

- Editorial: Wilhelm Bonse-Geuking
- Gesprächskreis Infrastruktur: Klare Konzepte nötig
- Technologie: Brennstoffzelle
- Praxisdialog: Neue Strukturen für Verkehrsunternehmen
- Neu im Forum: Boeing Deutschland
- Der neue Verkehrsausschuss im Bundestag

Worten müssen Taten folgen

Der Koalitionsvertrag enthält für die Verkehrswirtschaft in Deutschland positive Ansätze, den Wachstumsprozess in unserem Land durch Infrastrukturinvestitionen zu fördern und die deutschen Interessen in Europa durchzusetzen. Das Deutsche Verkehrsforum wird seine Ziele auch in der neuen Legislaturperiode mit Nachdruck verfolgen. Es gilt:



- die zentrale Bedeutung der Mobilität und der Verkehrswirtschaft noch stärker ins allgemeine Bewusstsein zu rücken;
- Mobilität für Deutschland zu sichern – durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem, kundentorientiert, umweltfreundlich und integriert;
- unsere Verkehrsinfrastruktur auf die künftigen Anforderungen auszurichten;
- intelligent vernetzte Verkehrssysteme zu schaffen – mit voller Nutzung der Synergie-Potenziale und spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger;
- faire Bedingungen für die Verkehrsträger national und international durchzusetzen.

Das Deutsche Verkehrsforum unterstützt die Bundesregierung bei ihrer Arbeit und erwartet im Sinne seiner Ziele

- hinreichende Haushaltsmittel für die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans und langfristige Planungssicherheit beim Infrastrukturaus- und -neubau durch eine deutliche Aufstockung der Investitionen in der Planung des Bundes bis 2015;
- freie Fahrt für privatwirtschaftliches Engagement beim Infrastrukturausbau;
- Abbau der bürokratischen Hindernisse und Beschleunigung der legalen Verfahren bei Planung und Bau der Verkehrsinfrastruktur;
- eine stärkere Vertretung deutscher Interessen in Brüssel, Abbau internationaler Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der deutschen Verkehrswirtschaft.

Vor uns liegen verstärkte Europäisierung und Globalisierung der Verkehrswirtschaft, zunehmender Druck durch den wachsenden internationalen Wettbewerb und steigender Einfluss internationaler Investoren. Wir befürchten anhaltende Kapitalnot der öffentlichen Hand, der nur durch stärkeres privates Engagement begegnet werden kann.

Wilhelm Bonse-Geuking
Vorsitzender des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums

Führende Verkehrspolitiker im Gesprächskreis Infrastruktur:

Für private Investitionen im Verkehrswegebau sind klare Konzepte nötig

Berlin – Mit der hochkarätigsten politischen Podiumsbesetzung seit der Einrichtung des Gesprächskreises Infrastruktur wurden bei der ersten Veranstaltung nach der Regierungsbildung die Positionen der Politik verdeutlicht.

Dr. Klaus W. Lippold MdB von der CDU, Vorsitzender des Verkehrsausschusses, **Uwe Karl Beckmeyer** MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestags-

geplanten Investitionen in Arbeitsplätze deutlich erschwert wird.

„Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung sind wichtige Akzente gesetzt worden, die in der jetzt begonnenen Legislaturperiode verdichtet und ausgebaut werden müssen“, sagte HOCHTIEF-Vorstand **Prof. Dr. Martin Rohr**, Präsidiumsmitglied und Leiter des Gesprächskreises Infrastruktur im Deutschen Verkehrsfo-



Ein breiter Meinungsfächer war auf dem Podium des Gesprächskreises Infrastruktur mit den verkehrspolitischen Sprechern von CDU, SPD und FDP sowie dem BMVBS und der Wirtschaft vertreten, v. l.: Andreas Krüger, Dr. Klaus Lippold MdB, Prof. Martin Rohr, Uwe Karl Beckmeyer MdB und Horst Friedrich MdB.

fraktion, **Horst Friedrich MdB**, Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, und **Andreas Krüger**, Leiter der Unterabteilung S2 Straßenbau, Erhaltung, Finanzierung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, erläuterten den Fachleuten aus der Verkehrswirtschaft ihre Einschätzung zur Lage des Verkehrshaushalts sowie zum Thema Public-Private-Partnership als Ergänzung zur Verwendung öffentlicher Mittel bei der Infrastrukturfinanzierung.

