahren und ist die WLS in der Lage, präzise Verbrauchsvorhersagen für jedes einzelne McDonald's Restaurant zu machen.

Diese Bedarfsberechnung für die Restaurants kann dazu beitragen die Dispositionskosten bei der WLS zu senken, die Auslastung der Fahrzeuge und Lager zu steigern sowie insgesamt die Kosten für die Supply Chain zu senken. Gleichzeitig können durch Forecasting Fehllieferungen bzw. die Lieferung von zu viel oder auch von zu wenig Ware an den Kunden vermieden werden. Die WLS arbeitet daran, die gesamte Supply Chain für McDonald's zu steuern.

Künftig soll die Lieferkette zu jedem Zeitpunkt über wichtige Informationen des zukünftigen Verbrauchs verfügen, damit jedes Glied in der Kette in der Lage ist, die Produktion seiner Waren optimiert zu planen und zu steuern.

Dr. Florian Eck, Stellv. Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums, zog das Fazit der Veranstaltung: „Logistik hat sich zu einer bedeutenden Schlüsselindustrie entwickelt und ist insbesondere in Deutschland ein wesentlicher Innovationsträger. Dabei zeigt sich immer wieder, dass Innovationen nicht um ihrer selbst Willen eingeführt werden, sondern die Entscheidung für oder gegen innovative Konzepte immer erlösorientiert ist.“



Letztlich müsse der Kunde bei der Umsetzung im Vordergrund stehen. Die erfahrenen Deutschen Logistikunternehmen hätten sich so mit gelebter Effizienz und konsequenter Kundenorientierung ihrer Innovation zu Marktführern entwickelt.