



Inhalt >

1. Zahlt der Bürger für Klimaschutz?
2. Die Meinung: Winfried Hermann MdB
3. Straßen sollen fit gemacht werden
4. »Politische Netzvision« für die Schiene
5. Neu im Verkehrsforum
6. Konzepte für Kombinierten Verkehr

Mobilität nicht verteuern

Die Repräsentativumfrage des Deutschen Verkehrsforums über die alltägliche Mobilität der Bürger zeigt drei Kernwahrheiten deutlich auf.

Erstens: Mobilität ist den Menschen sehr wichtig, vor allem für Beruf und Ausbildung. Gerade in diesem Lebensbereich, daneben aber auch bei vielen anderen notwendigen Aktivitäten im privaten Bereich, sind die Bürger nicht in der Lage, ihre Mobilität einzuschränken.

Zweitens: Mobilität droht zum Luxusgut zu werden. Einige Bevölkerungsgruppen können sich Mobilität nicht mehr leisten, wenn sich der Trend zur Verteuerung der vergangenen Jahre fortsetzt.

Drittens: Klimaschutz ist sehr vielen Menschen wichtig, aber weniger als die Hälfte der befragten Bürger sind bereit, ihr Mobilitätsverhalten zugunsten der Umwelt zu ändern. Für Klimaschutz zusätzlich zu bezahlen, ist für zwei Drittel der Bürger keine Option.

Für die Politik folgt hieraus: Sie darf Mobilität nicht weiter durch Steuern oder Abgaben verteuern – auch nicht im Namen des Klimaschutzes. Höhere Mobilitätskosten mindern die Lebensqualität der Bürger und schaden dem Arbeitsmarkt. Mobilität muss für die Menschen bezahlbar bleiben, damit sie in Lohn und Brot bleiben und sich auch Umweltschutz leisten können.

Ulrich Klaus Becker
Mitglied des Präsidiums

Im Fokus

Repräsentativumfrage »Kostenentwicklung und Klimaschutz«

Zahlt der Bürger für Klimaschutz?

BERLIN Das Deutsche Verkehrsforum hat die infas-Repräsentativbefragung zum Thema »Kostenentwicklung und Klimaschutz – Die (all)tägliche Mobilität des Bürgers« vorgestellt. Ein bedeutendes Ergebnis: Für die Mehrheit der Deutschen ist Klimaschutz wichtig. Für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des Klimaschutzes zeigen sich aber klar die Grenzen.

In der Umfrage wurden über 2000 Personen über 18 Jahre zu ihrem Mobilitätsverhalten und ihrer Einstellung zum Klimaschutz befragt. Die Umfrage hat drei Grundwahrheiten zum Mobilitätsverhalten der Deutschen offenbart:

> 77 Prozent der Menschen ist Mobilität wichtig, vor allem in Beruf und Ausbildung, denn an dieser Stelle können

sie ihre Mobilität nicht einschränken.

> Mobilität droht zum Luxus zu werden. 70 Prozent fühlen sich heute durch steigende Mobilitätskosten persönlich stark eingeschränkt.

> 88 Prozent der Menschen ist Klimaschutz wichtig, jedoch nur die Hälfte davon ist bereit, ihr Mobilitätsverhalten zugunsten der Umwelt zu ändern oder für Klimaschutz zu bezahlen.

Steigende Kosten

Die Preise für Verkehrsleistungen sind verglichen mit dem Jahr 2000 tatsächlich stärker gestiegen, als die übrigen Lebenshaltungskosten. Die Kosten für Mobilität sind seither um 26,6 Prozent, die für Wohnen um 19,4 Prozent gestiegen. Damit rangieren die Preise für Ver-

Bei der Diskussion zu Mobilitätskosten v. l.: Follmer, Dr. Kunst, Hahn, Hermann MdB, Moderator André Tonn, rbb inforadio



> FORTSETZUNG

kehr nach den Ausgaben für Wohnen mit 13 Prozent auf dem zweiten Platz der privaten Haushalte.

