

- Masterplan Güterverkehr und Logistik
- Umfrage: Mobilitätsverhalten in Deutschland
- Intermodalität und europäische Verkehrspolitik
- Neu im Forum: Hafenbetriebsgesellschaft Wilhelmshaven mbH
- Personalie: Jochen Eichen feiert 65. Geburtstag
- Terminhinweise: Forums-Veranstaltungen im September

## Mineralölsteuerermäßigung

### Schritt in die richtige Richtung

Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt ebenso wie der Zentralverband der Deutschen Seehäfen (ZDS) den Beschluss von Bundestag und Bundesrat zur Ermäßigung der Mineralölsteuer beim Umschlag in den deutschen Seehäfen. Es ist ein Schritt in die richtige Richtung – nämlich zur Anpassung der Wettbewerbsbedingungen in den europäischen Nordseehäfen.



Die Bedeutung von Transport und Logistik in diesem Land wird von den politisch Verantwortlichen zunehmend anerkannt. Die Branche hat sich mit mittlerweile fast drei Millionen Beschäftigten zu einer Schlüsselindustrie der deutschen Wirtschaft entwickelt und ist seit Jahren die einzige große Branche, die nachhaltig sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze schafft. Allein in den deutschen Seehäfen arbeiten bei weiter steigender Tendenz zurzeit bereits etwa 300.000 Menschen.

Um die anhaltenden Wachstumspotenziale der Logistik insgesamt und der Seehäfen als grundlegenden Leistungsbestandteil des deutschen Außenhandels konsequent zu nutzen, sind nicht nur die Unternehmen, sondern auch die Wirtschafts- und Verkehrspolitik gefordert. Dies gilt im Wesentlichen für die zügige Anpassung der deutschen Verkehrsinfrastrukturen an den schnell wachsenden Bedarf und für die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen.

Der wichtige Schritt bezüglich der Wettbewerbsbedingungen in den Seehäfen – die Anpassung der Mineralölsteuer – ist von Bundestag und Bundesrat beschlossen worden. Damit sind die langjährigen Forderungen des Deutschen Verkehrsforums und des ZDS nun in einem wichtigen Punkt erfüllt worden. Die Realisierung der inhaltlich völlig unumstrittenen Maßnahme bedarf allerdings noch der formalen Zustimmung der Europäischen Union, die wir umgehend erwarten, um eine jahrzehntelange Benachteiligung endlich zu überwinden.

#### Detthold Aden

Mitglied des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums; Präsident des Zentralverbands der Deutschen Seehäfen und Vorstandsvorsitzender der BLG Logistics Group

## Minister Tiefensee und Verbände vereinbaren Zusammenarbeit beim Masterplan Güterverkehr und Logistik:

### „Deutschland als Produktions- und Logistikstandort stärken“

Berlin – Politik und Wirtschaft werden bei der Erstellung des „Masterplans Güterverkehr und Logistik“, dessen Fertigstellung für das Jahresende 2007 vorgesehen ist, eng zusammenarbeiten. Das vereinbarten die Spitzenvertreter des Deutschen Verkehrsforums, des VDA und des BVL beim Treffen mit Bundesverkehrsminister **Wolfgang Tiefensee** in Berlin. Abgestimmt wurden dabei die Ziele, der Terminplan und die Rollenverteilung für das ehrgeizige Projekt, mit dem erstmals eine ganzheitlich strukturierte Bestandsaufnahme und die Festlegung der Prioritäten zur Sicherung der Qualität des Logistikstandorts Deutschland geschaffen werden.

Auf der nachfolgenden gemeinsamen Pressekonferenz mit Forums-Präsident **Wilhelm Bonse-Geuking**, VDA-Präsident **Prof. Dr. Bernd Gottschalk** und dem BVL-Vorstandsvorsitzenden **Prof. Dr. Peer Witten** betonte der Minister: „Transport und Logistik haben eine hohe Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Logistik ist ein Boom-Sektor mit einem

klaren Wachstumstrend. Wir arbeiten darum gemeinsam mit der Wirtschaft an diesem alle Verkehrsträger betreffenden Masterplan Güterverkehr und Logistik.“ Die von den Verbänden angebotene Zusammenarbeit stelle sicher, dass Wirtschaft und Politik schnell und effizient zu einem gemeinsamen Ergebnis kommen.

