

- Editorial
- Mobilität
- Fakten und Forderungen zur Verkehrspolitik
- ÖPP-Beschleunigungsgesetz
- ETCS/Brüssel
- Luftfracht
- Aus den Lenkungsreisen
- Neu im Forum

Klares Verkehrskonzept und starkes Verkehrsministerium

Mobilität sichert Wachstum und Arbeitsplätze. Voraussetzung sind sofortige Investitionen des Bundes in den Verkehrswegebau. Jede Milliarde Euro für die Verkehrsinfrastruktur schafft 18.500 Arbeitsplätze, vermeidet Staus und hilft so der Umwelt. In Anbetracht der schwierigen Beschäftigungslage in Deutschland muss der Haushalt für das Jahr 2006 diesem positiven Aspekt Rechnung tragen.



Mobilität muss in Deutschland wieder ein Eins-A-Thema werden und ganz oben auf die politische Agenda einer künftigen Bundesregierung kommen. Dies muss den Politikern aller Parteien klar sein, wenn über Regierungsverantwortung verhandelt wird.

Wirtschaft und Regierung investieren Milliardenbeträge in Forschung und Entwicklung, denn Mobilität bleibt auch für die nächsten Jahrzehnte das Top-Thema rund um den Globus. Mobilität ist der Schlüssel für die Wettbewerbsfähigkeit und die erfolgreiche Entwicklung unserer Volkswirtschaft, für die nationale und internationale Leistungsfähigkeit der in Deutschland tätigen Unternehmen.

Die deutsche Verkehrswirtschaft hält eine Spitzenposition im Weltmarkt und muss diese täglich gegen den wachsenden Wettbewerb in allen Regionen rund um den Erdball verteidigen. Noch ist Deutschland Exportweltmeister, diese Position darf nicht durch ein Nachlassen auf politischer Ebene gefährdet werden.

Die deutsche Wirtschaft erwartet von der Politik in der nächsten Legislaturperiode für alle Branchen ein klares Konzept der Verkehrspolitik.

Deutschland braucht ein leistungsfähiges, am europäischen Wettbewerb zu messendes Verkehrsministerium, das sich auch in Brüssel richtiges Gehör verschafft. Die Wirtschaft wird ihrer Verantwortung gerecht, sie fordert jetzt politische Signale.

Wilhelm Bonse-Geuking
Vorsitzender des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums

Verkehrsforum, VDA und ADAC fordern gemeinsam:

Mobilität muss ganz nach oben auf die politische Tagesordnung

Frankfurt/Berlin - „Mobilität ist der wesentliche Treiber und Garant der Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft. Die Förderung der Mobilität muss umgehend ganz oben auf die politische Tagesordnung. Mobilität heißt Wachstum, neue Arbeitsplätze, Verbreitung von Wissen und Wohlstand“, forderte **Wilhelm Bonse-Geuking**, Vorsitzender des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums, auf einem gemeinsamen Symposium „Mobilität 2030“ mit dem VDA auf der IAA in Frankfurt/Main. Bonse weiter: „Mobilität muss insgesamt bezahlbar bleiben und allen offen stehen.“



„Autofahren muss auf Dauer bezahlbar bleiben“:
Prof. Bernd Gottschalk.

Er betonte: „Die deutsche Wirtschaft ist dafür gerüstet, mit innovativen Produkten und Dienstleistungen die Mobilität zu sichern.“ Im Vordergrund ständen die ständige Verbesserung der Technik bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Treibstoffen, Gleichrangigkeit von Ökonomie und Ökologie und die Berücksichtigung des demographischen Wandels.

„Das Auto wird auch weiterhin mit einem Marktanteil von über drei Viertel im Personenverkehr das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel bleiben. Autofahren muss auch bei weiter steigenden Kraftstoffpreisen bezahlbar bleiben“, be-

tonte **Prof. Dr. Bernd Gottschalk**, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA). Im Mittelpunkt der Tagung mit hochrangigen Vertretern der Automobil- und Mineralölindustrie so-

wie aus der Demographie- und Freizeitforschung stand die langfristige Sicherung der nachhaltigen und auch bezahlbaren Mobilität. Prof. Gottschalk warnte: „Mit weiter steigenden Rohöl- und Kraftstoffpreisen wird eine psychologische Grenze erreicht, bei der die Bürger ihre Mobilität spürbar einschränken müssen.“ Mehr als 16 Milliarden Euro würden jährlich für Forschung und Entwicklung in der Automobi-

lindustrie aufgewendet, um die Fahrzeuge immer sparsamer und emissionsärmer zu machen: „Unsere Anstrengungen, den Verbrauch einzuschränken, setzen wir daher mit dem gleichen Elan fort wie die Entwicklung alternativer Antriebsarten ‚weg vom Öl‘.“

ADAC-Vizepräsident für Verkehr **Dr. Erhard Oehm** forderte vehement einen höheren Anteil der Mineralölsteuer, die ja von den deutschen Autofahrern aufgebracht wird, sowie die Einnahmen aus der Lkw-Maut vollständig in die Straßeninfrastruktur zu investieren. „Würden die aus dem Straßenverkehr aufgebrachten

Forderungen zu Koalitionsverhandlungen

Berlin - Nach der Bundestagswahl 2005 hat das Deutsche Verkehrsforum die an den Koalitionsverhandlungen beteiligten Fachpolitiker direkt und umgehend über die Forderungen der Verkehrswirtschaft an eine zukünftige Bundesregierung informiert.

