



Agenda
Mobilität für Europa >

Positionspapier

Inhalt:

Infrastruktur ausbauen – Vernetzung optimieren > 4

Bürokratie reduzieren – Regulierung abbauen > 6

Harmonisierung ausweiten – Liberalisierung vorantreiben > 8

Nachhaltigkeit gewährleisten – Ressourcen schonen > 10

Schlüsseltechnologien fördern – Standort stärken > 12

Das Deutsche Verkehrsforum > 14

Mitglieder > 15

Mobilität für Europa



Klaus-Peter Müller

Vorsitzender des Präsidiums
Deutsches Verkehrsforum,
Vorsitzender des Aufsichtsrates
COMMERZBANK AG

Deutschland und Europa sind heute untrennbar verbunden. Nirgendwo wird dies so deutlich, wie im Bereich des Verkehrs. Deutschland hat sich durch seine Lage, Wirtschaftskraft und leistungsfähigen Verkehrsunternehmen zu einem führenden Mobilitätsstandort entwickelt:

- > 82 Millionen Einwohner in Deutschland bilden mit einem Pro-Kopf-Jahreseinkommen von über 40.000 Euro brutto einen großen und lukrativen Markt im Zentrum Europas.
- > Von deutschen Standorten aus lassen sich die Nachbarmärkte der EU-27 mit 497 Millionen Einwohnern und einem BIP von 12.500 Milliarden Euro erreichen.
- > Deutschland exportierte 2008 Waren im Wert von 633 Milliarden Euro in die EU und importierte Waren im Wert von 478 Milliarden Euro aus der EU.

Mobilität ist nicht nur ein Grundbedürfnis der Menschen, sondern auch Voraussetzung für Wohlstand und Beschäftigung. Allerdings ist dieser Erfolg nicht selbstverständlich. Mobilität muss als Standortfaktor ausgebaut werden, damit Europa auch zukünftig im stärker werdenden Wettbewerb mit anderen Wirtschaftsstand-

orten weltweit bestehen kann. Daher appellieren wir an die Entscheidungsträger der Europäischen Union, nachhaltige Mobilität mit hoher Priorität weiterzuentwickeln und zu fördern.

Übergreifende europäische Lösungen sind notwendig, um

- > zukunftsgerechte, bezahlbare Mobilität zu sichern,
- > die Innovationskraft der Unternehmen und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu stärken,
- > den Technologievorsprung Europas im Mobilitätssektor zu erhalten,
- > die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen zu verbessern,
- > Wachstum und Arbeitsplätze zu schaffen und
- > Europa im globalen Wettbewerb an der Spitze zu halten.

Unsere Agenda »Mobilität für Europa« umfasst dafür sechs Handlungsfelder:

- > Infrastruktur ausbauen – Vernetzung optimieren,
- > Bürokratie reduzieren – Regulierung abbauen,
- > Harmonisierung ausweiten – Liberalisierung vorantreiben,
- > Nachhaltigkeit gewährleisten – Ressourcen schonen,
- > Schlüsseltechnologien fördern – Standort stärken.

Die Verkehrswirtschaft in Deutschland bekennt sich zu ihrer europäischen Verantwortung und ist bereit, an den Lösungen mitzuarbeiten – zum Vorteil für Europa und für Deutschland.

Infrastruktur ausbauen – Vernetzung optimieren

Um den Standort Europa attraktiv und wettbewerbsfähig zu halten und die globale Arbeitsteilung für Europa zu nutzen, ist eine leistungsfähige, nachfragegerechte Infrastruktur unverzichtbar.

Die erweiterte EU hat ca. 5 Millionen km Straße, ca. 215.000 km Schienenwege und ca. 43.000 km Wasserstraßen, die aufeinander ausgerichtet werden müssen – ebenso wie Verkehrsflughäfen, See- und Binnenhäfen. Hier gilt es, die Standortstärken der einzelnen Regionen Europas über Entwicklungsachsen zu vernetzen.

Ein leistungsfähiger europäischer Transportmarkt braucht alle Verkehrsträger. Sie müssen nach dem Prinzip der »Co-Modalität« partnerschaftlich und arbeitsteilig in ein gemeinsames europäisches Verkehrssystem integriert werden.

Interoperabilität darf dabei nicht nur in ihrer europäischen Dimension gesehen werden, sondern auch mit Blick auf die Erschließung globaler Märkte. Sie ist ein notwendiges Merkmal moderner Verkehrstechnologien und muss politisch und administrativ unterstützt werden.

Handlungsbedarf

Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) ausreichend ko-finanzieren. Die verfügbaren Finanzquellen für die TEN-V-Projekte sind unzureichend. Den 30 vorrangigen TEN-Verkehrsprojekten mit mehr als 250 Milliarden Euro Gesamtkosten stehen unzureichende nationale Investitionen gegenüber.

Auch die Kofinanzierung durch europäische Mittel reicht nicht aus. Die Finanzplanung sieht für die TEN-V nur ca. 8 Milliarden Euro von 2007 bis 2013 vor. Notwendig ist neben stärkerem finanziellem Engagement der Mitgliedstaaten auch eine zielgerichtete und substanzielle Kofinanzierung der TEN-V durch die EU, die eine echte Perspektive für die Realisierung dieser wichtigen Projekte ermöglicht.