#### Schnell umsetzen

Aktuelle Entwicklungen und Trends sowie Qualitätsanforderungen in Verkehr, Wirtschaft und Logistik sollen, so Tiefensee, mit dem Masterplan genau erfasst und daraus der Handlungsbedarf und die möglicherweise schnell umzusetzenden Maßnahmen abgeleitet werden: „Ziel ist es, den Standort Deutschland als Produktions- und Logistikstandort gleichermaßen zu stärken und damit auch zu mehr Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung zu gelangen.“

„Wir begrüßen, dass Minister Tiefensee mit dem Masterplan Güterverkehr erstmals eine ganzheitliche Bestandsauf-



Vereinbaren Zusammenarbeit beim „Masterplan Güterverkehr und Logistik“, auf der anschließenden Pressekonferenz v. l.: BVL-Vorstand Prof. Witten, Forumspräsident Bonse-Geuking, VDA-Präsident Prof. Gottschalk, Minister Tiefensee und der Leiter der Grundsatzabteilung im BMVBS, von Randow.

nahme für diesen wichtigen Wirtschaftsbereich vornimmt, der für Deutschland als Exportweltmeister eine entscheidende Rolle spielt. Wir werden die Kompetenz der im Deutschen Verkehrsforum vertretenen Verkehrswirtschaft einbringen. Wir brauchen den Fahrplan gegen die zunehmende Überforderung der Infrastruktur angesichts des Güterverkehrswachstums der kommenden Jahre“, sagte Bonse-Geuking auf der Pressekonferenz, „der Masterplan wird Transparenz schaffen, um Synergieeffekte auszuschöpfen und den Logistikstandort Deutschland zukunftsorientiert zu entwickeln.“

Bonse-Geuking bezeichnete das vorgesehene Gesamtkonzept für Güterverkehr und Logistik als wichtige Grundlage für die weitere Effizienzsteigerung der gesamten Branche.

**„Der Masterplan muss den Rahmen für eine realistisch bewertete nachfragegerechte Entwicklung setzen und damit die globalen arbeitsteiligen Wirtschaftsprozesse der Unternehmen in Deutschland unterstützen.“**

**Willhelm Bonse-Geuking**

Der Masterplan müsse aber auch allen Beteiligten deutlich machen, dass es sich lohne, Partikularinteressen zurück zu stellen, weil jeder von einer Gesamtoptimierung profitiert. Die Verfolgung ausschließlich individueller Interessen führe in eine Sackgasse. Die in der Logistik führende Rolle Deutschlands gehe verloren. Dabei stehe die Infrastruktur unverändert an erster Stelle der Aufgaben. „Wir müssen die Ergebnisse aus dem Masterplan auf die Bundesverkehrswegeplanung übertragen, europäische Strukturen einbeziehen, neue Finanzierungsformen nutzen und den grenzüberschreitenden Verkehr – insbesondere bei der Schiene – vorantreiben“, so Bonse-Geuking.

**Prof. Dr. Bernd Gottschalk**, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA), Vizepräsident Verkehr im BDI und Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums, hob hervor: „Wer die Augen vor dem künftigen Wachstum des Güterverkehrs und den damit verbundenen Potenzialen für Wachstum und Beschäftigung nicht verschließt, kommt nicht umhin, konstruktiv am Masterplan Güterverkehr mitzuarbeiten.“ Es sei wichtig, unvoreingenommen

alle Verkehrsträger in den Plan einzu-beziehen und konkrete Projekte festzulegen.

„Wir begrüßen außerordentlich, dass wir bereits frühzeitig als Nutzer und als diejenigen, die Bedarf bei der Infrastruktur erzeugen, bei der Erarbeitung des Masterplans mitarbeiten und unsere Erfahrungen einbringen können“, sagte **Prof. Dr. Peer Witten**, Vorsitzender des Vorstandes der Bundesvereinigung Logistik e.V., „die Bundesregierung zeigt damit einen klaren Kurs auf, wie die Interessen der Logistik mit ihren 2,6 Millionen Beschäftigten und 170 Milliarden Euro Umsatz berücksichtigt werden können.“

„Abgestimmt auf die Erfahrungen aus der Mobilitätsinitiative mit insgesamt 23 Beteiligten, sind jetzt mit den Spitzenvertretern der Verbände die Meilensteine für diesen „Fahrplan gegen die Überlastung der Infrastruktur“ vorgelegt und der Zeitplan für die eigentliche Arbeit mit den Fachleuten aus Politik und Wirtschaft definiert worden“, stellte **Matthias von Randow**, Leiter der Grundsatzabteilung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, fest.