Bitte lesen Sie hierzu den Beitrag ab Seite 3

„Die langen Planungszeiträume und Bauzeiten für Verkehrsinfrastruktur zwingen uns, schon heute die Weichen für unsere Mobilität im Jahr 2030 zu stellen“:

Dr. Erhard Oehm

Einnahmen des Bundes auch nur zu einem geringen Anteil wieder in den Straßenbau fließen, wäre dies auch für den Haushalt des Bundes kein Problem“, so der ADAC-Vizepräsident für Verkehr.

Das Bild der Mobilität wird sich schon durch den demografischen Wandel bis zum Jahr 2030 deutlich ändern: Mehr Freizeitverkehr, weniger Berufspendler und zunehmend ältere Verkehrsteilnehmer.

Mit dem Vortrag „Mobilität 2030 - Wohnen steuern wir? Zukunftstrends und ihre Folgen“ zeigte **Dr. Michael Pries** vom B.A.T. Freizeit-Forschungsinstitut in Hamburg klare Strukturen und Präferenzen der Bevölkerung für ihre Mobilität auf. Die Einschätzung, Nutzung und Berücksichtigung auch der Umweltbedingungen bei der Verkehrsmittelwahl vermittelten die klare Botschaft, dass Bürger

Das Wohnumfeld der Menschen lässt sich nicht so attraktiv gestalten, dass sie nicht mehr reisen“:

Dr. Michael Pries

und Wirtschaft auf uneingeschränkte bedarfsgerechte Mobilität angewiesen sind und dass sie mit dem Faktor Mobilität wesentlich rationaler umgehen, als dies die öffentliche Diskussion zum Thema häufig signalisiert. Das Auto, bei dem zunehmend Sicherheit und Komfort im Vordergrund stehen, werde zukünftig stärker für den Freizeitverkehr genutzt. Eine wachsende Zahl von Pendlern und Stadtbesuchern steige auf Busse und Bahnen um, weil diese oft schneller und billiger seien als das eigene Auto. Pries warnte vor einer Zwei-Klassen-Gesellschaft, in der eine Gruppe sich Mobilität leisten könne, die andere nicht.



„Bürger und Wirtschaft sind auf Mobilität angewiesen“:
Dr. Michael Pries.

Die dramatischen Auswirkungen der demografischen Entwicklung in Deutschland, Europa, USA, Asien und Afrika stell-



„Politik muss den demografischen Wandel klarer zur Kenntnis nehmen“:
Dr. Reiner Klingholz.

te **Dr. Reiner Klingholz**, Direktor des Instituts für Bevölkerung und Entwicklung in Berlin, dar. Die Politik sei auf allen Ebenen und in allen Ressorts gefordert, schnellstens schlüssige Konzepte anzubieten. Die abnehmende Bevölkerungszahl wirke sich heute bereits in vielen Bereichen der Gesellschaft aus.

Klingholz sagte: „In der Familien-, Bildungs-, Sozial- und Steuerpolitik muss umgehend auf die aktuelle Entwicklung reagiert werden. Vor allem aber müssen für ein attraktives Deutschland die politischen Rahmenbedingungen für den vermehrten Zuzug qualifizierter Bürger aus anderen Ländern geschaffen werden.“

Der Markt entscheidet über den richtigen Mix bei der Verkehrsmittelwahl und die zu erwartenden Innovationen, waren sich die Teilnehmer der Podiumsdiskussion einig. Der enge Dialog zwischen Forschung und Industrie bei Fahrzeugen und Treibstoffen finde seinen Ausdruck dabei auch in der Fahrzeugentwicklung und beim Marketing. **Kurt K. Döhmel**, Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutsche Shell Holding GmbH, sieht im Abgleich neuer Fahrzeuge und neuer Treibstoffe eine wichtige Entwicklungsaufgabe für die Mineralöl- und Autoindustrie. Zum anderen gehe man auf die älter werdende Gesellschaft auch durch die Einstellung von Tankwarten ein, was von den Älteren ausdrücklich begrüßt werde.

Dr. Reiner Klingholz mahnte an, die Probleme der veränderten Alterspyramide der Bevölkerung offener und vorbehaltloser in der Öffentlichkeit zu behandeln.