TEN-V strikt an den europäischen Notwendigkeiten ausrichten und Prioritäten setzen. Im Rahmen der Überprüfung der TEN-Politik müssen zukünftig der Ausbau der europäischen Hauptverkehrsachsen, die Beseitigung von Engpässen wichtiger Verkehrsknoten und die Verbesserung der Schnittstellen mit dem Weltmarkt noch stärker in den Vordergrund gestellt werden. Dies bedeutet:

> im **Straßenverkehr** die Kapazität der Nord-Süd-Magistralen steigern und die Ost-West-Achsen ausbauen. Die Engpässe im transeuropäischen Straßennetz müssen beseitigt werden. Die Europäische Kommission ist aufgefordert, einen Richtungswechsel hin zu einem effizienzorientierten Einsatz der Investitionen auch für die Straßeninfrastruktur zu vollziehen. Insbesondere in

den zentral gelegenen Mitgliedstaaten sind die Kapazitäten der steigenden Nachfrage anzupassen. Die Leistungsfähigkeit der Kernstrecken der Transeuropäischen Netze muss auch durch Investitionen in die Telematik erhöht werden;

> im **Schieneverkehr** die Gesamtkapazität des europäischen Netzes erhöhen; Engpässe müssen durch nachfragegerechten Ausbau der Schienenverkehrsknoten beseitigt werden. Zur Verfügung stehende Finanzmittel müssen auf diejenigen Schienenverkehrskorridore konzentriert werden, auf denen das größte Verkehrswachstum erwartet wird, wie z.B. auf dem TEN-V-Korridor Rotterdam - Genua;

> im **Luftverkehr** europäische Verkehrsknoten stärken. Massive Infrastrukturinvestitionen in anderen Weltregionen (Golf-Staaten) führen zu einer Verschiebung der internationalen Passagier- und Frachtströme. In Deutschland und Europa ist eine stärkere Konzentration der öffentlichen Planungen und finanziellen Mittel auf die wesentlichen, ökonomisch tragfähigen Flughäfen erforderlich. Der Ausbau wichtiger Drehkreuze muss ohne Verzug erfolgen;

> im **Seeverkehr** die Motorways of the Sea umsetzen und die Hinterlandanbindung der Nord- und Ostseehäfen ausbauen, um den maritimen Standort Europa zu stärken.

Single European Sky rasch verwirklichen. Ein einheitlicher Europäischer Luftraum verringert Umwege und Warteschleifen, spart Treibstoff und entlastet die Umwelt. Der Single European Sky ist ein unentbehrlicher Beitrag zum Klimaschutz. Das Technologieprogramm SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research), die Funktionalen Luftraumblöcke (FAB) und weitere im Gesetzespaket »Single European Sky II« enthaltenen Maßnahmen müssen darum ohne Verzug umgesetzt werden.

»Co-Modalität« weiter entwickeln. Die von der Europäischen Kommission initiierte Strategie der »effizienten Nutzung der Verkehrsträger bei getrenntem oder multimodalem Einsatz« (Co-Modalität) ist mit Leben zu erfüllen. Denn jeder Verkehrsträger muss seine Stärken in das Verkehrssystem einbringen, um die Gesamteffizienz zu verbessern. In der intermodalen Transportkette kommt dem Umschlag eine entscheidende Bedeutung zu. Daher sind stärkere Investitionen in Häfen, in Hafenhinterlandanbindungen und in den Aufbau von Terminalkapazitäten entlang zentraler Korridore notwendig.

Internationale Verkehre durchgängig gestalten. Zur Überwindung historischer Systembrüche muss die Interoperabilität des internationalen Schienenverkehrs verbessert werden – in erster Linie durch die finanzielle Förderung des europäischen Zugleitsystems ETCS/ERTMS. Die EU muss über geeignete Vorschriften auch die Interoperabilität der Mautsysteme in Europa vorantreiben. Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr darf nicht durch die Systemgrenzen der nationalen Mauterhebungssysteme behindert werden. Ein wesentliches Instrument ist dabei der einheitliche europäische Mautdienst EETS.

Mobilität in den Städten konstruktiv unterstützen. Unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips müssen alle Maßnahmen aus dem EU-Grünbuch zur »Kultur der Mobilität in der Stadt« eindeutig an den Kompetenzen der drei Akteure – EU, Kommunen, Verkehrsunternehmen – ausgerichtet werden. Die EU ist gefordert, den Informationsaustausch zwischen den Städten zu unterstützen, Behörden zu vernetzen, Forschung zu fördern und Standards zu harmonisieren. Die Städte und Kommunen müssen die Infrastruktur für alle Nutzer optimieren, die Versorgungsfunktion gewährleisten und ihre Planung verbessern. Die Verkehrswirtschaft muss ihre Fahrzeugauslastung erhöhen, Umwelttechnologien weiterentwickeln und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern.

Bürokratie reduzieren – Regulierung abbauen

Das künftige Europa darf nicht von Bürokratie geprägt sein. Es muss den liberalen Gedanken der Gründer stärker aufgreifen: weniger Bürokratie, mehr Selbstverantwortung, einheitlicher Marktzugang und eine reduzierte Staatsquote.