Thomas Hailer, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums, zieht folgendes Fazit. »Mobilität darf nicht verteuert werden. Daher sollte die Politik auch keine weiteren Abgaben auf die Mobilität erheben. Die Mehrheit hält Klimaschutz für wichtig. Dieses Potenzial muss durch Anreize erschlossen werden. So holen wir den Bürger mit ins Boot.«

Winfried Hermann MdB, verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, sieht die Preisdiskussion nüchtern. Er geht davon aus, dass die Preise für Mobilität auch zu-

»Ein wichtiges Ergebnis der Umfrage ist, dass sich der Bürger selbst als wichtigen Akteur beim Klimaschutz sieht - das ist ein Fortschritt.«

Wolfgang Hahn, BMVBS

künftig steigen werden. Würde man jedoch nichts für klimafreundliche Verkehrsmittel tun, wären die Folgekosten des Klimawandels noch viel höher.

Barrieren abbauen

Einig waren sich Hermann und Wolfgang Hahn, Ministerialdirektor, Leiter Grundsatzabteilung Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, darin, dass die Zugangsbarrieren zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abgebaut werden müssen. Die Attraktivität von Bus und Bahn muss auch durch Fahrplanauskünfte z.B. auf dem Handy und leicht verständliche Ticketsysteme erhöht werden.

Ein Problem ist für Dr. Friedemann Kunst, Leiter Abteilung Verkehr, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, dass die Kosten für Mobilität im höchsten Maße intransparent sind. Kunst ist überzeugt, dass die Akzeptanz für die Fahrpreise steigen würde, wenn der Bürger

über die gesamten Kosten des ÖPNV informiert wäre. Außerdem müssen bessere Angebote zur Wahlfreiheit geschaffen werden. Das könnten in Ballungsräumen etwa Car-Sharing-Angebote sein.

Faktor Spaß und Umwelt

Als ein Teilergebnis der Umfrage sieht Robert Follmer, Bereichsleiter und Prokurist infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, dass Klimaschutz im Verkehr Spaß machen muss. Daher seien innovative Entwicklungen, einfache Zugänge und soziale Anerkennung gefordert. Gerade Autofahren sei ein emotionales Thema, so Dr. Thomas Schlick, Geschäftsführer Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) und betont, dass Deutschland Technologieführer beim Klima- und Umweltschutz ist.

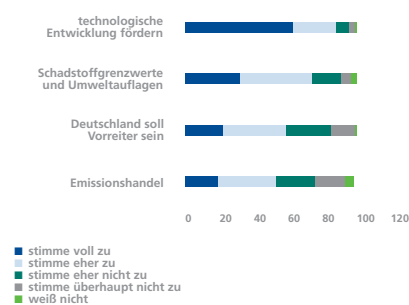
Mehr Komfort in den Zügen kann Dr. Josef Doppelbauer, Vice President Project Management & Chief Technical Officer Bombardier Transportation GmbH, anbieten. Die neuen Modelle bieten Internetanschlüsse oder flexible Sitze. Allerdings müsse das Nahverkehrssystem unkomplizierter werden, wolle man Fahrgäste gewinnen.

Wettbewerb auf der Schiene führe dazu, dass die Angebote attraktiver, manchmal auch kostengünstiger würden, so Dr. Axel Sondermann, Geschäftsführer Veolia Verkehr GmbH. Sein Vorschlag ist in Ausschreibungen den Aspekt des Klimaschutzes stärker in den Vordergrund zu rücken.

Wolfgang Rose, Vorstand ACE Auto Club Europa e.V., gibt zu bedenken, dass Mobilität wichtige soziale Funktionen erfüllt. Deshalb warnt er davor, sämtliche Kosten, die ein Verkehrsmittel verursacht, eins zu eins an den Bürger weiterzugeben. Das wird beim ÖPNV nicht gemacht, dass solle man beim Auto auch nicht tun. <

Umfrage unter www.verkehrsforum.de/aktuelle-umfragen.html

Zustimmung oder Ablehnung zu Klimaschutzinstrumenten



Die Meinung

Kluge Systeme fördern

Auch wenn der Benzinpreis wieder steigt, dürfen wir Investitionen in den Klimaschutz nicht als Kosten begreifen, sondern als wichtige Maßnahme um die Kosten des Klimawandels einzudämmen. Die Politik hat keinen Einfluss auf die Ölpreise, sie muss aber Antworten finden, wie wir in Zukunft Mobilität sichern und unabhängiger vom Öl werden.

