

- Editorial: Wilhelm Bonse-Geuking
- IAA-Symposium Masterplan
- Zwei Dialog-Foren auf der InnoTrans
- Lk-Sitzung Schienenverkehr/Bahntechnologie
- Lk-Sitzung Häfen und Schifffahrt
- Parlamentarisches Frühstück

## EU 2007 – Chance für Deutschland



Gerade einmal 125 Werktage lang hat Deutschland die EU-Ratspräsidentschaft von Januar bis Juni 2007 inne, um auch verkehrspolitisch nachhaltig die richtigen Signale zu geben.

In Deutschland setzt sich zunehmend die Erkenntnis durch: Für Wachstum, Wohlstand und Arbeitsplätze brauchen wir eine leistungsfähige Verkehrswirtschaft. Dies gilt natürlich auch für Europa. Um gegenüber den USA und Asien wettbewerbsfähig zu bleiben, muss die EU eine die optimale Entwicklung der Mobilität hoch auf die Liste ihrer Prioritäten setzen. Bei der Bewältigung dieser großen Aufgabe spielt Deutschland als zentrales Transitland und Mobilitätsstandort Nr. 1 in der EU eine herausragende und entscheidende Rolle.

Die EU-Ratspräsidentschaft ist eine ausgezeichnete Gelegenheit, die Expertise Deutschlands in Europa einzubringen – aber auch gezielt die Unterstützung der EU einzufordern. Im komplexen Binnenmarkt schafft es kein Staat allein, die Herausforderungen einer modernen Mobilitätspolitik zu meistern. Daher sind Europa und Deutschland aufeinander angewiesen. Zugleich lässt sich die Ratspräsidentschaft hervorragend nutzen, um Deutschland als Technologieführer in Europa zu präsentieren.

Bundesminister Tiefensee hat effiziente Arbeit für und mit Europa angekündigt. Das Deutsche Verkehrsforum will ihn dabei unterstützen und hat bereits konkrete Vorschläge unterbreitet, welche Brennpunkte europäische Lösungen erfordern:

- Transeuropäische Infrastrukturnetze ausbauen
- eine praxismgerechte Sicherheitsarchitektur für Verkehr und Infrastruktur entwickeln
- Regulierung und Bürokratie abbauen
- Liberalisierung vorantreiben
- Harmonisierung vervollständigen
- Zukunftstechnologien wie GALILEO, ETCS/ERTMS oder RFID fördern und umsetzen.

Die europäischen Rahmenbedingungen müssen hierfür stimmig sein, um Verkehrssysteme noch effizienter zu gestalten und den Jobmotor „Mobilitätswirtschaft“ auf Leistung zu halten. Die Verkehrswirtschaft Deutschland stellt sich ihrer europäischen Verantwortung und ist bereit, an den Lösungen mitzuarbeiten – zum Vorteil für Europa und für Deutschland.

Wilhelm Bonse-Geuking,  
Vorsitzender des Präsidiums

## Experten fordern beim Symposium Masterplan Güterverkehr und Logistik:

### Marktgerechte und europataugliche Strukturen für die Logistik

Berlin - „Der Masterplan Güterverkehr und Logistik ist von großer strategischer Bedeutung. Er muss die künftigen Anforderungen aller Verkehrsträger und Wirtschaftsbereiche logistikbezogen zu einem gemeinsamen Bild zusammenfügen. Deutschland braucht Antworten auf eine Vielzahl von strategischen Fragen, beispielsweise des Auffangens des Containerbooms in Seehäfen und Hinterlandverkehren. Der Masterplan muss die Antworten kurzfristig liefern“, betonte **Hans-Jörg Hager**, Mitglied des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum e.V. und Vorsitzender des Vorstandes Schenker Deutschland AG, auf dem gemeinsamen Symposium von Deutschem Verkehrsforum und Verband der Automobilindustrie (VDA) „Masterplan Güterverkehr: Nachfragegerechte Strukturen?“ anlässlich der 61. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover vor mehr als 80 Verkehrsexperten.

„Deutschland muss seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe und Transitland in der Mitte Europas wahrnehmen. Wir brauchen Vermarktung der Logistik als

wichtigen Standortfaktor im Ausland, aber auch im Inland, bis hin zu den Kommunen“, so Hager. Das Deutsche Verkehrsforum befürwortet den Masterplan und werde ihn aktiv unterstützen.