Im Sinne der EU-Initiative für bessere Rechtssetzung und Rechtsvereinfachung dürfen keine neuen aufwändigen Verwaltungshürden für Bürger und Unternehmen aufgebaut werden. Vielmehr müssen in bestimmten Bereichen auch EU-Vorschriften zurückgenommen werden.

Vorgaben durch EU-Regelungen müssen praxistauglich sein und dürfen nicht zu unverhältnismäßigem zeitlichen und finanziellen Aufwand, z.B. beim Bau von Verkehrsinfrastruktur, führen. Bei Schieneninfrastrukturprojekten beispielsweise beträgt der durchschnittliche Zeitaufwand für das Raumordnungsverfahren ca. 18-24 Monate und anschließend für die Planfeststellung inkl. Baurecht ca. 30 Monate. Noch langwieriger sind die Planungs- und Vorbereitungsverfahren beim Ausbau von Verkehrsflughäfen. Durch praxisingerechte Vorgaben der EU und adäquate Umsetzung sollten diese Zeiträume nach Möglichkeit verringert werden.

Handlungsbedarf

Bürokratieabbau fortsetzen. Europäische Behörden müssen sich auf ihre Rolle in einem Mobilitätsmarkt mit intensivem Wettbewerb einstellen. Die EU-Administration muss der Versuchung widerstehen, den Wettbewerb durch Vorschriften steuern zu wollen. Die Konkurrenz zwischen Unternehmen muss über Leistungsfähigkeit und Qualität entschieden werden, nicht über Regulierung.

Unnötige EU-Vorschriften zurücknehmen. Die Initiative der EU-Kommission zum Bürokratieabbau muss zügig umgesetzt werden. Sie kann die administrativen Kosten der Wirtschaft laut EU bis 2012 um 25 Prozent reduzieren, was zu einer Steigerung des Bruttoinlandsprodukts von 1,4 Prozent führen würde. Dabei geht es im Wesentlichen darum, unnötige EU-Vorschriften zurückzunehmen und die Parallelität nationaler und europäischer Regelungen zu vermeiden.

Logistiksektor nicht durch übermäßige Regulierung schwächen. Logistik ist grundsätzlich ein rein unternehmerisches Handlungsfeld. Staatliche Regulierung muss sich auf die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für eine effiziente Logistikwirtschaft beschränken. Die Umsetzung des »Aktionsplan Güterverkehrslogistik« der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2007 muss darauf abzielen,

- > den Rahmen für eine nachfragegerechte und effiziente Entwicklung in diesem Wirtschaftsbereich zu setzen und
- > ein »level playing field« für deutsche Unternehmen im europäischen Wettbewerb zu gewährleisten.

Führen die aus dem Aktionsplan abgeleiteten Initiativen nicht zu einer Harmonisierung, Standardisierung und Liberalisierung des europäischen Güterverkehrs, muss nachjustiert werden.

Effektivität nationaler Regulierungsbehörden stärken. Analog zu Deutschland sind auch in den anderen europäischen Mitgliedstaaten die nationalen Regulierungsbehörden mit vergleichbaren Kompetenzen auszustatten und damit die Einhaltung fairer Marktzutrittsbedingungen zu gewährleisten.

Effektives und unbürokratisches Sicherheitsregime etablieren. Aufgabe der EU ist es, die vielfältigen internationalen Vorschriften zum Terrorschutz im Verkehrssektor zu konsolidieren und auf ein einheitliches Sicherheitsregime hinzuwirken.

Der EU-Verordnungsentwurf zur »Sicherheit der Transportkette« ist dazu nicht geeignet. Diese praxisfremde und ineffektive Gesetzesinitiative wird abgelehnt, da

- > internationale Lösungsansätze und die bestehende globale Sicherheitsarchitektur nur ungenügend berücksichtigt werden;
- > den Unternehmen aufgrund der undifferenzierten Anwendung unzumutbare Kosten und Bürokratie durch Zertifizierungsprozess und z. T. überzogenen Investitionsbedarf entstehen würden. Die 100-prozentige Implementierung der EU-Verordnung zur Lieferkettensicherheit würde die europäische Wirtschaft einmalig mit 61,3 Milliarden Euro Kosten und jährlich mit 47,9 Milliarden Euro Folgekosten belasten.

Es bedarf keiner weiteren Sicherheitsvorschriften. Die Vielzahl bestehender globaler, europäischer und nationaler Regelungen und Vorschriften muss vielmehr konsolidiert bzw. gegenseitig anerkannt werden, damit das Ziel der Europäischen Kommission, die Güterlogistik in Europa effizienter zu gestalten, nicht gefährdet wird.

»One Stop Security« und risikobasierten Ansatz für Transportkettensicherheit verwirklichen. Bei Planungen für neue Sicherheitsvorschriften ist grundsätzlich vorab das Kosten-Nutzen-Verhältnis kritisch zu prüfen (Risk Assessment / Impact Analyse). Der Verkehrssektor braucht dringend eine international konsolidierte Sicherheitsstrategie, einheitliche Vorschriften und Standards. Die Öffentliche Hand muss sich an den Kosten für Maßnahmen zur Terrorabwehr beteiligen und technologisch innovative Lösungen fördern.