Daher kann die Aufgabe nur sein, in kluge und klimafreundliche Systeme zu investieren. Für mich ist das die Förderung von neuen Technologien vor allem von umweltgerechten Autos und Schienenfahrzeugen. Damit stärken wir die Wirtschaft und schaffen Arbeitsplätze in zukunftsträchtigen Bereichen. Zudem ist die Vernetzung der Systeme wichtig, zu viele Barrieren gibt es noch. Wird der Zugang zum ÖV leichter, z.B. durch einfache Ticketsysteme und bessere Information, wäre das schon ein Anreiz zum Umstieg von Auto auf Öffentlicher Verkehr.

Winfried Hermann MdB
Verkehrspol. Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen



Winfried Hermann MdB

Lenkungskreis ‚Straßenverkehr‘

Straßen sollen fit gemacht werden

BRÜSSEL Über hochkarätigen Besuch konnte sich der Vorsitzende des Lenkungskreises, Ulrich Klaus Becker, ADAC Vizepräsident für Verkehr, freuen: Mit Dr. Andreas Scheuer MdB und Patrick Döring MdB, Mitglieder des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundes-

tages, erläuterten zwei Bundestagsabgeordnete ihre Sicht zu den Schwerpunkten der Straßenverkehrspolitik in der kommenden Legislaturperiode.

Politische Ausrichtung

Döring betonte die unverzichtbare Rolle der Straße im deutschen Verkehrssystem.



Vor Beginn der Sitzung treffen sich v.l.: Dr. Andreas Scheuer MdB, Thomas Hailer (Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum), Ulrich Klaus Becker, Patrick Döring MdB

Bei der Infrastruktur sei besonderes Augenmerk auf die Bestandsinvestitionen zu legen. Mauteinnahmen sollten in die Straßeninfrastruktur investiert werden, anderenfalls bleibe der Ansatz der Nutzerfinanzierung unglaubwürdig.

Dr. Scheuer mahnte an, man müsse in Zukunft stärker die Wettbewerbsfähigkeit der Produktions- und Logistikkette in Deutschland im Auge behalten. Ihm sei auch wichtig, dass der Individualverkehr bezahlbar bleibe. Die soziale Komponente der Mobilitätskosten dürfe nicht völlig anderen Gesichtspunkten wie dem Klimaschutz untergeordnet werden.

Abschwung

Für den Lenkungskreis untermauerten Peter Erichreineke (Vorstandsmitglied MAN Nutzfahrzeuge AG) und Wolfgang Weber (Geschäftsführender Gesellschafter EKB Container Logistik) die Dramatik der Lage: 50 Prozent Produktionsrückgang in der Nutzfahrzeugproduktion, 30 Prozent Ladungseinbußen im Straßengüterverkehr.

Mittelverwendung

Über die Mittelverwendung aus den Konjunkturpaketen informierte sich der Lenkungskreis bei Dr. Stefan Krause, Unterabteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Wilhelm Kolks, Stellvertretender Abteilungsleiter im Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Mit den Konjunkturpakettmitteln I und II liegt das verfügbare Budget für den Straßenverkehr mit mehr als 7 Mrd. Euro in 2009 erstmals oberhalb des Ansatzes des Bundesverkehrswegeplans. Entscheidend für die Auswahl sei, dass die Maßnahmen wegen der erwünschten konjunkturellen Anschubwirkung zügig realisiert werden können. Nach Einschätzung des Lenkungskreises ist langfristig entscheidend, wie nach Auslaufen der Konjunkturpakettmittel eine zeitgerechte und ausreichende Finanzierung der prioritären Bundesfernstraßenprojekte erreicht werden kann.

Externe Kosten

Im Gespräch mit Dr. Claus Doll, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung, Koautor des Handbuchs der EU-Kommission zu den Externen Kosten des Verkehrs, wurde deutlich, dass die Europäische Kommission die Empfehlungen der Gutachter nur selektiv übernommen hat. Doll bezweifelte, dass Staus und Unfälle als externe Kosten sinnvoll in die Lkw-Maut einbezogen werden könnten. Die alte Eurovignettenrichtlinie sei transparent und angemessen. Es sei besser, auf eine korrekte, nicht überreizte Mautspreizung zu achten, als noch zusätzliche Kostenkomponenten in das System einzubauen. <

Märkte

Prognose Verkehrsentwicklung

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) hat eine aktuelle Prognose zur Verkehrsentwicklung veröffentlicht. Danach wird für 2009 ein Rückgang der gesamtmodalen Transportleistung um etwa 4% erwartet. Im **Straßengüterverkehr** ist der Nahbereich mit einem Rückgang der Verkehrsleistung 2009 um 4% betroffen. Die Entwicklung des **Schienerverkehrs** wird mit minus 4,5% dieses Jahr ausfallen. Für die **Binnenschifffahrt** wird mit Einbußen für 2009 von 5% gerechnet. Im laufenden Jahr wird für den **Seeverkehr** ein Rückgang des Umschlags von mindestens 1% erwartet. Keine wesentlichen Änderungen für die Anteile der Landverkehrsträger am Modal Split werden für 2009 gesehen.