#### **Verkehrsforums-Umfrage zu Mobilitätsverhalten:**

### **Ausnahmefall WM 2006 vorbildlich gelöst**

Berlin - Die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 stellte insgesamt eine Ausnahme-situation für die Mobilität in Deutschland dar, die sich zu jedem Spiel rund um die Austragungsorte und dazu überall in den Innenstädten durch den Zu- und Ablauf zu den Fan-Festen als Treffpunkte der internationalen Gästeschar mit deutlich erhöhten Fahrgastzahlen zeigte. So meldete der VDV für die gesamte Laufzeit der WM über 30 Millionen zusätzliche Fahrgäste für Busse und Bahnen, die zusätzlich zum normalen Tagesgeschäft befördert wurden. Zwei Millionen Ticketinhaber seien bei den 64 Spielen der WM mit Bussen und Bahnen zu den Stadien gefahren, mehr als 60 Prozent der Sta-



**Der VDV meldete für die gesamte Laufzeit der WM über 30 Millionen zusätzliche Fahrgäste für Busse und Bahnen.**

dionbesucher nutzten somit öffentliche Verkehrsmittel. Die sogenannten Fanmeilen und die „Public-Viewing“-Angebote, zumeist in den Innenstädten gelegen, ließen bis zu 90 Prozent der Fans mit Bussen und Bahnen anreisen.

Der Schienenverkehr bewältigte ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von mehr 600.000 Fahrgästen am Tag, bundesweit waren über zwölf Prozent zusätzliche Bahnkunden im Fern- und Nahverkehr unterwegs, die in gut gefüllten Regelzügen oder mit Sonderzügen reisten.

#### **Zufriedene Besucher**

Mehrere Verkehrsunternehmen hatten ihre WM-Besucher aus dem In- und Ausland befragt, wie zufrieden sie mit dem Angebot und Service von Bussen und Bahnen seien. Dabei fanden es 90 Prozent (sehr) einfach, die benötigten Informationen zu erhalten. 93 Prozent waren mit der Pünktlichkeit der Verkehrsmittel (sehr) zufrieden, 92 Prozent lobten die Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltestellen/Bahnhöfen und 89 Prozent waren mit der Fahrtenhäufigkeit (sehr) zufrieden.

Doch wie beurteilen die Deutschen insgesamt ihr Mobilitätsangebot, wenn kein Ausnahmezustand herrscht? Wo liegen die Stärken, welche Schwächen werden reklamiert? Fragen hierzu formulierte das Deutsche Verkehrsforum schon vor dem großen FIFA-Ereignis, um entsprechend dem eigenen „mission statement“ mehr über das allgemeine Mobilitätsverhalten der Deutschen und das dazu vorhandene Angebot zu erfahren. Die Ergebnisse der im Auftrag des Deutschen Verkehrsforums durchgeführten bundesweiten Mobilitätsumfrage von Infas, die im Herbst veröffentlicht wird,

zeigen, dass Freizeit- und Eventverkehr ein zunehmend wichtiges Aktionsfeld für den öffentlichen Verkehr ist. Für junge Erwachsene ist dies - nach dem Berufs- und Ausbildungsverkehr - der zweitwichtigste Verkehrszweck.

Bei dieser Repräsentativumfrage standen die Themen Mobilität allgemein, Pkw-Verfügbarkeit, Verkehrsmittelnutzung und die persönliche Bedeutung der Verkehrszwecke im Fokus. Aber auch die Zufriedenheit je nach Nutzungsbedingungen, nach Verkehrszweck und Entfernung, die Entwicklung des Verkehrsmittelangebots, Zufriedenheit beim Preis-Leistungsverhältnis und die Einstellung zu Vernetzung und Mobilitätskette wurden nachgefragt.