Harmonisierung ausweiten – Liberalisierung vorantreiben

Einheitliche Märkte benötigen einheitliche Regeln. Dies gilt auch für den europäischen Verkehrsmarkt, wo immer noch erhebliche Diskrepanzen zwischen den nationalen Märkten herrschen. Eine Vereinheitlichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa ist noch nicht annähernd erreicht.

International harmonisierte Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer sind unabdingbar. Marktzugang, fiskalische Belastung und ordnungspolitische Auflagen sind nur einige der Felder, in denen der Wettbewerb in Europa durch ungleiche Ausgangsbedingungen verzerrt wird. Dies führt häufig zu vermeidbarer ineffizienter Verkehrsabwicklung – dadurch wiederum entsteht den Unternehmen, den nationalen Volkswirtschaften und der gesamten EU erheblicher wirtschaftlicher Schaden.

Im globalen Wettbewerb muss sich Europa gemeinschaftlich aufstellen und Grenzen im Binnenmarkt konsequent abbauen. Die europäische Liberalisierung ist ein Prozess, der auf Gegenseitigkeit beruht und der nicht auf der bilateralen Ebene halt machen darf.

Erst die Öffnung der Verkehrsmärkte in Europa mit durchgängigen Transportverbindungen ermöglicht es, das volle Potenzial eines europäischen Binnenmarktes auszuschöpfen. Im weltweiten Rahmen ist auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und die Ziele der Agenda von Lissabon zu achten.

Handlungsbedarf

Abgabensysteme und Regelwerke harmonisieren. Insbesondere die fiskalischen Belastungsunterschiede zwischen Mitgliedstaaten sind zu reduzieren. Notwendig ist beispielsweise eine europaweite Harmonisierung der Steuern im Zusammenhang mit Anschaffung und Unterhalt von Kraftfahrzeugen, ohne die Gesamtsteuerlast der Verbraucher zu erhöhen.

Einheitliche Umsetzung von EU-Regelungen erreichen. Die Europäische Kommission ist gefordert, diesbezüglich stärkeren politischen Druck auf alle Mitgliedstaaten auszuüben. Unmittelbarer Handlungsbedarf besteht bei den Liberalisierungsrichtlinien für den Schienengüterverkehr, die von den EU-Staaten in der Praxis höchst unterschiedlich ausgelegt werden.

Nationale Verkehrsmärkte in Europa öffnen. Notwendig ist eine Liberalisierung mit Augenmaß, die den Unternehmen in Europa Marktchancen eröffnet, ihre globale Wettbewerbsfähigkeit jedoch nicht gefährdet.

Die Schienennetze in allen EU-Mitgliedstaaten müssen schnellstmöglich diskriminierungsfrei geöffnet werden – durch konsequente Umsetzung bestehender EU-Regelungen und beschleunigte EU-Gesetzgebung.

Die Liberalisierung der europäischen Schienenverkehrsmärkte darf nicht hinter der in Deutschland bereits verwirklichten Marktöffnung zurückbleiben. Deshalb muss die Europäische Kommission
> zeitnah einen Vorschlag zur zügigen Öffnung der

nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte vorlegen und

> die einheitliche Umsetzung der Marktöffnungs-Richtlinien für den Güterverkehr aus den Eisenbahnpaketen bei EU-Mitgliedstaaten einfordern.

Fairen Wettbewerb im Luftverkehr durchsetzen.

Die EU muss bei der Durchsetzung von Marktregeln weiter konsequent agieren, d.h. fairen Marktzugang sicherstellen und die Subventionierung und Protektion unwirtschaftlicher Marktteilnehmer verhindern. Auch im Verhältnis zu Drittstaaten ist auf einen fairen Wettbewerbsrahmen zu achten. Ungleichgewichte bei den Arbeitsbedingungen von Fluggesellschaften in internationalen Märkten müssen abgebaut werden.

Einheitliche Beihilfeleitlinien für europäische Seehäfen verabschieden.

Die Europäische Kommission kann dadurch fairen Wettbewerb in diesem Sektor unterstützen, ohne dass bestehende leistungsfähige und marktgerechte Strukturen in Frage gestellt werden.

Zulassungsverfahren im Eisenbahnbereich harmonisieren.

Zunächst muss ein europäischer Rahmen für die gegenseitige Anerkennung nationaler Zulassungen von rollendem Material geschaffen werden. Um Marktbarrieren abzubauen müssen der Prüfungsspielraum nationaler Zulassungsbehörden minimiert, Transparenz geschaffen und kurze Entscheidungsfristen eingeführt werden. Die geänderten Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinien sind als erste Schritte zu begrüßen. Als nächstes muss in diesem Zusammenhang das Thema

Steuerungstechnik wie z.B. die On-Board-Unit für ERTMS präzisiert werden.

Mittelfristig ist die EU gefordert, einen gemeinsamen Markt für Verkehrsmittel und ihre Komponenten zu etablieren, in dem Zulassungsprozesse und Testverfahren vereinheitlicht sind, Zulassungen gemeinschaftlich anerkannt und Marktbarrieren abgebaut werden.