Dabei wurden konstruktive, aber auch kritische Einstellungen erkennbar. Insbesondere die Bauindustrie sieht in der schwierigen Situation durch die späte Festlegung des Bundeshaushalts das Problem, dass eine schnelle Umsetzung von

rum vor den rund 50 Teilnehmern aus Mitgliedsfirmen und Politik.

Im Gesprächskreis herrscht Konsens, dass

- der Staat seiner Verantwortung durch Investitionen auf verstetigtem hohen Niveau nachkommen und damit langfristig Planungssicherheit schaffen muss
- die Infrastrukturentwicklung in Deutschland in den europäischen Kontext einzupassen ist und
- private Partner in die Infrastrukturfinanzierung einzubinden sind und PPP-Modelle geprüft und bei positiven Er-

gebissen weiter entwickelt werden müssen.

Das Know-How für PPP sei vorhanden, Private mit Erfahrung für Planung, Erstellung und Betrieb von Infrastruktur

„Nach der Lektüre der Koalitionsvereinbarung bin ich zuversichtlich, dass wir hier weiterkommen. Eine verkehrsträgerübergreifende Studie des Deutschen Verkehrsforums zu „Erfolgsfaktoren und Bewertungsmöglichkeiten von PPP-Projekten für Verkehrsinfrastruktur“ werden wir am 14. Februar 2006 der Öffentlichkeit vorstellen. Politik und Wirtschaft erhalten damit ein Werkzeug für die Bewertung von PPP-Projekten und konkrete Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung von PPP.“
Prof. Dr. Martin Rohr

aus einer Hand ständen als verlässlicher Partner der öffentlichen Hand bereit. Beispiele dafür gebe es hinreichend:

- Der Flughafenneu- und -ausbau (z. B. Erweiterung München Terminal 2 und Flughafenausbau Frankfurt/M.)
- Investitionen in die Schieneninfrastruktur, die auch mit Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG finanziert werden
- Suprastruktur in den Seehäfen wird durch die Terminalbetreiber finanziert
- private Finanzierung und Betrieb von Autobahnabschnitten in Deutschland nach dem sog. A-Modell
- zudem realisieren deutsche Unternehmen im Ausland zahlreiche erfolgreiche PPP-Projekte für Verkehrsinfrastruktur. Mit den F- und A-Modellen hat Deutschland einen Grundstein für die Entwicklung von Betreibermodellen gelegt. Diese Modelle sind jedoch nur zwei Varianten von Betreibermodellen, die untersucht und bei positiven Ergebnissen weiter entwickelt werden müssen.

Deutschland brauche eine Langfriststrategie für innovative Betreibermodelle mit dem Ziel einer Neuordnung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung.

Das Thema PPP wurde von allen Politikern auf dem Podium vorbehaltlos unter dem Motto „Das muss angepackt werden“ angesprochen.

Probleme gebe es bei:

- der Mischung aus Ordnungspolitik und unternehmerischem Handeln,

- der Kombination aus staatlicher Haushalts- und privater Unternehmensfinanzierung und damit dem notwendigen „return of investment“,
- dem zugrunde zu legenden Planungszeitraum,
- unterschiedlicher Behandlung der Mehrwertsteuer bei staatlichem Engagement und
- einer vertretbaren Risikostreuung.

Zudem stehe über allem die Forderung, dass der Finanzminister die Investitionen im Haushalt behalten will. Die Öffentliche Hand kenne keine Teilung der Verantwortung für die Finanzierung nach Muster PPP.

Das Thema gelte es aber auch mittelstandsfriendly zu behandeln, wurde wiederholt angesprochen, damit nicht nur wenige große Konzerne zum Zuge kommen. Als strukturpolitischer Ansatz habe es hohe Bedeutung für die gesamte Volkswirtschaft. PPP dürfe auch nicht zum Rosinenpicken bei einigen rentablen Projekten führen.