Hans-Jörg Hager:  
„Eile ist geboten.“

**Dr. Kunibert Schmidt**, Hauptgeschäftsführer des VDA, machte deutlich: „Eine Grundvoraussetzung für das Gelingen des Masterplans ist, dass wir uns von einer Diskussion Verkehrsträger gegen Verkehrsträger verabschieden. Die Bewältigung des Güterverkehrs verlangt den Einsatz aller Verkehrsträger. Es ist sozusagen genug Verkehr für jeden da. Seitens der Verkehrswirtschaft und der Verloader besteht hohe Bereitschaft, am Masterplan Güterverkehr mit zu arbeiten. Der Masterplan darf aber kein Staatsplan Verkehr werden, mit dem den Verkehrsträgern festgelegte Mengen und Distanzen zugewiesen werden. Viel-



Zeigten Probleme auf, die durch die aktuelle Verkehrspolitik zu behandeln sind, v. l.: Karl Engelhard, Hans-Jörg Hager, Moderator Dr. Daniel Delhaes, Edda Kristof-Goeman, Hans-Peter Teufers; Bernd Törkel vom BMVBS präsentierte dazu einen Aktionsplan.

mehr muss es darum gehen, die Effizienz aller Verkehrsträger zu steigern. Dabei wird man am Ende um eine Prüfung auch der bestehenden Maße und Gewichte im Straßen- und Güterverkehr nicht herumkommen.“



„Alle Verkehrsträger einbeziehen“: Dr. Kunibert Schmidt

**Bernd Törkel** vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sagte: „Die Politik sieht im Masterplan Güterverkehr und Logistik die Basis für die notwendige Transparenz und den Katalog der richtigen Handlungsempfehlungen.“ Er unterstrich, dass zeitnah

**„Der Masterplan wird kein Lenkungs-instrument sein.“**

**Bernd Törkel**

an den wichtigen Themen der Verkehrspolitik gearbeitet wird, das Gesamtkonzept Masterplan jedoch für die Schaffung eines Gesamtbildes nötig ist. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) solle jedoch mit den im Masterplan erfassten Daten noch stärker priorisiert werden.

### Investoren besser betreuen

Die Vertreter der Logistikwirtschaft forderten sofortiges Handeln bei zahlreichen Maßnahmen, die wegen des globalen Wettbewerbs zeitkritisch sind, wie etwa beim Bürokratieabbau. Dies erfordere keine zusätzlichen Gelder, sondern angepasste Rahmenbedingungen. Zudem brauche Deutschland eine höhere Geschwindigkeit und bessere Qualität

**„Logistik ist weit nach oben gekommen mit seiner Akzeptanz in Politik und Administration, aber die durchgehende Akzeptanz fehlt noch.“**

**Hans-Jörg Hager**

bei der Beratung und Betreuung der Investoren. Die Verbesserung weicher Faktoren wie „good will“, Kompetenz und schnelle Behandlung anstehender Probleme könne bereits viel bewirken.

**Karl Engelhard**, Generalbevollmächtigter der Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, wies auf die bereits heute überlastete Infrastruktur hin. Engstellen müssten schnell beseitigt und die Effizienz der gesamten Güterverkehrsinfrastruktur marktgerecht gesteigert werden. Auch das Thema der nachfragegerechten Versorgung von Innenstädten müsse in der Zukunft zufriedenstel-

lend gelöst werden. „Darüber hinaus sehen wir mit großer Sorge, dass seit einiger Zeit ein zusätzlicher Bürokratieaufwand aus Brüssel auf die Branche zukommt.“

**Edda Kristof-Goeman**, Sprecherin der Geschäftsführung der Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, forderte: „Die Politik muss stärker auf die Bedürfnisse der Wirtschaft und die Sicherung des Wirtschaftsstandortes eingehen. Der Dialog zwischen Wirtschaft und Politik muss hierzu schnellstens beginnen.“ Eine große Herausforderung liege darin, die Probleme leistungsfähiger Schienennetze, insbesondere bei den Hinterlandverkehren zu den Seehäfen, zu lösen.

**Hans-Peter Teufers**, Sprecher Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V. und Director Public Affairs UPS sagte: „Die unterschiedliche Wertung der Logistik und abweichende Prioritäten in der Verkehrspolitik der europäischen Länder wie die Behandlung der Einfuhrumsatzsteuer sind klare Standortnachteile.“ Auch der EU-Vorschlag zu Security sei kritisch zu sehen, er sei in der bestehenden Form schon vom Ansatz her nicht handhabbar.

**Thomas Hailer**, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums, hob hervor,

**„Es darf keine Überfrachtung des Plans geben, zeitliche Prioritäten sind bereits jetzt zu setzen. Entscheidend ist, was ist kurz-, mittel- und langfristige umsetzbar ist.“**

**Thomas Hailer**

wie wichtig es sei, die Themen des Masterplans scharf zu fokussieren. Er verwies darauf, dass die Europäische Kommission Mitte 2007 einen Aktionsplan Logistik vorstellen werde. Die Inhalte müssten zwischen Wirtschaft, deutscher Verkehrspolitik und Europäischer Kommission soweit ausgetauscht werden, dass sich die Aktionspläne der Europäischen Union und Deutschlands nicht widersprächen.