Nachhaltigkeit gewährleisten – Ressourcen schonen

Der Schutz des globalen Klimas hat für die Erhaltung unserer natürlichen Lebensbedingungen einen besonderen Stellenwert. Die Verkehrswirtschaft in Europa trägt durch Verringerung des Verbrauchs von Energie und fossilen Brennstoffen sowie durch Reduktion von Emissionen nachhaltig zum Klimaschutz bei.

Deutschland ist dabei Vorreiter beim Einsatz von ressourcenschonenden Transporttechnologien. Die deutschen Autohersteller haben beispielsweise 2008 mit einer Reduzierung der CO₂-Emissionen um 3,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr überdurchschnittliche Erfolge erzielt.

Gelungen ist die Entkopplung von Verkehrsleistung und Emissionen in Deutschland vor allem durch den Einsatz stetig verbesserter Technologien, durch gezielte Investitionen in Verkehrsinfrastruktur und optimierte Transportprozesse sowie durch Eigeninitiative der Verkehrsunternehmen und Fahrzeughersteller. Dieser Weg sollte auch auf europäischer Ebene beschritten werden.

Klimaschutzmaßnahmen dürfen den Standort Europa im globalen Wettbewerb nicht benachteiligen – europäische oder gar nationale Insellösungen sind in ihrer ökologischen Wirkung beschränkt und verzerrten regelmäßig den Wettbewerb. Letztendlich gilt es immer, die Nachhaltigkeit im Gesamtsystem unter Kosten-Nutzen-Aspekten abzuwägen und klimapolitische Maßnahmen dort zu konzentrieren, wo sie am meisten bewirken.

Handlungsbedarf

Wirtschaftlich sinnvolle Lösungen zum Klimaschutz entwickeln. Um effektiven Klimaschutz zu erreichen, müssen wirtschaftlich sinnvolle Lösungen von Umweltfragen mit echten Reduktionseffekten Vorrang haben. Dazu gehören insbesondere technologische Innovationen zur Reduktion von Emissionen an der Quelle, die gezielte Beseitigung von Engpässen in der Infrastruktur, die Verbesserung operativer Abläufe und die Optimierung von Schnittstellen der Verkehrsträger.

So können durch bedarfsgerechten Ausbau von Flughäfen Warteschleifen und Umwege vermieden und der Kerosinverbrauch gesenkt werden. Der nachfrageorientierte Ausbau der Schienenkapazitäten und die Beseitigung bestehender Engpässe sowie die Entmischung der Eisenbahnverkehrsarten mittels Zuordnung von Strecken für schnelle und langsame Verkehre bringt ebenfalls erhebliche Einsparungen an Treibstoff und elektrischer Energie.

EU-Forschungsrahmenprogramm für Verkehr und Umwelt erweitern. Investitionen in die besten Technologien müssen auch durch die EU intensiv gefördert werden. Abgaben, die der Verkehrswirtschaft die notwendigen Mittel entziehen, um in umweltfreundliche Technologien zu investieren, sind hingegen ökologisch kontraproduktiv.

Entwicklung und Einsatz von alternativen Kraftstoffen und Antriebstechnologien aktiv begleiten. Die EU muss die Förderung von Forschung, Ent-

wicklung und Markteinführung in diesem Bereich gemeinsam mit den EU-Mitgliedstaaten weiter ausbauen. Eine integrierte Strategie für Mobilität, Klimaschutz und nachhaltige Energieversorgung ist für die EU von zentraler Bedeutung – zum Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlage ebenso wie aus Gründen der zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit des Mobilitätsstandortes Europa.

Es ist zu begrüßen, dass die neue EU-Richtlinie über die Förderung erneuerbarer Energiequellen auch Herkunftskriterien zur Absicherung der Nachhaltigkeit von alternativen Kraftstoffen enthält. Wichtig ist, dass die Richtlinie transparent, kosteneffizient umgesetzt wird und die Bestimmungen zur Beimischung von Biokraftstoffen auch die Technologie vorhandener Fahrzeugflotten berücksichtigen.

Fairen Wettbewerbsrahmen setzen. Mehrfachbelastungen der Verkehrsunternehmen durch ökologische Steuerinstrumente sind abzubauen bzw. zu vermeiden. Im europäischen Wettbewerb ist der öffentliche Verkehr in Deutschland durch eine nicht-harmonisierte Energiebesteuerung deutlich benachteiligt.

Emissionshandel für den Luftverkehr in ein globales System einbinden. Mit dem Post-Kyoto-Klimaschutzprogramm muss eine globale Lösung für die Einbeziehung des Luftverkehr in den Emissionshandel gefunden werden. Anderenfalls drohen gravierende Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der europäischen Fluggesellschaften.

Vorgaben zur Emissionsreduktion im Seeverkehr weltweit festlegen. Im maritimen Sektor besteht ein globaler Wettbewerb. Faire und Erfolg versprechende Lösungen für den Klimaschutz sind nur auf internationaler Ebene möglich. Dies gilt unabhängig von der Frage, ob für die Umsetzung der Emissionshandel oder der weniger bürokratische Klimafonds gewählt wird.

Schlüsseltechnologien fördern – Standort stärken

Deutschland ist in Europa ein Vorzeigestandort der Mobilitätswirtschaft. Europa wiederum liegt in der Welt auf diesem hoch innovativen und von High-tech getriebenen Sektor mit an der Spitze.