Dr. Klaus Lippold mahnte daher auch an: „Es sind noch viele Gespräche zu führen, um das System für Finanzen und Haushalt so flexibel zu machen, dass alle Betroffenen, Bürger, Politik und Wirtschaft dazu stehen können.“ Seit 1850 gebe es keine andere Denke als die, dass der Staat für die Infrastruktur zu sorgen habe. Schon deshalb könne man mit der bisherigen Organisation nicht zufrieden sein.

Lippold wie auch seine Kollegen aus dem Bundestag erteilten einer Pkw-Maut eine klare Absage. Dagegen gelte es, die Mautmittel aus der Lkw-Maut direkt an die VIFG (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft) zu geben und die VIFG kreditfähig zu machen.

Uwe-Karl Beckmeyer betonte, dass die Vorhabenauswahl für privat zu finanzierende Projekte entscheidend für den Erfolg sei. „Ich bin auch bereit, mir Auslandsmodelle anzuschauen, denn ich möchte gute Chancen für Politik und System sehen“, so Beckmeyer. Es müsse geprüft werden, welche Organisationsform betreffend die Mehrwertsteuer gefunden werden könne, denn „die demnächst 19 Prozent müssen erst einmal verdient werden.“ PPP müsse eine Win-Win-Situation darstellen. „Wir alle wollen, dass der Transmissionsriemen Verkehr richtig läuft, gerade weil da Arbeitsplätze entstehen.“

Horst Friedrich forderte klare Konzepte für PPP und fragte, woher neues Geld dafür kommen solle, wenn die Grundlage für die Nutzerfinanzierung eine Kompensation an anderer Stelle zwingend erfordere. Ein Durchbruch für PPP sei für ihn noch nicht erkennbar. Auch die Lkw-Maut seien nicht als zusätzliche Mittel zu werten. „Bevor grundlegende Fragen nicht geklärt sind, geht hier nichts voran“, sagte Friedrich. Er kritisierte die fehlende Planungssicherheit für den Verkehr, da es noch keinen Haushalt des Bundes gebe.

Andreas Krüger sieht aus der Praxis des Straßenbaus im Bundesverkehrsministerium PPP-Modelle als volkswirtschaftlich gut geeignet an, wenn die Voraussetzungen stimmen. Dabei müsse jedoch Klarheit bestehen, welche Funktion so finanzierte Projekte im Gesamtsystem übernehmen sollen und wie die Rahmenbedingungen so zu setzen seien, dass Bund, Länder und Gemeinden gemeinsam diese Fragen angehen, um gleichermaßen davon zu profitieren.

„Wie verändert(e) die Brennstoffzelle die Welt?“:

Technologie braucht den Markt

Berlin – Gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrsforum, der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft und DaimlerChrysler hat der ACE Auto Club Europa einen neuen Weg in Form der „ImpulsZeit“ eingeschlagen, sich mit Zukunftsthemen zu beschäftigen. Statt konventionellem Expertenwissen sind neue Ideen junger Menschen gefragt, um Potenziale und Marktchancen der Brennstoffzellentechnik zu diskutieren. Fachleute aus Studium und erster Berufspraxis wurden nach Berlin eingeladen, um im Rahmen der ImpulsZeit „Wie verändert(e) die Brennstoffzelle die Welt“ Meinungen und Fakten auf einem zweitägigen Workshop auszutauschen.

Die Abschlusspräsentation machte auf der technischen Seite deutlich, dass Brennstoffzellenfahrzeuge zunehmend alltagstauglich werden.



Begeistert: Die Teilnehmer am Workshop.

Fazit des Workshops: Die Brennstoffzelle ist eine interessante Entwicklung, es gibt vielfältige Konzepte für technische Anwendungen, die rund um den Globus im Wettbewerb erforscht und analysiert werden. Im Pkw-Antrieb bietet sie – richtig umgesetzt – auch aus Umweltsicht eine Menge Vorteile. Ein Selbstläufer wird die Technik aber sicher nicht werden, zumal die Fragen nach einer Wasserstoffinfrastruktur wie auch der Kosten für die Endverbraucher noch ungeklärt sind.