Herzlichen Glückwunsch

Firmengründer Dr.-Ing. Dr.-Ing. h.c. Leonhard Obermeyer feiert dieses Jahr sein 85-jähriges Jubiläum. Unser Mitgliedsunternehmen »Obermeyer Planen + Beraten GmbH« wurde vor 51 Jahren als Ein-Mann-Betrieb durch Leonhard Obermeyer gegründet. Heute arbeiten in der Firma weltweit über 1.200 Mitarbeiter. Das Unternehmen mit Stammsitz in München ist weltweit in 19 Ländern mit zahlreichen Niederlassungen und Tochtergesellschaften vertreten. Außerdem ging das Unternehmen bei einem internationalen Wettbewerb für den Neubau der Peter-Bruckmann-Brücke in Heilbronn dieses Jahr als Gewinner hervor.

»Nach ADAC-Berechnungen sichern zwei Mrd. Euro Investitionen in die Straße rund 32.700 Arbeitsplätze.«

Ulrich Klaus Becker, ADAC

»Politische Netzvision« für die Schiene

BERLIN Beim Parlamentarischen Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr mit dem Titel »Optimierte Schienennetze für Deutschland und Europa« stellte Klaus W. Lippold MdB, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Deutschen Bundestag, fest, dass man trotz vieler guter Pläne in Europa noch weit entfernt von transeuropäischen Netzen ist.

In Europa ist nach Ansicht von Dr. Lippold MdB intensiv an der Liberalisierung gearbeitet worden. Nur sei man eben nicht so schnell voran gekommen, wie gewünscht. Die große Chance des Schienenverkehrs liege aber in einer europäischen Infrastruktur, wo der Schienenverkehr seine Vorteile voll ausschöpfen könne.

Leitbild europäisches Netz

Udo Sauerbrey, Geschäftsführer Railistics GmbH, führte aus, dass in den letzten 20

Aufmerksam im Publikum: Thilo Sarrazin, Senator für Finanzen, Berlin



Jahren die Fahrzeugindustrie grenzüberschreitende Fahrzeuge entwickelt hat. Das so genannte »Change Request«, also die Beherrschung der Systeme sei das eigentliche Problem, nicht nur die Technik. Notwendig sei ein Leitbild für ein europäisches Schienennetz. Die jeweiligen Länder müssen ein Leitbild aufstellen, wie sie für ihre Schieneninfrastruktur einen leichten Zugang schaffen wollen. Die Europäische Union hat hierzu Korridore definiert, die weiterentwickelt werden sollen. Diese TEN-Korridore kennzeichnen die wichtigen Hauptachsen im europäischen Schienenverkehr.

Jahrelange Vernachlässigung

Prof. Dr. Jürgen Siegmann, Leiter Fachgebiet Schienenfahrwege und Bahnbetrieb der Technischen Universität Berlin, zeigte, dass die deutschen Hauptstrecken überlastet sind und der Rest nur schwach ausgelastet. So würden 60 Prozent der Zug km auf etwa 25 Prozent des Netzes fahren. Die Situation sei historisch gewachsen, aber auch jahrelange Vernachlässigung ohne bedarfsgerechten Ausbau, weitgehender Mischverkehr und eine zunehmende Geschwindigkeitsschere seien Schuld. Weder für Schienenpersonenfernverkehre (SPFV) noch für Schienengüterverkehre (SGV) gäbe es eine optimale Kapazitätsverteilung. Das Bahnnetz ist unterfinanziert, denn im Bundesverkehrswegeplan sind jährlich 4,4 Mrd. Euro eingeplant. Tatsächlich wurden im Mittel jährlich rund 900 Mio. Euro weniger investiert.