Die Befragung zeigt außerdem deutlich, in welchen Bereichen Kundenpotenziale förmlich heranwachsen: Gerade junge Erwachsene nutzen Busse und Bahnen überdurchschnittlich häufig. Dies gilt nicht nur für Ballungsräume, auch auf regionalen und Fernwegen liegt die Bahnnutzung deutlich über dem Bevölkerungsdurchschnitt: Während nur 9 Prozent der Gesamtbevölkerung auf regionalen Wegen mit der Bahn fährt, sind es unter den 18 bis 34 Jährigen 13 Prozent. Im Fernverkehr nimmt die Bahn einen Anteil von 23 Prozent ein.

Das Auto bleibt im Nah-, Regional- und Fernverkehr weiter dominant. Die Anteile des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split unterscheiden sich

## Ergebnisse:

**Die Deutschen sind heute bereits mobil und werden immer mobiler. Junge Menschen sind mobiler als der Bevölkerungsdurchschnitt. Unter den 18-34 Jährigen gaben 55 Prozent an, im Monat vor der Befragung im Fernverkehr (> 100 km) unterwegs gewesen zu sein.**

**Bei den Befragten im Alter von 18-34 Jahren haben bereits 75 Prozent den Führerschein.**

**89 Prozent der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw.**

**60 Prozent der Befragten verfügen jederzeit über einen Pkw.**

**12 Prozent leben allein, 57 Prozent im 3-4-Personen-Haushalt und 21 Prozent in größeren Haushalten.**

jedoch, je nach Entfernung, unterschiedlich stark. Während, laut Umfrage, in der Stadt mit 43 Prozent weniger als die Hälfte der Gesamtbevölkerung (39 Prozent der 18-34 Jährigen) mit dem Auto fährt, ist es auf regionalen Wegen mit 83 Prozent (78 Prozent) und auf Fernwegen ab 100 km mit 78 Prozent (72 Prozent) eine deutliche Mehrheit.

Auf Wegen ins Ausland wird mehrheitlich geflogen. Während sich die Anteile des Autos mit 37 Prozent und des Flugzeugs mit 42 Prozent am Modal Split im Bevölkerungsdurchschnitt nur gering unterscheiden, dominiert unter den jungen Erwachsenen klar der Flugverkehr. So fliegen 54 Prozent der 18 bis 34 Jährigen ins Ausland.

### **Stellenwert der Intermodalität beeinflusst Verkehrspolitik:**

## Der Markt gestaltet die Transportkette

Berlin – In einer Stellungnahme des Deutschen Verkehrsforums zum Konsultationspapier „Logistik zur Förderung des intermodalen Güterverkehrs“ der Europäischen Kommission wurde der hohe Stellenwert der Intermodalität auch für die europäische Verkehrspolitik verdeutlicht.

Da Intermodalität ein zentrales Anliegen des Deutschen Verkehrsforums ist, wird das Vorhaben der Kommission, die Rahmenbedingungen für eine stärkere Nutzung intermodaler Transportprodukte zu verbessern, uneingeschränkt begrüßt. Die optimale Integration der Verkehrsträger in ein nahtloses europäisches Verkehrssystem ist hierfür zwingend erforderlich. Dabei gelte es – anders lautend als die Angaben im Konsultationspapier – auch die Luftfracht zu berücksichtigen, da sich auch hier vor- und nachgelagerte Transporte ergeben.

### **Schlüsselfaktor Vernetzung**

Infrastruktur ist dabei für eine funktionierende Logistik – egal welcher Prägung – der wesentliche Schlüsselfaktor. Die Logistikkette wird idealerweise über Unternehmens- und Verkehrsträgergrenzen hinweg von einer Informationskette begleitet. Dies erleichtert auch die Nutzung mehrerer Verkehrsmodi. Die informatorische Vernetzung und deren Standardisierung ist daher eine wichtige Aufgabe.

Die multimodale Haftung ist ein wichtiges Thema, das insbesondere für kleinere Operateure eine Markteinstiegsbarriere darstellt.