**„Wie sieht der finanzierbare ÖPNV der Zukunft aus?“:**

### „Erfolgsstory ÖPNV“ nicht gefährden

Berlin - VDV-Präsident **Günter Elste**, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG, belegte seinen Ärger über die Mittelkürzungen mit klaren Argumenten: „Der Kostendeckungsgrad ist von 60 Prozent vor einigen Jahren auf

jetzt 72 Prozent in Deutschland gestiegen; er ist damit der höchste in Europa.“

Die Zahlen sprechen für sich: Der ÖPNV hat sich in den letzten zehn Jahren zu einer echten Erfolgsstory entwickelt. In den Jahren 1994 bis 2005 ist – bei einer Steigerung der Finanzleistungen für den Schienenpersonennahverkehr um 15 Prozent – das Verkehrsangebot um 27 Prozent und die Zahl der Fahrgäste um 35,3 Prozent gestiegen. Dies zeige eindrucksvoll den Trend auf, dass die Kunden nicht nur bei hohen Energiepreisen auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen. Die Kürzungen der Bundeszuschüsse für den ÖPNV um 3,3 Mrd. Euro bis 2010 würden die Fortsetzung dieser Entwicklung in Frage stellen, hieß es dazu.

Da die in den letzten Jahren bereits erzielten Effizienzgewinne nicht unbegrenzt weiter geführt werden könnten, seien aus Sicht der Verkehrsunternehmen Angebotskürzungen unausweichlich. Außerdem müssten künftig angemessene steigende Preise von den Kunden verlangt werden. Einhellige Meinung der Verkehrsunternehmen ist: Nur da, wo das Angebot auch mit modernen Fahrzeugen und angemessenen Verbindungen keine Kunden findet, könne der Rotstift wirklich zum Erfolg führen. So lautet das Credo des Dialogforums „Wie sieht der finanzierbare ÖPNV der Zukunft aus?“ auf der InnoTrans in Berlin, das gemeinsam vom Deutschen Verkehrsforum und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit namhafter Beteiligung aus Politik und Wirtschaft und rund 180 Teilnehmern stattfand.

### Lamentieren hilft nicht

„Die Verhandlungspartner bei der Abstimmung des Finanzbedarfs für den ÖPNV in den nächsten Jahren haben bei der

**„Wir wollen eine Fortsetzung der Erfolgsgeschichte. Dafür müssten jetzt die ökonomischen und rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden.“**

**Hans-Jörg Hennerkes**



Bundesregierung den Eindruck hinterlassen, dass hier ein Gemeinschaftswerk entstanden ist, bei dem die Kürzungen als schmerzhaft, aber verkraftbar bewertet wurden“, sagte **Jörg Hennerkes**, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Für die Kompensation der Kürzungen seien 500 Millionen Euro für den Zeitraum



Erfolgsgeschichte ÖPNV darf nicht durch die Mittelkürzungen infrage gestellt werden, so die Teilnehmer, v. r.: Günter Elste, Dr. Wolf-Rüdiger Gorka, Sts Jörg Hennerkes, Moderator Markus Wacket, Minister Oliver Wittke MdL, Ulrich Homburg und Folkert Kiepe.

2008 bis 2010 vorgesehen – dafür würden derzeit die Gesetzgebungsmaßnahmen eingeleitet. Zukünftig müsse die Verwendung der Mittel jedoch mit größerer Transparenz nachgewiesen werden. Ab 2009 sei, so Hennerkes, auch wieder mit einer Dynamisierung der Mittel von 1,5 Prozent zu rechnen.

„Alles Lamentieren hilft jetzt nicht. Verbände und Verkehrsunternehmen müssen durch weitere Restrukturierung, Entbürokratisierung und mehr Wettbewerb versuchen, einen möglichst großen Teil der Bundesmittelkürzungen aufzufangen. In NRW werden wir dafür mit einer umfassenden Finanz- und Strukturreform des ÖPNV eine Grundlage schaffen“, sagte **Oliver Wittke MdL**, Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Der Minister warnte zugleich davor, aus Kostengründen das Leistungsangebot zu verringern: „Effizienzsteigerung darf nicht heißen, dass ganze Landstriche vom ÖPNV abgehängt werden.“

#### „Mittelkürzungen dürfen Erfolgsstory ÖPNV nicht gefährden.“

Günter Elste

„Die Verkehrsunternehmen sind bestrebt, den Kostendeckungsgrad weiter anzuhoben. Gerade jetzt diesen Rückschlag bei der Finanzierung verkraften zu müssen, darf aber nicht zu einem Rückgang des nachfragegerechten Leistungsangebots führen. Wir müssen die Kundenbindung jeden Tag neu gestalten“, sagte Elste. Aus seiner Sicht seien aber nicht nur die Verkehrsunternehmen gefordert, ihren Beitrag zur Effizienzsteigerung zu leisten, auch die Politik müsse unter anderem durch Schaffung von Planungssicherheit und Bürokratieabbau bessere Rahmenbedingungen schaffen. „Im Grundsatz sind sich Verkehrsunternehmen und Politik einig, der ÖPNV ist kein Steuerungselement der Finanz- oder Sozialpolitik, sondern uneingeschränkt

für das Funktionieren der Mobilität insbesondere in den Ballungsräumen, aber auch mit kundengerechter Mobilitätssicherung in der Fläche nötig“, so Elste.