Internationale Achsen

Prof. Dr. Siegmann stellte für die Politik eine Forderung auf: Sie solle eine Netzvision haben und danach investieren und handeln. Elemente dieser Netzvision könnten Raumordnungsgesichtspunkte sein, wie zum Beispiel Erreichbarkeit und Verbindung von Oberzentren. Weiterhin die Beachtung von internationalen Ach-



v. l.: Sauerbrey, Dr. Lippold MdB, Prof. Dr. Siegmann

sen (TEN) und die Erhöhung von Kapazitäten für den Seehafenhinterlandverkehr. An dieser Stelle solle man auch die Y-Trasse 4-Gleisig planen.

Weiterhin empfiehlt Prof. Dr. Siegmann der Politik: Der Verbleib des Bahnnetzes zu 100 Prozent beim Bund, der Vorrang für die Entmischung von SPFV und SGV, gezielter Ausbau der Knoten zur Entflechtung und Beseitigung von Engpässen im Netz durch kleine Ausbauten. <

Vorträge unter: www.verkehrsforum.de/intern/vortraege.htm

Presse Echo

- > **trans aktuell v. 13.02.2009:** (...) Für das Deutsche Verkehrsforum hat der Abschwung auch einen positiven Aspekt – werden doch die Verkehrsinvestitionen massiv aufgestockt. Geschäftsführer Thomas Hailer und Automobillogistiker Dr. Jörg Mosolf begrüßen die Konjunkturspritze.
- > **Bus&Bahn v. Januar 2009:** (...) 30 Jugendliche präsentierten im Dezember ihre Szenarien für die Zukunft der

Mobilität auf einer »Zukunftswerkstatt Mobilität« des Verbands der Deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) und des Deutschen Verkehrsforums (DVF)...

- > **verkehrsRundschau v. 28.01.2009:** (...) Das Deutsche Verkehrsforum fordert das Anheben des Verkehrshaushalts um zwei Milliarden Euro auch über das Jahr 2010 hinaus. »Für die langfristige Stärkung unserer

Volkswirtschaft benötigen wir diese Mittel als konstante Größe«, forderte Thomas Hailer,...

- > **DVZ v. 06. Januar 2009:** ... Klaus-Peter Müller, Präsident des Deutschen Verkehrsforums, meint: »Das Deutsche Verkehrsforum wird bei den politischen Entscheidungsträgern auch weiterhin ein schlüssiges Finanzierungskonzept für die Verkehrsinfrastruktur einfordern«...

Vorgestellt

Neue Mitglieder

EKB CONTAINER LOGISTIK

EKB Container Logistik (ECL) ist Anbieter von nationalen und internationalen Containertransporten. Das Unternehmen mit Sitz in Bremen hat Erfahrungen im europaweiten Containertransport seit 1966, als das erste Containerschiff den Hafen von Bremen anlieft.

Der Tätigkeitsschwerpunkt ist die Abwicklung von Container-Hinterland-

EKB CONTAINER LOGISTIK

Transporten zwischen allen deutschen Haupthäfen, den Benelux-Häfen und allen Bestimmungsorten innerhalb Europas per Straße, Schiene oder Binnenschiff – einschließlich aller erforderlichen Dienstleistungen.

Mit einer durchschnittlichen Anzahl von über 1.850 Transporten täglich ist ECL einer der größten Container-Transporteure auf Europas Straßen.

Ein Netzwerk von 12 eigenen Niederlassungen und angeschlossenen Unternehmen in Europa, eine Flotte von mehr als 840 Lkw und 1.000 Containerchassis garantieren einen hochwertigen Transport-Service unter Berücksichtigung aller ökonomischen und ökologischen Anforderungen. ECL gründet seine hohen Qualitätsstandards auf seine qualifizierten Mitarbeiter und sein modernes, leistungsstarkes Informationssystem.

Zum Kundenkreis der ECL zählen Reedereien, Reederei-Agenten und Industrieunternehmen (Im- und Export).

www.ekb-bremen.de

www.ekb-group.biz

GARBE LOGISTIC AG

Die 1965 gegründete GARBE Group mit Hauptsitz in Hamburg und Niederlassungen in Duisburg, Frankfurt, Istanbul, London, Moskau und Paris ist eines der großen familiengeführten Immobilienunternehmen Europas.

Die zur GARBE Group gehörende GARBE Logistic AG entwickelt, betreut und finanziert hochwertige Logistikimmobilien und -infrastruktur für langfristige Drittverwendung an europäischen Verkehrsknotenpunkten.