Dr. Markus Lienkamp, Leiter Forschung Fahrzeug der Volkswagen AG, sieht in der Verwendung neuer Technologien den Schlüssel, Autofahren sicherer zu machen und durch größere Bedienerfreundlichkeit auch den Älteren entgegen zu kommen. Die Industrie stelle sich darauf ein, dass mit zunehmendem Alter der Fahrer gerade das Sicherheitsbedürfnis deutlich wachse.

Dr. Erhard Oehm betonte, dass die derzeit erkennbare Verteuerung der Kraftstoffpreise zu einem beträchtlichen Teil durch angemessenes Fahren kompensiert werden könne. „Benzin wird wohl kaum wieder den niedrigen Verkaufspreis früherer Jahre erreichen, da ist die erlernbare Veränderung der Fahrweise ein langfristiger Gewinn für die Mobilität.“

Dr. Michael Pries ließ in der von TV-Verkehrsredakteur **Wolf-Dieter Ebersbach** sachkundig moderierten Runde keinen Zweifel darüber, dass die Verkehrsbranche alles in ihren Kräften stehende tut, um die Forderungen an die Mobilität langfristig zu erfüllen. Davon zeuge die enge Zusammenarbeit der Fahrzeugindustrie mit Wissenschaft und Forschung auch in den sozialen Feldern der Gesellschaft.



Der Markt entscheidet über den richtigen Mix bei der Verkehrsmittelwahl, waren sich einig, v.l.: Dr. Reiner Klingholz, Kurt K. Döhmel, Moderator Wolf Dieter Ebersbach, Dr. Erhard Oehm, Dr. Markus Lienkamp und Dr. Michael Pries.

Das Podium war sich einig: Gefordert sei jetzt die Politik, die richtigen Weichen im Dialog mit Nutzern und Betreibern zu stellen. Verkehrsforums-Präsident Bonse-Geuking betonte, dies gelte für alle Verkehrsträger und alle Verkehrsmittel, für die intelligente Vernetzung und vor allem die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Verkehrswirtschaft, die eine weltweit führende Marktposition zu verteidigen habe und von der die deutsche Volkswirtschaft unverändert in höchstem Maße abhängig sei.

Unterlagen hierzu erhalten Sie durch Anfrage an info@verkehrsforum.de

Fakten und Forderungen unterstützen die Verkehrspolitik:

Mobilität ist wichtiger Standortfaktor

Berlin - Mit einem Katalog von Fakten und Forderungen sowie legislativen und administrativen Handlungsfeldern hat sich das Deutsche Verkehrsforum an diejenigen politischen Entscheidungsträger gewandt, die derzeit die verkehrspolitischen Weichen der künftigen Bundesregierung stellen.

Das Deutsche Verkehrsforum appelliert als neutrale, überparteiliche und verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung an Parlament und Verwaltung, der zentralen Bedeutung der Mobilität für Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung Rechnung zu tragen.

Der Maßnahmenkatalog für nachhaltige Mobilität in Deutschland gliedert sich bewusst in administrative und legislative Aktivitäten, die von der Verkehrspolitik aufgenommen und durchgesetzt werden müssen, weil ge-

rade im administrativen Bereich schnell Veränderungen herbeigeführt werden können.

Gefordert werden:

- Verstärkung der Investitionen in die zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur
- optimierte Schnittstellen
- Abbau von Bürokratie
- stärkeres privatwirtschaftliches Engagement beim Infrastrukturausbau
- die Beseitigung internationaler Wettbewerbsverzerrungen.
- Die deutsche Verkehrswirtschaft will ihre Potenziale nutzen, wachsen und neue Arbeitsplätze schaffen. Sie erwartet klare Signale durch die politisch Verantwortlichen.



Die Broschüre „Fakten und Forderungen“ sowie die aktuellen Positionspapiere der Lenkungsreise des Deutschen Verkehrsforums sind über info@verkehrsforum.de abzurufen.

ÖPP-Beschleunigungsgesetz wird ausdrücklich begrüßt:

Innovative Infrastrukturfinanzierung hilft

Berlin – Zum Inkrafttreten des neuen Gesetzes zur beschleunigten Umsetzung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) erklärte Forums-Präsident **Wilhelm Bonse-Geuking**: „Angesichts fehlender Mittel in den öffentlichen Haushalten muss auch privatwirtschaftliches Engagement für den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur genutzt werden. Dies wird durch das ÖPP-Beschleunigungsgesetz erleichtert.“

Aber es gibt noch viel mehr zu tun, damit Staat, Wirtschaft und Verkehrsnutzer von ÖPP-Projekten profitieren: Deutschland braucht eine Langfriststrategie für innovative Betreibermodelle mit dem einer Neuordnung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Eine solche Strategie zu entwickeln, muss eine Kernaufgabe der neuen Bundesregierung sein.