#### Grenze erreicht

„Der Prozess der Effizienzsteigerung ist bei DB Regio weitgehend vollzogen. In einigen Bereichen sind wir be-

reits hart an der Grenze der Machbarkeit. In den vor uns liegenden schwierigen Zeiten muss ergebnisoffen miteinander verhandelt und mehr Transparenz geschaffen werden. Dafür ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Beteiligten notwendig“, sagte **Ulrich Homburg**, Vorstandsvorsitzender DB Regio AG, unmittelbar Betroffener als größter Leistungsanbieter für den ÖPNV. Auch nach seiner Auffassung werden die Fahrgelderlöse bei der Finanzierbarkeit der Leistungsangebote in Zukunft ein stärkeres Gewicht erhalten. Homburg warnte davor, wegen der regional unterschiedlichen Entwicklungen dürfe die Bus-/Schiene-Diskussion nicht ideologisch geführt werden.

„Die Aufgabenträger für Planung, Steuerung und Vergabe müssen gestärkt und die Auftragsgestaltung noch transparenter gemacht werden, um die notwendige Effizienzsteigerung sicherzustellen“, stellte **Folkert Kiepe**, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr des Deutschen Städtetages, fest. Die kommunale Nahverkehrsplanung müsse in Zukunft in noch engerer Abstimmung vor Ort stattfinden. Was eine so genannte ausreichende Verkehrsbedienungs sei, könne nicht einheitlich definiert werden.

#### Mehr Ausschreibung

„Um die notwendige Planungssicherheit zu schaffen, gibt es viel zu tun auf Seiten der Politik wie der Verkehrsunternehmen. Das muss jetzt umgehend angepackt werden“, forderte **Dr. Wolf-Rüdiger Gorka**, Geschäftsführer Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH. Kundengerechte Mobilität sei eine Grundforderung in der Gesellschaft, daher dürfe die Verkehrspolitik nicht einfach der Haushaltspolitik untergeordnet werden. Er plädierte für mehr Ausschreibung der Verkehrsleistungen.

„Die praktische Erfahrung zeigt, dass hier noch viel Spielraum gegeben ist, um zu größerer Leistungsfähigkeit im ÖPNV zu kommen“, so Gorka. Hennerkes, Wittke und Kiepe unterstrichen, dass ein Umdenken in der Infrastrukturpolitik in Richtung Instandhaltung und Grunderneuerung in den nächsten Jahren stattfinden müsse.

#### „Innovation im ÖPNV – Was braucht der Kunde?“:

### Innovation ist der Treiber des Erfolgs im ÖPNV

Berlin - **Hans M. Schabert**, Mitglied des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum e.V. Vorsitzender des Bereichsvorstands der Siemens AG Transportation Systems, sagte bei der Eröffnung der Veranstaltung: „Aus der Frage ‚Was braucht der Kunde?‘ wird schnell auch die Frage ‚Welche Verkehrs-Infrastruktur braucht eine Stadt, ein Ballungsraum, ein Land um wirtschaftlich im globalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu bleiben?‘. Ein entscheidender Faktor für den Erfolg im Ringen um Fachkräfte, Investitionen und Wirtschaftskraft wird die Qualität der öffentlichen Nahverkehrsinfrastruktur sein. Die Umweltverträglichkeit und Leistungsfähigkeit der Nahverkehrsverbindungen innerhalb des städtischen Bereichs und zu den großen Flughäfen wird enorme Bedeutung gewinnen.“

Ulrich Kasparick MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, kündigte vor den rund 170 Teilnehmern an, dass beim Bund eine Da-

„Der Bund wird seiner Verantwortung gegenüber dem ÖPNV auch in Zukunft gerecht werden.“

Ulrich Kasparick MdB



tenbank mit Best-Practice-Beispielen aus dem Verkehr entstehe, deren Daten für die gesamte technische Entwicklung im Lande zur Verfügung stehen werden. Darüber hinaus sei denkbar, mit einem Masterplan „Öffentlicher Verkehr“ die zukünftigen Anforderungen an Infrastruktur, Technologie und Marktentwicklung transparent zu machen. Für die Bundesregierung habe der ÖPNV mit seinen täglich 27 Millionen Fahrgästen einen hohen Stellenwert in mehrfacher Hinsicht, so der Staatssekretär wörtlich. Die festgelegten Regionalisierungsmit-

tel in Höhe von sechs Milliarden Euro jährlich sicherten einen ÖPNV hoher Qualität, zugleich sei er Bestandteil der Hi-Tech-Strategie der Bundesregierung.