Schwerpunkte sind Standortentwicklungen (Landbanking), Logistik- und Distributionszentren, hafennahe und hafenauffine Logistikzentren, Infrastrukturmaßnahmen sowie zusammen mit einem Joint-Venture-Partner Luftfracht-Logistikzentren unter dem Marken-



namen World-Cargo-Center an internationalen Flughafenstandorten. Ziel ist es, sich künftig noch stärker auf den europäischen Markt für Logistikimmobilien zu positionieren.

Heute zählt die Garbe Logistic AG zu den bedeutenden unabhängigen Kooperationspartnern für Transport- und Logistikdienstleister, wenn Erwerb, Entwicklung, Realisation und Vermietung von Logistikzentren aus einer Hand gefordert werden. Die Investitionen der GARBE Logistic AG werden durch eigens aufgelegte Immobilien-Fonds refinanziert.

www.garbe.de

Mitglied werden

Auch Ihr Unternehmen kann von unserem umfangreichen Kontaktnetzwerk profitieren. Als Veranstalter von Kongressen bieten wir Ihnen eine hochkarätige Plattform zur Präsentation. Sie können Ihr Unternehmen durch aktive Mitarbeit in unseren Lenkungskreisen vertreten und herausragende Projekte präsentieren. Wir freuen uns auf Ihren Kontakt.

Mehr unter: www.verkehrsforum.de

Vor Ort

Lenkungskreise

- > Lenkungskreis ‚Güterverkehr‘ am 24. März 2009 in Berlin unter Leitung von Dr. Jörg Mosolf, Mitglied des Präsidiums und Geschäftsführender Gesellschafter sowie Sprecher der Geschäftsführung Horst Mosolf GmbH & Co. KG.
- > Lenkungskreis ‚Schieneverkehr‘ am 20. April 2009 in Berlin unter der Leitung von Dr. Otto Wiesheu, Mitglied des Präsidiums und Vorstand Wirtschaft und Politik, Deutsche Bahn AG.

Veranstaltungen

- > ‚RFID in Transport und Logistik - Schlüsseltechnologie für die Zukunft?‘ am 26. März 2009 in Berlin veranstaltet vom Deutschen Verkehrsforum, Informationsforum RFID und GS1 Germany. Teilnehmer sind unter anderem Hermann Ude, Präsidiumsmitglied und CEO DHL Global Forwarding, Freight, Mitglied des Vorstands Deutsche Post AG sowie Ulrich Kasparick MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- > 25. Mitgliederversammlung und Jubiläum am 6. Mai 2009 in Berlin mit dem Vorsitzenden des Präsidiums, Klaus-Peter Müller und Vorsitzender des Aufsichtsrates COMMERZBANK AG.
- > Foren bei der Messe ‚Transport Logistik‘ in München vom Deutschen Verkehrsforum: am 13. Mai 2009 um 13.00 Uhr in Halle B 2 »Masterplan Güterverkehr und Logistik – Ein Jahr danach« u.a. mit Dr. Jörg Mosolf und Detthold Aden, Präsidiumsmitglied und Vorsitzender des Vorstandes BLG Logistics Group AG & Co. KG.
- > Am 14. Mai 2009 um 10.00 Uhr in Halle B 3, »Elektronische Maut - Ein System für Europa?« u.a. mit Prof.-Dr. Gerhard Zeidler, Präsidiumsmitglied und Präsident des Präsidialrats DEKRA e.V. sowie Markus Ferber MdEP.

Impressum:

Redaktion:

Ingrid Kudirka, Pressesprecherin

Herausgeber:

Deutsches Verkehrsforum
Klingelhöferstr. 7, 10785 Berlin
Tel. 030-26 39 54-0
Fax 030-26 39 54-22
www.verkehrsforum.de
e-mail: info@verkehrsforum.de

Konzepte für Kombinierten Verkehr

BERLIN Gemeinsam mit der Studiengesellschaft Kombiniertes Verkehr (SGKV) hat das Deutsche Verkehrsforum zu einem Praxisdialog nach Köln eingeladen. Rund 30 Berufsanfänger, Absolventen und Nachwuchskräfte haben an dem eintägigen Workshop teilgenommen.

Torsten Schütte, Geschäftsführer Container Terminal Dortmund GmbH und Rainer Mertel, Geschäftsführer Kombi-Consult GmbH führten durch das eintägige Programm. Im Praxisdialog verbinden die Teilnehmer theoretische Informationen mit konkreten, praxisbezogenen Aufgabenstellungen in anschließenden Workshops.