Private Betreiber müssen die Chance bekommen zu zeigen, dass die ÖPP-Projekte über gesamten Lebenszyklus hinweg kostengünstiger sind als rein öffentliche Projekte. Die Belastungen für den Nutzer der Verkehrsinfrastruktur dürfen sich durch ÖPP-Projekte nicht erhöhen.

Private Partner in die Infrastrukturfinanzierung einbinden reicht nicht aus, um die Verkehrsinfrastruktur zukunftssicher auszubauen. Der Staat muss seiner Verantwortung auch durch Investitionen

auf einem verstetigten hohen Niveau nachkommen.

Denn Deutschland braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für das so dringend notwendige Wirtschaftswachstum. Jede Milliarde Euro, die in Verkehrsinfrastruktur investiert wird, schafft 18.500 Arbeitsplätze.

Brüssel sieht ETCS-Einführung positiv und fordert Fakten zum Finanzbedarf:

Europäisches Zugsystem auf gutem Weg

Brüssel – „Die Einführung des Europäischen Zugsystems ETCS ist wieder einen entscheidenden Schritt vorangekommen. Es ist sehr erfreulich, dass die Europäische Kommission eine rasche Umsetzung von ETCS auf ausgewählten Korridoren in Europa vorantreibt“, sagte **Hans M. Schabert**, Vorsitzender des Bereichsvorstands Siemens AG Transportation Systems und Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums, auf einem Treffen hochrangiger Wirtschaftsexperten mit Abgeordneten des Europäischen Parlaments, Vertretern der Europäischen Kommission sowie des Europäischen Rates in Brüssel.

Auf der Gemeinschaftsveranstaltung des Deutschen Verkehrsforums, des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland und der UNIFE (Union des Industries Ferroviaires Européennes) betonte Siemens-Manager Schabert: „Die Bahnindustrie in Deutschland bietet tatkräftige Unterstützung bei dieser Migration an und wird die erforderliche Technologie zu fai-

ren Preisen anbieten - sie ist bereits mit Investitionen von ca. 500 Mio. Euro für die Entwicklung von ETCS in Vorleistung getreten. Erforderlich ist aber auch, dass

- die EU den Übergang zu ETCS finanziell fördert - und zwar Infrastruktur und Fahrzeugausrüstung
- der europäische Finanzierungsbeitrag nach verkehrlicher Bedeutung, nicht nach Länderstatus erfolgt
- die EU-Mitgliedstaaten und die Bahnbetreiber den Übergang zu ETCS unterstützen.“

Die Investition lohne sich, so Schabert, für die europäische Ausrichtung des Schienenverkehrs wie auch betriebswirtschaftlich. Beispielsweise würden auf der Strecke Rotterdam - Mailand mit sieben unterschiedlichen Systemen durch ETCS ca. 20 - 25 Prozent pro Lokomotive und damit ca. 1 Mio. Euro eingespart wer-



„ETCS bietet entscheidenden Mehrwert für den europäischen Schienenverkehr“: Hans M. Schabert.

den können. ETCS biete entscheidenden Mehrwert auf mehreren Ebenen:

- effizienterer Betrieb und Unterhalt der Schieneninfrastruktur
- durchgängige Verkehre
- durchgängig hohe Sicherheit
- bessere Auslastung der Strecken.

Enrico Grillo Pasquarelli, Direktor Landverkehr in der Europäischen Kommission, stimmt damit überein: „ETCS spart Kosten, z.B. beim Thalys könnten bis zu 70% Kapitalkosten und 50% Wartungskosten eingespart werden - und dies bei einer wesentlich höheren Verfügbarkeit.“ Daher verfolge die Europäische Kommission die Strategie einer möglichst zügigen Einführung von ETCS auf ausgewählten Korridoren - durch Neuanschaffung und Nachrüstung bei Infrastruktur und rollendem Material und nicht nur durch Ersatzbeschaffung.

Die Europäische Kommission erwartet laut Grillo Pasquarelli von der Industrie verlässliche Aussagen über die Kosten der Einführung und ein ausgewogenes Preis-Leistungsverhältnis. Um die von der Bahnindustrie geforderte EU-Förderung für die ETCS-Einführung zu realisieren, sei es notwendig, den genauen Finanzbedarf zu ermitteln und einen konzentrierten Mitteleinsatz sicherzustellen.

Europa-Parlamentarier **Dr. Georg Jarzembowski MdEP**, Obmann der EVP-ED-Fraktion im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, betonte: „Europäisches Parlament, EU-Kommission und EU-Ministerrat sind sich einig über die Notwendigkeit der Interoperabilität von Schienensystemen. Hier nimmt ETCS eine Schlüsselrolle ein.“

Einig war sich Jarzembowski mit Grillo Pasquarelli, dass nicht nur die Infrastruktur, sondern auch die für ETCS notwendige Infrastruktur in den Fahrzeugen durch Mittel aus dem Budget für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) gefördert werden sollte.