Innovation darf nicht allein Technik-getrieben, sondern muss vor allem Kunden- und Marketing-getrieben sein. Sie fängt bereits beim Service und der Kompetenz der Mitarbeiter der Unternehmen als Kunden-Schnittstelle an. Zurückgehende Beschaffung wirkt sich auf die technische Entwicklung aus, das Investitionsloch wird zum Innovationsloch. Die aktuelle Fahrzeuggeneration ist bereits näher am Kunden und ist in der Beschaffung teilweise sogar günstiger als frühere Serien, lauteten einige Kernaussagen beim Dialogforum „Innovation im ÖPNV – Was braucht der Kunde?“ des Deutschen Verkehrsforums und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen auf der InnoTrans 2006 in Berlin.

### Innovative Leistungen

Weitere hochrangige Vertreter aus der Wirtschaft stellten auf dem Forum ihre Position zu den aktuellen Trends bei Innovationen und ihrem Nutzen für den Kunden, die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste und geplante innovative ÖPNV-Dienstleistungen vor. Industrie und ÖPNV-Betreiber sind sich einig, dass höchstmögliche Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Technik bei geringeren Lebenszykluskosten wichtige Ziele der Innovation sind. Automatisierung des Betriebs mache dann Sinn, wenn dadurch Personal näher am Kunden eingesetzt werde. So vermerkten infas-Vertreter **Robert Follmer** sowie HaCon-Geschäftsführer **Dr. Volker Sustrate** unabhängig voneinander, dass seitens der Fahrgäste die Forderung nach Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit und Komfort verstärkt zu berücksichtigen ist.

Auf der Herstellerseite wird die Kundenanforderung nach modernen Fahr-

zeugen mit dem Angebot einer neuen Generation von Trams und Nahverkehrszügen erfüllt, die von den Betreibern auch sehr positiv angenommen wird. „Innovationen im ÖPNV müssen den Kunden spüren lassen, dass er von Komfort und Sicherheit in den Fahrzeugen umgeben ist“, sagte Dr. Klaus Baur, Mitglied des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum e.V. und Vorsitzender der Geschäftsführung der Bombardier Transportation GmbH Deutschland.

**„Dabei muss Innovation nicht immer zuerst Geld kosten, sie kann auch im Service- und Kompetenzbereich der Unternehmen wirken.“**

**Robert Follmer**

„Aus Kundensicht gibt es einen ganzen Katalog erforderlicher Innovationen, die den Umgang mit den Verkehrsmitteln erleichtern.“, so **Robert Follmer**, Bereichsleiter infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, aus seiner Erfahrung als professioneller Kundenbefragter.

### Kunde im Fokus

„Im gesamten Bahnbereich wirken sich derzeit die bereits eingeleiteten Innovationen bei Fahrzeugen, Informationssystemen oder Renovierung der Haltepunkte sichtbar aus. Für Ersatzinvestitionen für die nächsten Jahre wird bereits heute der Grundstein gelegt. Die Innovationsbedingungen müssen in Zukunft stärker aus der Kundenperspektive gesehen werden, wir werden uns darauf konzentrieren und Innovationen schnell umsetzen“, sagte **Ulrich Homburg**, Vorstandsvorsitzender DB Regio AG.

„Die Innovation muss klein, weniger technisch und schnell umzusetzen sein“, sagte **Andreas Sturmowski**, Vorsitzender des Vorstandes Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), und erläuterte, dass sich Innovationen bei der Investition rechnen müssen und die Mensch-Mensch-Schnitt-

stelle durch sichtbares Personal aufgezeigt werden muss. Letztlich müssten wir uns immer fragen, wo wir „Wohlfühl-Situationen“ im System anbieten.

Anhand einer Studie für den VBB erläuterte **Dr. Volker Sustrate**, Geschäftsführender Gesellschafter der HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, kritische Parameter an der Schnittstelle ÖPNV-Betreiber-Kunde, unter anderem bei der Übersichtlichkeit der Kundeninformation an Bahnhöfen und Haltepunkten wie auch der Schriftgröße bei Fahrplänen. Er warf zudem die Frage nach einem notwendigen Masterplan Öffentlicher Verkehr auf und betonte: „Wir werden auch in Zukunft mit Innovationen für den Personenverkehr auf dem Markt präsent sein. Kunden wollen informiert sein - vor und während der Fahrt.“

Ein wichtiges Fazit des Dialogforums lautet: Erfolgreicher Nahverkehr ist ein wichtiger Standortfaktor für Wirtschaft und Lebensqualität. Mit zehn Milliarden Fahrgästen im Jahr und einer Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle innerhalb von 10 Minuten für 86 Prozent der privaten Haushalte gilt Deutschland als das am besten für den ÖPNV erschlossene Flächenland. Beständige Innovation bei Fahrzeugen und Betrieb haben erheblichen Anteil an der kundenorientierten und wirtschaftlichen Erfolgsgeschichte, die der Schienenpersonennahverkehr mit mehr als 35 Prozent Steigerung bei den Fahrgastzahlen in den letzten zehn Jahren hierzulande schreibt.