Um den Standort Europa voranzubringen und den wachsenden Anforderungen an die Mobilität gerecht zu werden, bedarf es einer gezielten Unterstützung von Schlüsseltechnologien und einer zielgenauen Strategie, damit innovative Produkte und Dienstleistungen leichter entwickelt und vermarktet werden können.

Der Mobilitätssektor ist einer der »Lead Markets« in Europa. Um seine Spitzenposition zu erhalten, muss die EU sowohl die Forschung und Entwicklung fördern als auch europäische Standards für neue Anwendungen setzen.

Handlungsbedarf

Aktionsplan »Verkehrstelematik«: Im Bereich verkehrsträgerübergreifender Informationssysteme können die Maßnahmen des Aktionsplans »Verkehrstelematik« (ITS Action Plan) die einzelnen Akteure zusammenbringen. An der Wirksamkeit des Richtlinienentwurfes KOM(2008)887 als Rechtsgrundlage für eine koordinierte europaweite ITS-Einführung bestehen jedoch begründete Zweifel, da dieser zu bürokratielastig und intransparent ist.

Bei der Umsetzung des Aktionsplans muss sich die Europäische Kommission auf technische Themen und Standards beschränken und darf Mobilität nicht weiter verteuern. Mitentscheidend für den Erfolg von eSafety, GALILEO und allen anderen Maßnahmen des Aktionsplans ist insbesondere die Kosten- und Nutzeinschätzung der Kunden, die bei der Entwicklung und Vermarktung innovativer Produkte und Dienstleistungen zu berücksichtigen ist.

GALILEO: Der Aufbau des europäischen Satellitennavigationssystems muss auf europäischer Ebene vorangetrieben werden durch

- > die Entwicklung und Vermarktung neuer Nutzungskonzepte (z.B. fahrerlose Systeme, Stellplatzdispositionen, Containerortung), die die neuen Fähigkeiten von Galileo ausschöpfen;
- > die Berücksichtigung der Nachfrage und Zahlungsbereitschaft der Endkunden bei der Entwicklung von Endgeräten und Mehrwertdiensten;
- > die Koordinierung der Forschungsaktivitäten und zügige

Umsetzung von Pilotanwendungen, damit beim Systemstart auch ausreichende Dienste bereit stehen.

Vor allem braucht die Wirtschaft seitens der EU schnellstmöglich Transparenz hinsichtlich der Nutzungsgebühren, des Zeitplans bis zum Systemstart und des Finanzierungskonzepts für die Betriebsphase von GALILEO.

ETCS/ERTMS: Der stockende Einführungsprozess dieses europäischen Zugleitsystems für den internationalen Eisenbahnverkehr braucht weitere europäische Unterstützung. Notwendig sind

- > eine ausreichende Finanzausstattung zur gemeinschaftlichen Mitfinanzierung durch die EU;
- > adäquate Förderrichtlinien, die fahrzeugseitige Anwendungen einbeziehen und den Mitgliedstaaten Spielraum zur Unterstützung der ETCS-Einführung geben;
- > die Konzentration der Fördermittel auf die zügige Ausrüstung der identifizierten prioritären Korridore mit ETCS/ERTMS, um auf diesen Magistralen im Schienengüterverkehr bereits frühzeitig von einem durchgängigen europäischen Signalsystem zu profitieren;
- > über die verbindlichen Migrationspläne der Mitgliedstaaten und der EU hinaus eine Förderung der fahrzeugseitigen Ausstattung mit ETCS-Geräten.

RFID (Radio Frequency Identification): Der Markt für Effizienz steigernde RFID-Lösungen im Logistiksektor und Öffentlichen Personenverkehr gewinnt an Dynamik. Die Unternehmen der Mobilitätsbranche werden diese Entwicklung aktiv mitgestalten, um ihre internationale

Marktstellung auszubauen. Dazu ist gemeinschaftliches Handeln in Bezug auf Standardisierung, gesetzliche Rahmenbedingungen, technischer Weiterentwicklung unter Berücksichtigung von Verbraucherinteressen und Datenschutzbestimmungen notwendig.

Dieser Prozess muss auch seitens der europäischen Politik durch eine koordinierende und unterstützende Rolle maßgeblich gefördert werden. Notwendig ist u.a. eine eher schlanke Regelung bei der Empfehlung zur Umsetzung der Grundsätze der Wahrung der Privatsphäre und des Datenschutzes in RFID-gestützten Anwendungen (2009/387/EC) in Bereichen ohne direkten Personenbezug wie z. B. der Logistik.

eSafety: Das europäische eSafety-Programm muss zielstrebig weiter verfolgt werden. Mit der Förderung von Forschung, Entwicklung und Markteinführung leistet die EU einen wichtigen Beitrag für mehr Sicherheit im Verkehr. Neben Fahrerassistenzsystemen im Straßenverkehr sind intermodale Verkehrsinformationsdienste von besonderer Bedeutung.

Das Deutsche Verkehrsforum

Unser Mandat

Mobilität ist einer der wichtigsten Faktoren für Wachstum und Wohlstand in Deutschland und Europa. Um Mobilität zu sichern und auszubauen, haben sich über 170 deutsche und europäische Unternehmen und Verbände im Deutschen Verkehrsforum vereint.