Zu klären ist laut Jarzembowski die Frage, auf welche Korridore sich die Fördermittel konzentrieren sollten. Außerdem sei derzeit noch unklar, wie hoch das TEN-Budget ausfallen werde und wieviel dieser Mittel auf ETCS entfallen können.

Das Positionspapier ETCS ist beim Deutschen Verkehrsforum per Mail bestellen: info@verkehrsforum.de

FMG, DVWG und Verkehrsforum zum Thema Air Cargo:

Luftfracht schafft Arbeitsplätze

München – Die Bedeutung des Luftfrachtgeschäftes für den Wirtschaftsstandort Deutschland nimmt beständig zu und mit ihr die Zahl der Arbeitsplätze. Dieses Fazit zogen hochrangige Re-



Luftfracht steigert die Wettbewerbsfähigkeit der Region, so die Luftverkehrsmanager, v.l.: Michael Reinboth, Moderator M. W. Uhlmann, Dr. Michael Kerkloh, Jean-Peter Jansen und Volkmar Stein.

präsentanten aus der Cargobranche und Airportmanager bei der verkehrspolitischen Podiumsdiskussion „Luftfracht – eine Chance für die Volkswirtschaft“, zu der neben dem Flughafen München (FMG) das Deutsche Verkehrsforum und die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft eingeladen hatten.

Aufkommen in München verdreifacht

Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der FMG-Geschäftsführung, verwies auf die schnelle Entwicklung des Luftfrachtaufkommens in München: Seit der Flughafeneneröffnung im Jahr 1992 hat sich das Aufkommen bis heute auf 310.000 Tonnen verdreifacht. „Der weitere Ausbau des Frachtgeschäftes gehört zu unseren vorrangigen strategischen Zielen“, erklärte Kerkloh.

Einen erheblichen Anteil am Münchner Frachtboom hat Lufthansa Cargo. Im Zuge des massiven Ausbaus des LH-Passagierverkehrs, unter anderem mit dem eigenen Terminal und der Ausweitung der Star Alliance-Verbindungen am Standort München sind in den letzten Jahren zahlreiche neue Verbindungen entstanden, darunter viele für den Frachttransport besonders attraktive Langstrecken nach Asien und Amerika. Der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa Cargo, **Jean-Peter Jansen**, hob hervor, dass die Drehscheiben Frankfurt und München für seine Gesellschaft „dramatisch wichtige

Standorte“ sind. „Indem diese Hubs kontinuierlich Verkehr generieren, steigern sie die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Regionen, wodurch wiederum die Nachfrage für Frachttransporte erhöht wird“, erklärte Jansen.

Die wirtschaftliche Schubkraft der Luftfrachtbranche betonte auch **Michael Reinboth**, der als Projektleiter der DHL den Aufbau eines neuen Logistik-Drehkreuzes seiner Gesellschaft am Flughafen Leipzig/Halle vorantreibt. „Wir werden 3.500 neue Arbeitsplätze und Hunderte von Ausbildungsplätzen schaffen und haben jetzt bereits 22.000 Bewerbungen für diese Jobs“, sagte Reinboth. Betreiber des Flughafens Leipzig/Halle ist die Mitteldeutsche Flughafen AG, deren Vorstand **Volkmar Stein** deutlich machte, „dass der Ausbau des Leipziger

Flughafens zu einer europäischen Frachtdrehscheibe eine höchst effiziente Form von Wirtschaftsförderung darstellt.“

In der von **Michael W. Uhlmann**, Leiter des Bereich Luftverkehr im Deutschen Verkehrsforum, moderierten Veranstaltung bedauerten alle Referenten einhellig, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfracht hierzulande in Politik und Öffentlichkeit noch nicht in ausreichendem Maße wahrgenommen wird. An die neue Bundesregierung richteten die Vertreter von Flughäfen und Fluggesellschaften deshalb den eindringlichen Appell, die Rahmenbedingungen für das Luftfrachtgeschäft so zu gestalten, dass sich der Luftfrachtstandort Deutschland künftig im globalen Wettbewerb noch besser behaupten kann und damit zu mehr Wachstum und Arbeitsplätzen in Deutschland beitragen kann.

Der Lenkungsreis Schienenverkehr unter Leitung von **Klaus Daubertshäuser**, Vorstand Marketing Deutsche Bahn AG, befasste sich mit aktuellen Themen, die auch bei der zukünftigen Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung auf der politischen Agenda für den Schienenverkehr stehen müssen.