### Wirtschaft im Dialog mit Parlamentariern:

### Gesetz auf Überholspur

Berlin - Dem Informationsaustausch über das in Vorbereitung befindliche Planungsbeschleunigungsgesetz diene ein Parlamentarisches Frühstück, zu dem sich Mitglieder des Deutschen Bundestages und Vertreter des Deutschen Verkehrsforums trafen. Aus der Wirtschaft kamen die Anregungen:

- Erörterungstermine in das Ermessen der Anhörungsbehörde zu stellen
- die Schwellenwerte der Umweltverträglichkeitsprüfung in Bundesrecht einzubringen
- regionale Zuständigkeit und Eininstanzlichkeit voranzubringen.
- Der EU-Rahmen bei der Umsetzung sollte nicht übererfüllt werden. Die Wirtschaft biete Hilfestellung bei der



Der Kunde muss die Innovation brauchen, sie muss wirtschaftliche Vorteile bieten, so die Teilnehmer des Dialogforums, v. l.: Dr. Klaus Baur, Robert Follmer, Ulrich Kasparick MdB, Moderator Eberhard Krummheuer, Ulrich Homburg, Andreas Sturmowski und Dr. Volker Sustrate.

Organisation rund um die Planungsprozesse an.

Seitens der Parlamentarier wurde versichert, dass das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz ein zentrales Anliegen der Großen Koalition sei und noch in diesem Jahr zur Verabschiedung kommen soll.

### **Lk Schienenverkehr und Bahntechnologie tagen gemeinsam:**

## **Europa ist systemfähig**

Berlin – Die Schiene ist auf dem Weg nach Europa ein entscheidendes Stück vorangekommen. Doch bis alle Bahnen darauf wirklich gemeinsam fahren, sind noch zahlreiche Hindernisse zu überwinden, wurde bei der gemeinsamen Sitzung der Lenkungsreise „Schienenverkehr“ und „Bahntechnologie“ im Rahmen der Messe InnoTrans 2006 in Berlin deutlich. Die Präsidiumsmitglieder Dr. Otto Wiesheu und Hans M. Schabert konnten hochrangige Vertreter der Europäischen Kommission, des Eisenbahnbundesamtes, der Bahnindustrie sowie mehr als 50 Experten aus allen Bereichen des Bahnwesens begrüßen.

„Die konsequente Fortsetzung der Liberalisierung und Harmonisierung im europäischen Schienenverkehr kommt allen Eisenbahnen und ihren Kunden zugute und wird für den Durchbruch zu weiterem Wachstum, zunehmendem kommerziellen Erfolg und mehr Verkehr auf der Schiene sorgen“, umriss Dr. Otto Wiesheu, Vorstand Wirtschaft und Politik der Deutschen Bahn AG und Leiter des Lenkungsreiches Schienenverkehr, die Forderungen der Bahnunternehmen an die EU.

Hans M. Schabert, Vorsitzender des Bereichsvorstands Siemens AG Transportation Systems und Leiter des Lenkungsreiches Bahntechnologie, stellte fest: „Die neue Technologie für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr hat Serienreife erreicht, jetzt muss im Zusammenspiel von EU-Politik, nationalen Entscheidungsträgern und Bahnunternehmen schnell die Umsetzung in ein europäisches Gesamtsystem erfolgen.“

### **Die Schienenverkehrspolitik der EU**

Jan Scherp, Principal Administrator Rail Transport and Interoperability in der Generaldirektion TREN der EU-Kommission, stellte den aktuellen Stand zur Schienenverkehrspolitik der EU vor. Er bestätigte, dass die ursprünglichen Ziele des EU-Weißbuchs „Verkehrspolitik 2010“

auch weiterhin gelten. Der Kommissionsbericht zur Umsetzung des ersten Eisenbahnpaketes nehme, so Scherp, deutliche Unterschiede in der Umsetzung innerhalb der einzelnen EU-Staaten wahr, die man beobachten werde.

**„Die EU wird im Budget 2007 bis 2013 insgesamt 500 Millionen Euro für die neuen Systeme ERTM/ETCS und weitere 8 Millionen Euro für TEN-T bereitstellen.“**

Jan Scherp

Die Kommission werde für eine wortgetreue Umsetzung des ersten Eisenbahnpaketes in den Mitgliedsländern sorgen, sie habe sich nicht von ihrer ursprünglichen Strategie zur Stärkung des Schienenverkehrs entfernt. Die Investitionsprioritäten der einzelnen Mitgliedsländer seien zwar nicht direkt zu beeinflussen, es könne jedoch eine Aufforderung an die Mitgliedsländer erfolgen, strategische Infrastrukturpläne zu erstellen, die mit europäischen Ansätzen vereinbar sind.

### **Korridorkonzepte für ETCS/ERTMS**

Friedrich Smaxwil, Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (VDB) sowie Vice President der Siemens AG Transportation Systems, stellte zu aktuellen Untersuchungen zur Implementierung von ETCS fest, dass mit Ersparnissen in Höhe von rund 10.000 EUR je Lokomotive und Monat durch entsprechend geringere Anschaffungs- bzw. Mietkosten ausgegangen werden kann. Für die beschleunigte Umsetzung wurden sechs Korridore definiert, so dass Investitionsmittel fokussiert eingesetzt werden.