Das Deutsche Verkehrsforum ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Als Interessenvertretung aller Verkehrsträger geben wir Impulse für den politischen Willensbildungsprozess. Gegenüber Berlin und Brüssel treten wir nachdrücklich für Wettbewerb und Bürokratieabbau ein.

Im ständigen Dialog mit Politik, Wissenschaft, Medien und Öffentlichkeit ist das Deutsche Verkehrsforum kompetenter Wissensmanager und überparteiliche Plattform zugleich. Wir verstehen uns als »Anwalt für Mobilität« und setzen uns konsequent für ein integriertes Verkehrssystem ein, das leistungsstark, kundenorientiert, bezahlbar, ressourcenschonend und umweltfreundlich ist.

Unser Ziel

Unser Ziel ist das wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Leistungspotenzial von Mobilität in das öffentliche Bewusstsein zu rücken und die Rahmenbedingungen für die Verkehrsbranche zu verbessern. Dazu gehören:

> Sicherung des Verkehrsstandortes Deutschland durch zukunftsgerechte Infrastruktur;

> Schaffung bedarfsgerechter Infrastruktur durch Investitionen der öffentlichen Hand auf hohem verstetigten Niveau und Einbindung privater Partner;

> Intelligente Vernetzung von Verkehrsinfrastruktur und von Datenströmen;

> Förderung von Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz und Sicherheit als unabdingbare Qualitätsfaktoren im Wettbewerb der Verkehrssysteme.

Ansprechpartner:

Thomas Hailer
Geschäftsführer

Dr. Florian Eck
Stellvertretender Geschäftsführer

Rainer Schätzlein
Bereichsleiter Luftverkehr, Häfen/Schifffahrt,
Straßenverkehr

Sarah Stark
Referentin Europaangelegenheiten, wissenschaftliche
Projekte

> Mitglieder

A

- > AAE Ahaus Alstätter Eisenbahn AG, Mainz
- > ACE Auto Club Europa e.V., Stuttgart
- > ACV Automobil-Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland, Köln
- > ADAC e.V., München
- > AGES International GmbH & Co. KG, Langenfeld
- > Aicher Bau GmbH, Freilassing
- > Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, Berlin
- > ALSTOM LHB GmbH, Salzgitter
- > Andreas Schmid Logistik AG, Gersthofen
- > Arcandor AG, Essen
- > Arriva Deutschland GmbH, Berlin
- > A.T. Kearney GmbH, Berlin
- > AUDI AG, Ingolstadt
- > Autobahn Tank & Rast GmbH, Bonn
- > Autohof - Tanken - Rasten - Parken eG, Herbolzheim

B

- > BearingPoint GmbH, Frankfurt/M
- > Bilfinger Berger AG, Mannheim
- > BLG Logistics Group AG & Co. KG, Bremen
- > BMW AG, München
- > Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Bochum
- > Boeing International Corporation, Berlin
- > Bombardier Transportation GmbH, Berlin
- > Booz & Company GmbH, Düsseldorf
- > bremenports GmbH & Co. KG, Bremen
- > Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. (BTW), Berlin

C

- > Carl Schenck AG, Darmstadt
- > Commerzbank AG, Frankfurt/M
- > CSC Deutschland Solutions GmbH, Wiesbaden
- > CTcon GmbH, Düsseldorf

D

- > Daimler AG, Stuttgart
- > DAKOSY Datenkommunikations-system AG, Hamburg
- > DEKRA e.V., Stuttgart
- > Deutsche Bahn AG, Berlin
- > Deutsche Bank AG, Frankfurt/M
- > Deutsche BP AG, Hamburg
- > Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt/M
- > Deutsche Post AG, Bonn
- > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG, Köln
- > DFDS Tor Line GmbH, Cuxhaven
- > DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen
- > DHL Freight GmbH, Düsseldorf
- > DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Köln
- > Dornier Consulting GmbH, Friedrichshafen
- > duisport. Duisburger Hafen AG, Duisburg

- > DVB Bank SE, Frankfurt/M
- > DVV Media Group GmbH, Hamburg
- > Dyckerhoff AG, Wiesbaden

E

- > EADS Deutschland GmbH, München
- > EKB Container Logistik GmbH & Co. KG, Bremen
- > Emch + Berger Holding GmbH, Berlin
- > Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart

F

- > Fährhafen Sassnitz GmbH, Sassnitz-Neu Mukran
- > Fichtner Water and Transportation GmbH, Stuttgart
- > Fiege Deutschland GmbH & Co. KG, Greven
- > Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS), Berlin
- > Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg
- > Flughafen Köln/Bonn GmbH, Köln
- > Flughafen München GmbH, München
- > Flughafen Nürnberg GmbH, Nürnberg
- > Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart
- > Fraport AG, Frankfurt/M
- > Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft (ATL), Nürnberg

G

- > Garbe Logistic AG, Hamburg
- > GATX Rail Germany GmbH, Hamburg
- > GEFCO Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf
- > GeoPost International Management & Development Holding GmbH, Aschaffenburg
- > Gerd Körner Consulting KG, Weiterstadt
- > Germanischer Lloyd AG, Hamburg
- > GRE-Gauff Rail Engineering GmbH & Co. KG, Frankfurt/M