Aus den Lenkungsreisen:

Lenkungsreis Schienenverkehr:

Prioritäten gesetzt

Der Lenkungsreis Schienenverkehr unter Leitung von **Klaus Daubertshäuser**, Vorstand Marketing Deutsche Bahn AG, befasste sich mit aktuellen Themen, die auch bei der zukünftigen Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung auf der politischen Agenda für den Schienenverkehr stehen müssen.

Thomas Kohl, Leiter Abt. Eisenbahnen u. Wasserstraßen im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen informierte über den Status Quo zur Finanzierung des Bestandsnetzes. Im Rahmen einer Neuordnung gelte es, die Parameter Transparenz, Qualitätsüberprüfung und Verstetigung/Planungssicherheit stärker zu berücksichtigen. Ein zuverlässiges Netzkataster, ein Netzzustandsbericht sowie ein Netzinstandsetzungsbericht seien hierfür notwendig, um sicherzustellen, dass die Netzqualität gleich bleibt oder sogar ansteigt. Insgesamt müsse der Bund von einer rein rechnerischen Prüfung der Vorhaben hin zu einer umfassenden Qualitätsprüfung der Vorhaben übergehen.

Im Sinne einer Verstetigung der Mittelzuflüsse und damit der Planungssicherheit bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Bauwirtschaft sei, so Kohl, eine langfristige finanzielle Absicherung notwendig. Es gelte 2,5 Mrd. Euro pro Jahr durch Verpflichtungsermächtigungen über einen Zeitraum von 10 Jahren abzusichern, um für eine verstetigte Bautätigkeit zu sorgen. Die Herausforderung liege nicht nur im abzusichernden Zeitraum, sondern auch darin, den Betrag flexibel zu halten.

Offene Fragen seien unter anderem der vertragliche Beitrag der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), die Definition der Qualitätsfaktoren, der Handlungsbedarf bei Streckenstilllegung, die Abbildung von Rationalisierungsmaßnahmen in Form depressiver



Schienerverkehr braucht solide Infrastrukturfinanzierung, betont beim Lenkungskreis Schienenverkehr Vorsitzender Klaus Daubertshäuser (2. v.r.) und Präsidiumsmitglied Willi Schübler (M.).

Beiträge und die Möglichkeiten, von der Kameralistik hin zu langfristigen finanziellen Vereinbarungen zu kommen.

Dr. Peter Jacobs, Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) forderte bei der Bestandspflege aus Sicht des privaten EVU eine Finanzierung der regionalen Infrastruktur analog zu den Bundesschienerwegen sicherzustellen und hierfür eine gesetzliche Grundlage zu schaffen.

Wolf-Dietrich Geitz, Railistics GmbH, berichtete über die Erfolgsstory Rumänische Staatsbahn, die seit dem 1. Oktober 1998 formell umstrukturiert wurde. Seither habe der Anteil am Modal Split der Schiene kontinuierlich wieder zugenommen und im vergangenen Jahr im Güterverkehr rund 45 Prozent erreicht. Ebenso verzeichne Rumänien einen stark ansteigenden Anteil privater Bahnen im Schienengüterverkehr. Damit sei Rumänien als attraktiver, neuer Markt für deutsche Unternehmen zu sehen, insbesondere in den Bereichen Bahnbetrieb, Logistik, Bahnbau sowie für die Zulieferindustrien, so Geitz in seinem Vortrag.

Wolfgang Schwenk, Leiter des Hauptstadtbüros Berlin des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), stellte das neue Informationsportal www.Deutschland-bleibt-mobil.de vor. Mit dem Kunden im Mittelpunkt werde die Bedeutung von ÖPNV für Deutschland deutlich gemacht, seine Leistung aufgezeigt und der Nutzen dargestellt.

„Der Schienenverkehr braucht wie alle Verkehrsträger eine solide Infrastruktur als Basis für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts. Aus unserer Sicht sind dafür wenigstens 4,5 Milliarden Euro pro Jahr notwendig“:

Klaus Daubertshäuser

Lenkungskreis Häfen und Schifffahrt:

Der Lenkungskreis Häfen und Schifffahrt hat unter Leitung von **Detthold Aden**, Vorsitzender des Vorstandes der BLG Logistics Group AG & Co. KG, die Themen „Mobilitätsoffensive – Politik für Häfen und Schifffahrt“, „Perspektiven für die Containerschifffahrt“ und „Statusbericht Port Package II“ behandelt.

Matthias von Randow, Leiter Grundsatzaufteilung im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, sieht als zentrales Ziel der Mobilitätsoffensive der Bundesregierung, die politische Debatte mit dem ökonomischen Gewicht des Sektors zusammen zu bringen und in die Öffentlichkeit zu tragen. Eine Meinungsumfrage des Ministeriums zeige, dass das Thema Mobilität in der Bevölkerung positiv besetzt ist und mit den Themen Freiheit und Lebensqualität verknüpft ist.