### **Eisenbahn-Regulierung in Europa**

Auf die Eisenbahn-Regulierung in Europa ging Dr. Götz Volkenandt, Partner der Executive Industry Leader Travel & Transport der IBM Deutschland GmbH BCS, ein. Mit der Richtlinie 2001/14 Art. 30 sei der Spielraum geschaffen worden, um der Marktmacht der ehemaligen Staatsbahnen einen Regulierungsrahmen entgegen zu setzen. Ein Vergleich zeige, dass die Mehrheit der EU-Staaten lediglich die Mindestanforderungen umgesetzt hat. Deutsch-

land habe die Vorgaben vorbildlich, an einigen Stellen sogar übererfüllt.

Dazu sagte Jan Scherp, die Kommission sehe die Regulierungsstelle und deren Befugnisse als Schlüsselfrage für die weitere Entwicklung des Eisenbahnmärktes an.

### **Status der europäischen Zulassungsverfahren im Bereich Schienenverkehr**

Der schwierige Prozess zur Schaffung einheitlicher Zulassungsverfahren müsse vorangetrieben werden, sagte Ralf Schweinsberg, Vizepräsident des Eisenbahn-Bundesamtes. Die derzeitigen Anforderungen an die Zulassung von Schienenfahrzeugen und die Zulassungsprozesse seien nicht vollständig harmonisiert, und es entstehe eine Übergangssituation, da auch die gegenseitige Anerkennung noch nicht zureichend geklärt sei. Bereits heute müssten Gemeinsamkeiten identifiziert und anerkannt werden, um individuelle nationale Erfordernisse zu minimieren.

Nach ersten Erfahrungen mit der sogenannten Cross-Acceptance zwischen Deutschland und Frankreich würden weitere Vereinbarungen zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz voraussichtlich noch für 2006 angestrebt. Eine Ausweitung auf die Niederlande, Belgien, Tschechien und Polen sei geplant.

### **NE-Bahnen im grenzüberschreitenden Güterverkehr**

Dass die NE-Bahnen im grenzüberschreitenden Verkehr noch erhebliche Barrieren zu überwinden haben, schilderte Horst Leonhardt, Mitglied des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG. Aus Sicht der NE-Bahnen ergeben sich noch Diskriminierungspotenziale bei den Nebenkosten und im



**Schnappschuss vom Spitzentreffen auf der gemeinsamen Sitzung von Bahntechnologie und Schienenverkehr während der InnoTrans. V. l.: Thomas Hailer, Hans M. Schabert, Dr. Dieter Klumpp, Dr. Otto Wiesheu, Dr. Hartmut Mehdorn, Wilhelm Bonse-Geuing, Horst Leonhardt (HGK) und Dr. Götz Volkenandt**

Energiebereich. Wesentliche Hindernisse neben technischen Hemmnissen im grenzüberschreitenden Verkehr werden auch in der unterschiedlichen Zollbehandlung von ehemaligen Staatsbahnen und NE-Bahnen gesehen.

#### **Lk-Sitzung Häfen und Schifffahrt:**

### **Seehäfen fordern Hafenpolitik von D und EU**

Berlin - Die aktuelle Entwicklung der deutschen und der europäischen Hafenpolitik bildete einen Schwerpunkt des Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt in Berlin. BLG-Chef **Detthold Aden**, Präsidiumsmitglied und Leiter des Lenkungskreises, sagte zum Beschluss der Bundesregierung, die Mineralölsteuer für Hafenterminalgerät von derzeit 47 Cent pro Liter auf zukünftig 6 Cent zu senken, dies sei ein wichtiger europäischer Harmonisierungsschritt für die deutschen Seehäfen.

Bundeswirtschaftsminister Michael Glos habe vor kurzem bei Gesprächen mit der Hafen- und Seewirtschaft in Bremen betont, dass er sich selbst in der Funktion des „Maritimen Koordinators“ sehe. Mit Bezug auf die arbeitsmarktpolitischen Erfolge der Branche fänden derzeit für ein neues „Maritimes Bündnis“ Konsultationen statt.

Dazu wies Aden ergänzend auf eine Initiative des ZDS hin, die unter dem Motto „Häfen für Deutschland“ stand. Sie hatte zum Ziel, insbesondere im Bundesrat das Bewusstsein aller Länder für die Bedeutung der Häfen und ihrer Infrastruktur zu stärken und einen Konsens über die Verantwortung der deutschen Politik insgesamt für die deutschen Seehäfen herzustellen.