Umschlagswachstum

Im theoretischen Teil erklärte Schütte den Entwicklungs- bzw. Wachstumsprozess des Dortmunder Container-Binnen-terminals von 1987 bis heute. Heute ist er kein reiner Umschlagsterminal mehr, sondern der Hafen bietet Mehrwertdienste, wie z.B. die Vermietung von Containern. 2006 verbuchte der Hafen 76.000 Umschläge – im Jahr 2008 waren es bereits 139.000.

Aus der aktuellen Finanzkrise wird der Kombinierte Verkehr gestärkt hervorgehen, ist Mertel überzeugt. Mertel geht von einer Vervierfachung des unbegleiteten Kombinierten Verkehr (Schiene-Straße) in 20 Jahren aus. Bis 2015 (Basis 2005) wird eine Verdoppelung der Kombinierten Verkehre in Deutschland erwartet.

Effizienz und Qualität

Um den Anteil der Kombinierten Verkehre am Gesamtverkehr zu erhöhen, stehen neben der Verbesserung der Infrastruktur drei Hebel zur Verfügung: mehr Qualität, mehr Effizienz und die Erschließung neuer Geschäftsfelder. Elementar für ein weiteres Wachstum ist eine stabile und transparente Preispolitik sowie Planungssicherheit.

Die Teilnehmer erarbeiteten in Workshops eigene Konzepte für den Kombinierten Verkehr der Zukunft. Sie erstellten dafür Businesskonzepte für den Schnellumschlag Lehrte, den Zukunftsmarkt Kurier-Express-Paket (KEP) Dienstleistungen und Kühltransporte. Die anschließenden Führungen durch den kombinierten Verkehrsterminal Köln-



Die Teilnehmer beim Praxisdialog nach einem spannenden Arbeitstag in Köln

Die wasserseitig transportierbare Gütermenge ist durch niedrige Brückenhöhen begrenzt, so dass die Schiffe nur 2-lagig beladen werden können. Vorwiegend werden Konsumgüter (z.B. von IKEA oder Kik) importiert. Exportiert werden vorwiegend Holz und Papier.

Eiffeltor und die UPS-Frachtabfertigung am Luftfracht Drehkreuz Köln-Bonn schlugen die Brücke zwischen Theorie und Praxis. <

Politik-Spiegel

EU-Mautrichtlinie

Das Europäische Parlament hat über seine Änderungswünsche zur Eurovignetten-Richtlinie abgestimmt. Nach dem Willen des Europäischen Parlaments sollen zukünftig Umwelt- und Staukosten in die Lkw-Maut eingerechnet werden. Bislang dürfen nur Infrastrukturkosten eingerechnet werden. Die vom Plenum beschlossenen Regelungen sind freiwillig und werden nur verbindlich, sofern die EU-Mitgliedstaaten dies entscheiden. Als nächstes wird die Richtlinie unter den EU-Mitgliedstaaten im Europäischen Rat behandelt. Da dort bislang keine einheitliche Position besteht, wird sich eine endgültige Entscheidung über die Richtlinie wohl bis Anfang nächsten Jahres hinziehen.

Sicherheitsvorschriften

Die deutsche Transport- und Logistikwirtschaft hat im Rahmen des Arbeitskreises Sicherheitsstrategie in der Logistik des Bundesverkehrsministeriums eine Bestandsaufnahme und Bewertung bestehender Normen und Initiativen zur Gefahrenabwehr in der Logistik vorgenommen. Die vom Deutschen Verkehrsforum geforderte Definition eines Schutzziels und die Erstellung einer Risikoanalyse stehen bislang jedoch aus.

Regierungsabkommen

Bundesforschungsministerin Schavan und US-Heimatschutzministerin Neapolitano unterzeichneten am 16. März 2009 ein Regierungsabkommen zur Zusammenarbeit in der zivilen Sicherheitsforschung. Es sollen gemeinsame Sicherheitsstandards unter Berücksichtigung der Bedürfnisse internationaler Märkte entwickelt werden. Aus Sicht des Deutschen Verkehrsforums müssen dabei vorhandene nationale und internationale Sicherheitsregime anerkannt werden, damit dem 100%-Scanning-Ansatz der USA eine effiziente risikobasierte Lösung mit Stichproben entgegengesetzt werden kann. Sonst droht der Transportmarkt in Richtung USA ab 2012 zusammenzubrechen.