Logistikmarkt: 3 Millionen Arbeitsplätze

Der Logistikmarkt sei ein bedeutender Sektor und Wirtschaftsfaktor. Die rund

600 Mrd. Euro Marktvolumen, rund 3 Millionen zukunftsfähige, stabile Arbeitsplätze sowie der hohe Anteil von 40 Prozent der Bereiche Transport und Logistik an der Bruttowertschöpfung im verarbeitenden Gewerbe bleibe in der Regel in der Öffentlichkeit unbemerkt. Es gelte insofern, Informationen in die Öffentlichkeit zu transportieren und damit die Akzeptanz für diesen Sektor weiter zu erhöhen.

Um die Mobilität voranzutreiben, so von Randow, werde auf den vier Ebenen Infrastruktur, Öffnung der Märkte/Wettbewerb, Ressourcenvorsorge und integrierte Verkehrspolitik gehandelt. Die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen werden dauerhaft auf über 10 Mrd. Euro angesetzt, nicht zuletzt auch aufgrund der faktischen Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Verkehrssektor. Dennoch stelle die Mobilisierung privaten Kapitals eine wichtige Zukunftsaufgabe dar. Hier gehe es um die Weiterentwicklung von kooperativen Modellen, wie zum Beispiel der so genannten A-Modelle.

Zum Thema Offene Märkte sagte von Randow: „Die Liberalisierung im Schienengüterverkehr wird auf Empfehlung des Rates vorrangig angegangen, im Personenverkehr stehen ähnliche Bemühungen noch aus. Angesichts unterschiedlicher Netzstrukturen und verschiedener betriebswirtschaftlicher Konstellationen ist genau abzugrenzen, wo eine Öffnung Sinn macht.“ Bei den Ressourcen werde auch in Zukunft das Mineralöl eine wichtige Rolle spielen. Wasserstoff entwickle sich zunehmend zu einem alternativen Energieträger. Um die Zukunft zu sichern, gelte es, eine konsequente Energiestrategie zu verfolgen und dabei verschiedene Kraftstoffoptionen in Erwägung zu ziehen.

Den Schwerpunkt Integrierte Verkehrspolitik umschrieb von Randow als breites Handlungsfeld. Der BVWP sei ein reiner Infrastrukturplan. Folglich seien Schnittstellen nicht enthalten, Entscheidungen zum kombinierten Verkehr, zu Umfang und Leistungsfähigkeit der Hinterlandverbindungen und ähnliches bräuchten eine klar definierte Entscheidungsgrundlage. Ebenso müssten Anforderungen der Verlager berücksichtig werden. Eine wichtige Aufgabe der Verkehrspolitik sei es, gemeinsam mit allen Akteuren einen Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ aufzustellen, um die Interessen zusammenzuführen. Der Lenkungskreis begrüßte einhellig den Ansatz, mit dem eine „ganzheitliche Logistik“ in Deutschland vorangebracht werde.



Hinterlandverkehr muss mit dem Wachstum der Seehäfen Schritt halten, so der Lenkungskreis unter Leitung des Vorsitzenden von Detthold Aden (M.).

Die in Brüssel zu vertretende Richtung zur Folgenabschätzung beim Port Package II stellte **Achim Wehrmann**, Referatsleiter Seeschiffahrtspolitik, Seewirtschaft, Seehäfen im Bundesministerium für Verkehr und Bau- und Wohnungswesen vor. Berichte aus Großbritannien und den Niederlanden lägen vor, der deutsche werde in Kürze fertiggestellt.

Zu den Perspektiven für die Containerschiffahrt sagte **Dr. Burkhard Lemper** vom Institut für Seewirtschaft und Logistik: „Hier stehen alle Signale auf Zuwachs.“ Das Wachstum der China-Verkehre sei weiterhin erheblich, mit einem Anteil von 25 Prozent am Weltschiffahrtsmarkt. In der Nordrange liege das Wachstum bei durchschnittlich 8,2 % im Jahr. 2005 werde sich wahrscheinlich ein Wachstum von 9 bis 10 % ergeben. Mehr als neun Prozent der Neubauten seien im Bereich über 9000 TEU zu sehen. Die sich abzeichnenden Staus und Wartezeiten in den Häfen dämpften jedoch ggf. die Nachfrage nach weiteren Neubauten.

Der Lenkungskreis wies darauf hin, dass der Hinterlandverkehr in der Lage sein muss, mit dem Wachstum im Seeverkehr mitzuhalten. Hierzu sei die dringende Umsetzung der 15 prioritären Maßnahmen aus dem BVWP, die Vertiefung von seewärtigen Zufahrten auf Elbe und Weser sowie die Investitionen im Bereich der Binnenschiffahrt zwingend notwendig.