Wichtiges Ergebnis der Impulszeit war, dass bisher das Thema Marketing und Kundenakzeptanz noch nicht ausreichend bearbeitet wurde. Da noch so gute technische Konzepte ins Leere laufen, wenn sie nicht verkaufbar sind, gibt es hier noch viel zu tun.

Praxisdialog für die Zukunft:

Neue Strukturen für Verkehrsunternehmen

Berlin – Beim sechsten gemeinsamen Praxisdialog mit dem Jungen Forum der DVWG (Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft) ging es um die Umstrukturierung von Verkehrsunternehmen.

Ulrich Schmidt, Berlin Transport GmbH, zeigte den Weg der Transporttochter der Berliner Verkehrsbetriebe vom reinen Carrier zum Dienstleister auf. Seit der Gründung im Jahr 2000 hat sich der Umsatz von 13 auf 50 Mio EUR entwickelt. Die vorgesehene Reduzierung des Verwaltungspersonalanteils auf weniger als 5 Prozent wurde mit 3 Prozent deutlich unterschritten. Zentrales Element ist ein „virtueller Betriebshof“. Unter Ausnutzung modernster Technologien konnten sämtliche Verwaltungsvorgänge zentralisiert werden, die Disposition der Fahrer erfolgt per Handy und Internet. Allein dadurch lassen sich pro Jahr rund zwei Millionen Euro an Verwaltungskosten einsparen. Der Dienst beginnt am Fahrzeug und nicht an einer Meldestelle, damit werden zwischen fünf und sieben Minuten Wegezeit am Tag bei jedem der Mitarbeiter eingespart. BT hat mit diesem Konzept bewiesen, dass virtuelle Teams funktionieren und Kosten im ÖPNV deutlich reduzieren helfen.

Andreas Kraus, Lufthansa Consulting, stellte Umstrukturierungskonzepte für Flughäfen vor. Neben der Marktpotenzialanalyse komme es dabei vor allem darauf an, den jeweiligen Flughafen am Markt zu positionieren, Verkehre zu ent-

wickeln und ein klares Marketingkonzept aufzubauen. Lufthansa Consulting betätige sich dabei zunehmend auch auf dem wachsenden Markt in Osteuropa. Beispiel sei die Umstrukturierung des Flughafen Vnukovo hin zu einem Ernst zu nehmenden Player am Moskauer Flughafenmarkt. Hatte der Flughafen bis 2004 nur russisches Aufkommen, so wird jetzt zunehmend auch westliches Verkehrsaufkommen aktiviert.

Kerstin Esser, Railistics, stellte den Weg einer Staatsbahn hin zu einem Dienstleistungsunternehmen dar. Die Weltbank hatte Railistics in diesem Musterprojekt beauftragt, die Rumänische Staatsbahn umzustrukturieren und für den europäischen Markt fit zu machen. Durch eine korridorbezogene Strategie ergaben sich deutliche Verbesserungen der Transportbedingungen. Das Qualitätsniveau konnte erheblich gesteigert werden und neue Produkte, wie z. B. das Schlafwagensystem konnten am Markt etabliert werden. Dabei kam es vor allem darauf an, Marketing als neues Handlungselement im Unternehmen zu verankern und den Informationsgrad der Fahrgäste und Kunden zu erhöhen. Vor allem im Tourismus konnten so neue Potenziale entwickelt werden. Die Rumänischen Staatsbahnen sind mit rd. 11.400 Gleiskilometern der viertgrößte Netzbetreiber in Europa und nach der Umstrukturierung auf dem besten Wege, eine Vorzeigebahn in Ost-Europa zu werden.

Minister Tiefensee spricht auf der 22. Mitgliederversammlung:

Datum: 9. Mai 2006

Berlin - Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee wird im öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung 2006 sprechen. Der ursprünglich geplante Termin 11. Mai 2006 ließ sich wegen einer parallel stattfindenden Großveranstaltung nicht halten. Präsidiumssitzung, interne Mitgliederversammlung und der für geladene Gäste öffentliche Teil der MV finden daher am 9. Mai 2006 statt.