Der ökonomische Umgang des Logistikdienstleisters mit Ressourcen ist betriebswirtschaftlich motiviertes Eigeninteresse. Der Logistikdienstleister entscheidet aufgrund der Rahmenbedingungen objektiv und ökonomisch, welche Transportmittel und –gefäße er einsetzt, ob er intermodal unterwegs ist oder nur einen Verkehrsträger nutzt.

Eingriffe in den Markt über politisch gesetzte Rahmenbedingungen sind bedenklich, da verzerrte Preise falsche Signale setzen können und Fehlentwicklungen fördern. Zu beachten sei, dass Logistik die Intermodalität prägt – nicht umgekehrt. Logistikdienstleister sind von ihrem Selbstverständnis her zentrale Anlaufstellen für die integrierte Steuerung von Produktions- und Transportketten. Sie bestimmen aufgrund von Qualitäts- und Gesamtkostenerwägungen die logistischen Prozesse bis hin zur Verkehrsmittelwahl, die zur Abwicklung eines Auftrags erforderlich sind.

### **Kein Selbstzweck**

Logistik ist dabei ein Instrument, um Intermodalität in den Griff zu bekommen. Logistische Prozesse unterstützen Intermodalität, aber Intermodalität darf nicht als Selbstzweck die Logistik in ihrem Handlungsspielraum prägen oder einengen. Europa braucht daher nicht eine intermodale Logistikstrategie, sondern eine logistikgeprägte Intermodalstrategie.

Der Normierung von Ladeeinheiten kommt eine besondere Bedeutung zu. Ladeeinheiten sollten möglichst nur in einem globalen Kontext normiert werden, da bei außereuropäischen Verkehren sonst zusätzliche Umschlagsvorgänge hinzukommen.

Multimodale Infrastruktur macht zielgerichtete Umsetzung bereits im Planungsstadium notwendig. Intermodalität bei Logistikzentren kann nicht verordnet werden – Investitionen in Infrastrukturanschlüsse folgen klaren Kosten-Nutzen-Erwägungen.

### **Verzerrter Wettbewerb**

Eine Zertifizierung von Unternehmen mit dem Ziel, sie zu einem verstärkten

Einsatz intermodaler Systeme anzuregen, führt jedoch zu Wettbewerbsverzerrungen. Es wird nicht deutlich, wer hier die Regeln bzw. Schwellenwerte festlegt, wann ein Einsatz intermodaler Lösungen „sinnvoll erscheint“ und in welchem Umfang die „Option der Intermodalität“ zu prüfen ist.

Promotion Centers können diese Umsetzung sinnvoll ergänzen. Durch die Förderung intermodaler Ansätze darf keine zusätzliche Bürokratie geschaffen werden. Nationale und europäische Verbände und Institutionen nehmen sich des Themenbereiches Intermodalität und Logistik an. Die Vernetzung erfolgt durch regelmäßige Abstimmungen zwischen Unternehmen, Verbänden, nationalen Ministerien und der Kommission. Diesen Prozess über nationale und europäische Promotion Centers zu begleiten, würde eher kontraproduktiv wirken. Sinnvoll wäre hingegen, den Logistikstandort im Einklang mit den Dienstleistern über solche Zentren aktiv zu vermarkten.

#### Transparente Kosten

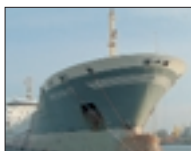
Im Fazit heißt dies: Der dem Konsultationspapier folgende Prozess muss klare Wege aufzeigen, wie die einzelnen Verkehrsträger auf der Qualitäts- und Kostenseite transparent für ihren Einsatz in intermodalen Systemen weiter gestärkt werden können. Es muss festgelegt werden, wie eine Qualitätssicherung und -steuerung bei den Verkehrsträgern im Hinblick auf intermodale Erfolgsfaktoren kostenneutral und ohne Wettbewerbsverzerrungen erfolgen kann. Besonderes Augenmerk ist darauf zu richten, wie das Thema der Standardisierung der Informationskette weiter vorangebracht wird.