„Maritimer Koordinator und Maritimes Bündnis haben sich zu unverzichtbaren Einrichtungen entwickelt. Diese erfolgreiche Strategie der engen Kooperation von Wirtschaft und Politik hat sich bewährt, nicht zuletzt durch Benennung eines kompetenten Ansprechpartners wird die Wirtschaft konzertiert vorangebracht“:

Detthold Aden

Neu Im Verkehrsforum:

Dr. Binner Consulting & Software:

Telematikkonzepte

Das Beratungs- und Softwareentwicklungsunternehmen Dr. Binner Consulting & Software wurde 1994 von **Prof. Dr.-Ing. Hartmut F. Binner** gegründet und beschäftigt national circa 70 Mitarbeiter. Es verfügt über ein internationales „Partnersolution“-Netzwerk mit weiteren Servicevertretungen.

Speziell für die Geschäftsprozesse zur effizienten Gestaltung und Sicherstellung von Mobilität im Verkehrswesen bieten wir Telekommunikations- und Informatiklösungen, deren Funktionalität durch Softwareapplikationen sichergestellt ist. Die vor Ort erfassten Informationen können dadurch nach der elektronischen Weiterleitung medienbruchfrei online weiterverarbeitet werden. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die elektronische Logistikprozesssteuerung, den elektronischen Signatureinsatz, den elektronischen Schrift- und Zahlungsverkehr oder die elektronische Kommissionierung. Alle Informationen werden für die elektronische Bearbeitung eines Auftrages zusammengeführt. Bei der anforderungsgerechten Entwicklung von Telematikkonzepten findet gleichzeitig eine Optimierung der Prozesse statt.

Beispielsweise wurde für die Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. durch Einführung eines Qualitätsmanagementsystems und die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001 auch der Kundennutzen weiter erhöht. Hier wurde ein normkonformes Qualitätsmanagementsystem mit Hilfe der Software SYCAT® entwickelt, das die gesamten Prozesse der Landesverkehrswacht detailliert beschreibt und so die Zertifizierung ermöglicht. Dies auf der Grundlage der gemeinsam mit den Mitarbeitern optimierten Prozesse im Sinne von Best-Practice-Lösungen.

Die integrierte Prozessmanagementsoftware SYCAT® ist ein Werkzeug für die systematische, datenbankgestützte Organisations- und Prozessgestaltung. Bisher wurden in über 1.000 Unternehmen mehr als 11.000 SYCAT®-Lizenzen verkauft. Bereits 1988 wurde der Prototyp des Tools SYCAT® anlässlich der CeBIT auf dem Stand Niedersachsen als erste Prozessmodellierungssoftware vorgestellt.

www.sycat.de und info@cim-house.de

Niedersächsische Häfen:

Hafenmarketing

Die Seaports of Niedersachsen GmbH wurde mit eindeutige Aufgaben und Zielen gegründet. Vorrangig soll die Steigerung des Bekanntheitsgrades der Marke SEAPORTS sowie der niedersächsischen Seehäfen (Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg und Wilhelmshaven) erreicht werden.

Mit der Erzeugung eines positiven Images in der Öffentlichkeit, der Förderung der Kundenzufriedenheit, der Mehrung von Produktwissen und der Steigerung der Umschlagsmenge von derzeit mehr als 64 Mio. Tonnen pro Jahr in den einzelnen Häfen wird damit einhergehend ein wichtiger Beitrag zur Sicherung zum Ausbau von Arbeitsplätzen geleistet.

www.seaports.de und info@sea-ports.de

Andreas Schmid Logistik AG:

Logistikkompletthanbieter

Die Andreas Schmid Logistik AG versteht sich als Kompletthanbieter von integrierten Logistiklösungen mit exzellenter IT-Kompetenz. Der Service am Kunden steht dabei im Mittelpunkt aller Dienstleistungen. Unter dem Dach der bereits 1928 gegründeten Andreas Schmid Logistik AG wird das gesamte Spektrum des Supply Chain Managements abgedeckt. Mit den Geschäftsbereichen Netzwerkspeidition, Kontraktlogistik und Consulting bietet das Unternehmen ein hoch entwickeltes, integriertes Dienstleistungsportfolio.

Die hauseigene Softwareschmiede Log-In & Solutions AG liefert dazu als Spezialistin maßgeschneiderte IT-Lösungen für die Logistik. Ein Highlight ist seit der Messe „transport logistic“ die Produktreihe LOBSTER. Die modulare Entwicklung deckt über das Warehousemanagement, Track & Trace, Internetauftragserfassung bis zur Converterlösung alle Anforderungen einer modernen SCM-Software ab. Ein weiterer praktischer Nutzen für den Kunden! Vor kurzem hat die Andreas Schmid Logistik AG auch Deutschlands erstes Service-Center für Logistiker erfolgreich gestartet. „A.S. for You!“ bietet dem Kunden ein praxisorientiertes Servicepaket rund um das Thema Logistik.

www.andreas-schmid.de und info@andreas-schmid.de