Dr. Florian Eck, Stellvertretender Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums, fasste zusammen: „Wesentlicher Erfolgsfaktor neben der Fachkompetenz der beratenden Dienstleister ist die emotionale Komponente beim beratenen Unternehmen und seinen Mitarbei-



Dr. F. Eck

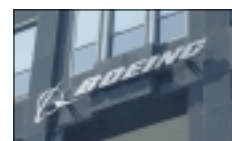
tern. Die Bereitschaft, am Projekt richtig mitzuwirken und den Blick von außen zu ergänzen, ist eine Schlüsselkomponente für den Erfolg, wenn die „hard facts“ stimmen.“

Neu Im Verkehrsforum:

Boeing Deutschland:

Globaler Technologiekonzern

Boeing ist ein globaler Technologiekonzern und das weltweit führende Luft- und Raumfahrtunternehmen. Zu seiner Produktpalette gehören Zivilflugzeuge, integrierte Verteidigungssysteme, Rake-



tenabwehrsysteme, Satelliten, bemannte Raumfahrt, Finanzdienstleistungen und

fortschrittliche Informations- und Kommunikationssysteme. Das 1916 gegründete Unternehmen hat Kunden in nahezu 150 Ländern, einen Umsatz von 52,5 Milliarden US-Dollar (2004) und 159 000 Mitarbeiter. Zusammen mit seinen Partnern beschäftigt sich Boeing mit den Luftfahrtthemen der Zukunft und setzt sie gemeinsam mit ihnen um.

Boeing ist seit über 40 Jahren in Deutschland aktiv. Boeing hat langjährige Airline-Kunden und Partner in Deutschland, die maßgeblich an der Entwicklung neuer Flugzeugmodelle beteiligt waren.

Jeppesen, ein Tochterunternehmen von Boeing, ist der weltweit führende Anbieter von navigatorischen Informationen für die Flugvorbereitung und Flugdurchführung. Die Niederlassung in Neu-Isenburg bei Frankfurt ist einer der wichtigsten Standorte außerhalb der USA. Der mobile Breitband-Informationsservice Connexion by Boeing wurde in Deutschland mit Lufthansa erfolgreich gelauncht. Connexion by Boeing ist ein Geschäftsbereich des Boeing-Konzerns, der es Flugreisenden ermöglicht, an Bord mit Hochgeschwindigkeit im Internet zu surfen, E-Mails zu senden und zu empfangen und auf Firmennetzwerke zuzugreifen.

Zahlreiche Unternehmen der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie tragen als Zulieferer zum Erfolg der Boeing-Programme bei. Auch an dem Zukunftsmodell, dem 787 Dreamliner, sind führende deutsche Unternehmen beteiligt. www.boeing.com



Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundestag:

Mitglieder und Stellvertreter

Berlin – In der 16. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages hat sich die Zusammensetzung des Verkehrsausschusses verändert. Als Service für unsere Leser hier die Namen der 36 Mitglieder sowie ihrer Stellvertreter mit ihren Wahlkreisen bzw. Landeslisten:

Vorsitzender: Dr. Klaus W. Lippold Stellv. Vorsitzender: Peter Hettlich

Mitglieder CDU/CSU:

Renate Blank (*Nürnberg-Süd*)
Georg Brunnhuber (*Aalen - Heidenheim*)
Hubert Deittert (*Gütersloh*)
Enak Ferlemann (*LL Niedersachsen*)
Dirk Fischer *) (*LL Hamburg*)
Peter Götz (*Rastatt*)

Hans-Werner Kammer (*LL Niedersachsen*)
Bernhard Kaster (*Trier*)
Norbert Königshofen (*LL NRW*)
Jens Koeppen (*LL Brandenburg*)
Stephan Mayer (*Altötting*)
Henry Nietzsche (*Kamenz-Hoyerswerda-Großenhain*)
Ingo Schmitt (*LL Berlin*)

Mitglieder SPD:

Sören Bartol (*Marburg*)
Uwe Karl Beckmeyer *) (*Bremen II - Bremerhaven*)
Christian Carstensen (*Hamburg - Nord*)
Annette Fasse (*Cuxhaven - Osterholz*)
Rainer Fornahl (*Leipzig I*)
Hans-Joachim Hacker (*Schwerin - Ludwigslust*)
Ernst Kranz (*Eisenach – Wartburgkreis – Unstrut-Hainich-Kreis II*)
Heinz Paula (*LL Bayern*)
Rita Schwarzelühr-Sutter (*LL Baden-Württemberg*)
Jörg Willi Vogelsänger (*Frankfurt/Oder – Oder-Spree*)
Petra Weis (*Duisburg I*)
Dr. Margrit Wetzel (*Stade - Cuxhaven*)
Heidemarie Wright (*LL Bayern*)