H

- > HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Hannover
- > Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln
- > Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
- > Hamburg Port Authority AöR, Hamburg
- > Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG, Hamburg
- > Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., Berlin
- > HBG Hafenbetriebsgesellschaft Wilhelmshaven mbH, Wilhelmshaven
- > Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, Osnabrück
- > Hertzog und Partner Management Consultants GmbH, Hamburg
- > HOCHTIEF AG, Essen
- > Horst Mosolf GmbH & Co. KG, Kirchheim/Teck

I

- > i4 Transportation GmbH & Co. KG, Mannheim
- > IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin

- > IBM GmbH, Stuttgart
- > Imperial Logistics International GmbH, Duisburg
- > Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen

J

- > JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven
- > Jeppesen GmbH, Neu-Isenburg

K

- > KfW Bankengruppe, Frankfurt/M
- > KombiConsult GmbH, Frankfurt/M
- > Knorr-Bremse AG, München
- > KombiConsult GmbH, Frankfurt/M
- > Kombiverkehr KG, Frankfurt/M
- > Kühne + Nagel (AG & Co.) KG, Hamburg

L

- > L.E.K. Consulting GmbH, München
- > Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, Göppingen
- > Linklaters LLP, Berlin
- > LNC LogisticNetwork Consultants GmbH, Hannover
- > Logplan GmbH, Frankfurt/M
- > Logwin AG, Luxemburg
- > Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, München

M

- > Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg
- > Management Engineers GmbH + Co. KG, Düsseldorf
- > MAN Nutzfahrzeuge AG, München
- > McKinsey & Company, Inc., München
- > MetaSystem Deutschland GmbH, München
- > MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, Mannheim
- > Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig
- > MRCE LogNet B.V., Amsterdam
- > MTU Aero Engines GmbH, München

N

- > Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss
- > NILES-SIMMONS-HEGENSCHEIDT GmbH, Chemnitz
- > NordWestLinie e.V., Voltlage
- > North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co., Bremerhaven

O

- > OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, München
- > On Rail GmbH, Mettmann
- > Oskar Schunck AG & Co. KG, München

P

- > PERSONALUNION, Hamburg
- > Plasser & Theurer GmbH, Wien
- > Port of Rotterdam
- > PricewaterhouseCoopers AG WPG, Frankfurt/M
- > PUTZ & PARTNER Unternehmensberatung AG, Hamburg

R

- > Railistics GmbH, Wiesbaden
- > Reederei Jaegers GmbH, Duisburg
- > RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim

- > Robert Bosch GmbH, Stuttgart
- > Roland Berger Strategy Consultants GmbH, Düsseldorf
- > Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG, Dahlewitz

S

- > Sanef, Paris
- > Schenker AG, Essen
- > Schmid Mobility Solutions GmbH, Willich
- > Schnellecke Group AG & Co. KG, Wolfsburg
- > Schübler-Plan Consult GmbH, Düsseldorf
- > Seaports of Niedersachsen GmbH, Oldenburg
- > Siemens AG, Erlangen
- > SPIEKERMANN AG - Beratende Ingenieure -, Düsseldorf
- > Steria Mummert Consulting AG, Münster

T

- > Talgo (Deutschland) GmbH, Berlin
- > Tchibo Logistik GmbH, Bremen
- > TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt/M
- > Thales Rail Signalling Solutions GmbH, Stuttgart
- > ThyssenKrupp AG, Essen / Düsseldorf
- > ThyssenKrupp Transrapid GmbH, Kassel
- > Toll Collect GmbH, Berlin
- > TransCare AG, Wiesbaden
- > Transinvest Holding AG, St. Gallen
- > T-Systems Enterprise Services GmbH, Frankfurt/M.
- > Tuifly GmbH, Hannover

U

- > UPS Transport OHG, Neuss

V

- > VDA Verband der Automobilindustrie e.V., Frankfurt/M
- > VdTÜV - Verband der TÜV e.V., Berlin
- > VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln
- > Veolia Cargo Deutschland GmbH, Berlin
- > Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA), Nordhorn
- > voestalpine BWG GmbH & Co. KG, Butzbach
- > Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- > Vössing GmbH, Düsseldorf
- > Vossloh-Werke GmbH, Werdohl
- > VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

W

- > Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, Potsdam
- > WestLB AG, Düsseldorf
- > Wilmer Cutler Pickering Hale and Dorr LLP, Berlin
- > Wincanton GmbH, Mannheim

Z

- > ZDS Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V., Hamburg

(Stand Juli 2009)

> **Herausgeber:**

Deutsches Verkehrsforum e.V.
10785 Berlin, Klingelhöferstraße 7
Telefon: 030-263954-0
Telefax: 030-263954-22
Internet: www.verkehrsforum.de
Email: info@verkehrsforum.de

> **Verantwortlich für den Inhalt:**

Ingrid Kudirka

> **Fotos:**

Europäisches Parlament (Titel)
Ingrid Kudirka (S.4)

> **Layout und Produktion:**

msm.media
Alexanderplatz 5
10178 Berlin

> www.verkehrsforum.de