#### **15 Prioritäre Projekte**

Auf der Grundlage eines Berichts des Zentralverbands der Seehafenbetriebe ZDS stellte **Dr. Bernt Mester** dessen Anliegen dar, auf nationaler Ebene die Aufnahme von 15 prioritären Projekten zum Ausbau der Häfen- und Schifffahrtswege und zu deren besserer Anbindung an Straße und Schiene in den verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplan des Bundesverkehrsministeriums einzubringen. Die gemeinsame Seehafenplattform von Bund und Küstenländern soll fortgeschrieben werden und Bestandteil des Masterplans Güterverkehr und Logistik werden.

Die EU-Kommission habe nach dem Scheitern des Port Package II einen neuen Konsultationsprozess zu Wettbewerbs- und Beihilfefragen der europäischen Hafenpolitik eingeleitet. Von November 2006 bis Mai 2007 finden hierzu regionale Konferenzen statt. Die deutsche Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 werde sich mit dem weiteren Vorgehen von Mitgliedstaaten und Kommission befassen.

**Achim Wehrmann** vom BMVBS wies auf die bevorstehende Maritime Konferenz am 4. Dezember in Hamburg hin und bittet um rege Beteiligung. Hinsichtlich der Konsultationen der EU-Kommission zur Hafenpolitik seien frühzeitige Stellungnahmen der Wirtschaft nötig, der weitere Verlauf werde vom BMVBS sorgfältig beobachtet und begleitet.

**Johannes Wiczorek** vom BMVBS berichtete über den aktuellen Stand und das weitere Vorgehen. Ziel der Arbeit sei es, einen Gesamtüberblick, eine Priorisierung und eine Koordinierung verschiedener Einzelansätze im Sektor Gü-

**„Der Masterplan Güterverkehr und Logistik mit seinen Zielen berücksichtigt insbesondere Häfen und Schifffahrt.“**

**Johannes Wiczorek**

terverkehr und Logistik zu erreichen. Ziel sei zudem eine Verbesserung des Images der Logistik. Die Bereiche Umwelt, Sicherheit, Ausbildung und Qualifizierung sollen einbezogen werden. Der Masterplan habe, so Detthold Aden, die volle Unterstützung der Hafengewirtschaft und der Schifffahrt.

Ein besonderes Kapitel der Seehäfen ist die Hinterlandanbindung. Die Perspektiven und Herausforderungen bei der Bewältigung dieser Verkehre aus Sicht der DB-Tochter schildert **Dr. Sebastian Jürgens**, Leiter Geschäftsfeld Intermodal der Stinnes AG. Das Unternehmen habe in der Vergangenheit einen traditionellen Schwerpunkt im Bereich des Landverkehrs gehabt, der maritime Bereich nehme jedoch mit großen Wachstumsraten in seiner Bedeutung stetig zu. Das maritime Standbein solle strategisch ausgebaut werden.

Die tatsächlich abgeforderte Verkehrsleistung liege stetig über den geplanten Verkehren. Die Planungen müssten gemeinsam mit den Auftraggebern besser abgestimmt werden, um die



**Technologie und Planung waren die Themen im Lenkungskreis Häfen und Schifffahrt, v. l.: Ludwig Koehne, Thomas Hailer, Detthold Aden und Johannes Wiczorek.**

Zuverlässigkeit und Effizienz der ganzen Geschäftskette zu erhöhen. Seitens der DB sei das Netz als solches vorgegeben, um den Durchsatz auf dem vorhandenen Netz zu erhöhen, habe die DB aber gezielte Maßnahmen eingeleitet und Ressourcen erhöht.

Wichtiges Ziel für Stinnes sei es, die Nummer eins im kombinierten Verkehr (KV) zu bleiben, den Anteil des KV am Modal Split auszubauen, Qualität und Investitionen zu steigern. Kritisch äußerte sich Dr. Jürgens zum „Gigaliner“, aus seiner Sicht bedeute er für die deutschen Häfen keinen Fortschritt. Auf Vorschlag von Detthold Aden sagt Herr Telljohann von Hellmann Logistics einen Erfahrungsbericht zum „Gigaliner“ beim nächsten Lenkungskreis zu.

Aden regt weiter an, auch die Binnenhäfen sollten ihre Leistung mehr als Partner eines integrierten Systems vermarkten, also die Kooperation mit dem KV und der Bahn herausstellen.

Neue technische Konzepte für den Containerumschlag in deutschen Seehäfen stellten **Ludwig Koehne**, Vorstandsmitglied der KIROW Leipzig AG, und seine Kollegen dem Lenkungskreis vor. Das zur Gruppe gehörende Unternehmen Kocks Krane habe im Jahr 1968 den ersten Containerkran in den Hafen von Antwerpen geliefert. Kocks Krane stelle heute sowohl Standard- oder Universalkrane wie auch Spezialkrane für besondere Anforderungen und Brückenmodernisierungen her. Zur Steigerung der Umschlagskapazität hat Kocks den Ausbau von herkömmlichen Einkatz-Containerbrücken mit einer ergänzenden zweiten Katze entwickelt (Mobile Second Trolley System). Damit lässt sich die Umschlagsleistung von herkömmlichen 30-35 Moves/h auf 45-48 Moves/h erhöhen.