Stellvertreter SPD:

Volker Blumentritt (*Gera – Jena – Saale-Holzland-Kreis*)
Willi Brase (*Siegen-Wittgenstein*)
Martin Burkert (*LL Bayern*)

Mitglieder FDP:

Patrick Döring (*LL Niedersachsen*)
Horst Friedrich *) (*Bayreuth*)
Joachim Günther (*Plauen*)
Jan Mücke (*LL Sachsen*)

Stellvertreter FDP:

Dr. Edmund Peter Geisen (*LL Rheinland-Pfalz*)
Hans-Michael Goldmann (*LL Niedersachsen*)
Heinz-Peter Haustein (*LL Sachsen*)
Jörg Rohde (*LL Bayern*)

Mitglieder DIE LINKE.:

Heidrun Bluhm (*LL Mecklenburg-Vorpommern*)
Dorothee Menzner *) (*LL Niedersachsen*)
Dr. Ilja Seifert (*LL Sachsen*)

Stellvertreter DIE LINKE.:

Lutz Eberhard Heilmann (*LL Schleswig-Holstein*)
Michael Gerhard Leutert (*LL Sachsen*)
N.N.

Mitglieder B90/DIE GRÜNEN:

Winfried Hermann (*LL Baden-Württemberg*)
Peter Hettlich (*LL Sachsen*)
Dr. Anton Hofreiter *) (*LL Bayern*)
Stellvertreter B90/DIE GRÜNEN:
Kerstin Andreae (*LL Baden-Württemberg*)



Dr. Klaus W. Lippold



Peter Hettlich



Dirk Fischer



Uwe Karl Beckmeyer



Horst Friedrich



Dorothee Menzner



Winfried Hermann

Klaus Hofbauer (*Schwandorf*)
Dr. Klaus W. Lippold (*Offenbach*)
PhDr. Andreas Scheuer (*Passau*)
Wilhelm Josef Sebastian (*Ahrweiler*)
Gero Storzjohann (*Segeberg – Stormarn-Nord*)
Volkmar Uwe Vogel (*Greiz – Altenburger Land*)
Gerhard Wächter (*Paderborn*)

Stellvertreter CDU/CSU:

Wolfgang Börnsen (*Bönstrup*) (*LL Schleswig-Holstein*)
Thomas Dörflinger (*Waldshut*)
Maria Eichhorn (*Regensburg*)
Dr. Hans-Peter Friedrich (*Hof*)
Bernd Reinhold Gerhard Heynemann (*LL Sachsen-Anhalt*)
Anette Hübinger (*LL Saarland*)

Dr. Peter Wilhelm Danckert (*Dahme-Spreewald – Teltow – Fläming III – Oberspreewald-Lausitz I*)
Angelika Graf (*Rosenheim*) (*LL Bayern*)
Dieter Grasedieck (*Bottrop - Recklinghausen III*)
Gustav Herzog (*Kaiserslautern*)
Stephan Hilsberg (*Elbe-Elster – Oberspreewald-Lausitz II*)
Klaas Hübner (*Bernburg – Bitterfeld - Saalkreis*)
Detlef Müller (*Chemnitz*)
Gesine Mulhaupt (*Oldenburg - Ammerland*)
Holger Ortel (*Delmenhorst – Wesermarsch – Oldenburg-Land*)

Dr. Ernst-Dieter Rossmann (*LL Schleswig-Holstein*)

Sylvia Kotting-Uhl (*LL Baden-Württemberg*)
Rainer Steenblock (*LL Schleswig-Holstein*)

***) Obleute**

Verkehrspolitische Sprecher sind:

Dirk Fischer (CDU)
Uwe Karl Beckmeyer (SPD)
Horst Friedrich (FDP)
Dorothee Menzner (Die Linke.)
Winfried Herrmann (B90/Die Grünen)