#### Neu im Verkehrsforum:

##### HBG Hafenbetriebsgesellschaft Wilhelmshaven mbH

Die Hafenbetriebsgesellschaft Wilhelmshaven mbH ist der maritime Dienstleister der Stadtwerke Wilhelmshaven im größten deutschen Marinestützpunkt. Das Unternehmen ist verantwortlich für die Ausführung von Hafen-Umschlagsarbeiten an Containern, Stück- und Schüttgut sowie von allen artverwandten Haupt- und Nebentätigkeiten, die Ausführung von Beladungs- und Stauearbeiten in Containern und Schiffen, die Ausführung von Tallierungsarbeiten sowie Hafenerwerb, Marketing und sonstige maritime Dienstleistungen.

Die Slogans „Hier liegen Sie richtig: tiefes Fahrwasser, freie Flächen, fortschrittliche Logistik“ und „Wir sind Fit for Port und haben was Sie suchen“ zeigen, dass dieser Hafen eine Reihe von Vorteilen aus



den Gegebenheiten von Natur (20 Meter Wassertiefe) und Technik anbietet, die ihn ausbaufähig und zukunftsorientiert in der deutschen Seehafenszene machen. Zudem wird damit deutlich, dass der Hafen sich durch hohes Engagement der Führungsmannschaft und geringe Einschränkungen durch Umweltschutz dynamisch entwickeln will.

Das jährliche Umschlagsvolumen wird derzeit mit rund 500.000 Tonnen des gesamten Ladungsspektrums angegeben, die Zahl der Beschäftigten bei den im Hafen tätigen Firmen beträgt gegenwärtig rund 300 Personen.

#### Personalie:

##### Jochen Eichen feiert 65. Geburtstag

Berlin – Jochen Eichen, Pressesprecher des Deutschen Verkehrsforums, vollendet am 8. September 2006 sein 65. Lebensjahr. Im Jahr 1941 in Miltenberg/Main geboren, schloß er nach Schule, Gymnasium sowie technischer und kaufmännischer Lehre das Studium am Werbefachlichen Institut in München 1968 erfolgreich ab.



Journalistisch tätig seit 1966, wechselte er 1968 in die Luft- und Raumfahrtindustrie und übernahm dort in Folge Leitungsfunktion als Pressesprecher bei Messerschmitt-Werke-FUS, beim Unternehmensbereich Raumfahrt von Messerschmitt-Bölkow-Blohm sowie von 1972 bis 1990 bei der Deutschen Airbus GmbH in München. Nach einem Jahr als Pressesprecher der Deutschen Raumfahrtagentur DARA in Bonn war er bis 1993 als PR-Berater für das European Astronaut Centre der European Space Agency (ESA) tätig.

Im Deutschen Verkehrsforum ist Jochen Eichen als Pressesprecher und Leiter des Bereichs Öffentlichkeitsarbeit seit 1994 tätig. Dabei begleitete er auch aktiv den Wandel des einstigen Verkehrsforum Bahn zur heutigen verkehrsträgerübergreifenden Wirtschaftsvereinigung Deutsches Verkehrsforum.

#### Terminhinweise:

**20. September 2006 / Berlin**  
**Dialog-Forum**  
**„Wie sieht der finanzierbare ÖPNV der Zukunft aus?“**

**Veranstalter:** Deutsches Verkehrsforum, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV);

**Vortragende:** Günter Elste, Dr. Wolf-Rüdiger Gorka, Jörg Hennerkes, Ulrich Homburg, Folkert Kiepe, Oliver Wittke MdL und Markus Wacket (Moderator)

**21. September 2006 / Berlin**  
**Dialog-Forum**  
**„Innovation im ÖPNV: was braucht der Kunde?“**

**Veranstalter:** Deutsches Verkehrsforum, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV);

**Präsidiumsmitglied:** Hans M. Schabert;  
**Vortragende:** Dr. Klaus Baur; Robert Follmer, Ulrich Homburg, Ulrich Kasparick MdB, Andreas Sturmowski, Dr. Volker Sustrate und Eberhard Krummheuer (Moderator)

**28. September 2006 / Hannover**  
**„Masterplan Güterverkehr: Nachfragegerechte Strukturen für die Logistik?“**

**Veranstalter:** Deutsches Verkehrsforum, VDA Verband der Automobilindustrie;

**Präsidiumsmitglieder:** Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Hans-Jörg Hager;  
**Vortragende:** Karl Engelhard, Edda Kristof-Goeman, Christian Messerschmidt, Matthias von Randow und Dr. Daniel Delhaes (Moderator)