


Fakten und Forderungen

www.verkehrsforum.de



**Mobilität
für
Deutschland**

Das Deutsche Verkehrsforum

Unser Auftrag

„Mobilität für Deutschland“ – durch ein leistungsfähiges kundenorientiertes und umweltfreundliches integriertes Verkehrssystem

Unser Selbstverständnis

Wir vertreten die gemeinsamen Interessen der Verkehrswirtschaft in Deutschland gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft.

Wir setzen uns für die Förderung der Mobilität und für die Verbesserung der Rahmenbedingungen ein – wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Beschäftigung.

Wir schaffen das „Schaufenster der deutschen Verkehrswirtschaft“ zur Exportförderung ihrer Produkte und Dienstleistungen und unterstützen so ihre weltweit führende Position.

Unsere Ziele

- Allgemeine Anerkennung der zentralen Bedeutung der Mobilität und der Verkehrswirtschaft
- Leistungs- und entwicklungsfähige Verkehrsinfrastruktur
- Intelligent vernetzte Verkehrssysteme mit voller Nutzung der Synergie-Potenziale und spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger
- Faire Bedingungen für alle Verkehrsträger – national und international
- Kundenorientierte integrierte Mobilitätslösungen

Inhalt: I2I Das Deutsche Verkehrsforum I3I Editorial I4I Zukunftsfähige Infrastruktur
I6I Intelligente Infrastrukturfinanzierung I8I Bürokratieabbau I10I Internationale Wettbewerbsfähigkeit
I12I Optimierte Schnittstellen I14I Präsidium I15I Mitgliedsunternehmen I16I Impressum

Mobilität für Deutschland



Mobilität ist die Grundvoraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit und erfolgreiche Entwicklung unserer Volkswirtschaft, für die Leistungsfähigkeit der in Deutschland tätigen Unternehmen.

Die Verkehrswirtschaft bietet als Wachstumsbranche und Schlüsselindustrie alle Möglichkeiten einer offensiven Arbeitsmarktpolitik. Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Fahrzeugbau, Infrastrukturinvestitionen, Logistik, Forschung und Entwicklung schaffen Arbeit und sichern unsere Zukunft.

Damit dies so bleibt und Deutschlands vorbildliche Mobilitätskultur weiter ausgebaut werden kann, muss auch für die Verkehrswirtschaft die globale Wettbewerbsfähigkeit gesichert werden.

Die Bundesregierung muss der zentralen Bedeutung der Mobilität für Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung Rechnung tragen; wir fordern:

- Investitionen in eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur mit optimierten Schnittstellen.
- Genauso wichtig – und vor allem schnell umsetzbar – sind eine Vielzahl von legislativen Maßnahmen
- Abbau der Bürokratie; dies kostet den Staat kein Geld - hilft ihm vielmehr beim Sparen - und schafft Vertrauen, daß es dem Staat Ernst ist, die Mobilität zu fördern.
- Freie Fahrt für privatwirtschaftliches Engagement beim Infrastrukturausbau
- Beseitigung internationaler Wettbewerbsverzerrungen

Die deutsche Verkehrswirtschaft will ihre Potentiale nutzen, wachsen und neue Arbeitsplätze schaffen. Sie erwartet klare Signale durch die politisch Verantwortlichen. Damit Deutschland mobil bleibt.

Wilhelm Bonse-Geuking
Vorsitzender des Präsidiums

Zukunftsfähige Infrastruktur

Fakten

- Das Verkehrswachstum wird nach Aussage des BMVBW (Verkehrsbericht 2000) im Personenverkehr (Basisjahr 1997) bis zum Jahr 2015 rund 20 %, im Güterbereich 64 % betragen.
- Neueste Erhebungen zeigen jedoch, dass die nachkorrigierte Datenbasis 1997 deutlich höher liegt. Somit ergibt sich nach ursprünglicher Lesart bereits von 1997 bis 2003 ein Verkehrswachstum um fast 13% im Personenverkehr und um ca. 40% im Güterverkehr.
- Jede in die Infrastruktur investierte Milliarde Euro schafft rund 18.500 Arbeitsplätze.
- Nach der aktuellen Finanzplanung des Bundes werden die Verkehrsinvestitionen im Bundeshaushalt von 11,4 Mrd. Euro 2004 auf 9,1 Mrd. Euro im Jahr 2008 sinken.
- Laut Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ergibt sich von 2001 bis 2015 ein Finanzbedarf von 150 Mrd. Euro, dies entspricht 10 Mrd. Euro pro Jahr. Die mittelfristige Finanzplanung des Bundes sieht 2006 bis 2008 jährlich aber durchschnittlich nur 7,7 Mrd. Euro für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vor – es ergibt sich also eine Finanzlücke gegenüber dem BVWP von 2,3 Mrd. Euro jährlich.

Forderungen

Investive Maßnahmen

- Auf hohem verstetigten Niveau in die Verkehrsinfrastruktur investieren
- langfristige Planungssicherheit beim Infrastrukturaus- und -neubau schaffen
- ausreichende Haushaltsmittel für den Bundesverkehrswegeplan; die Mittelfristplanung des Bundes bis 2015 muss deutlich erhöht werden
- Prioritäten setzen: zur optimierten Vernetzung der Verkehrsträger muss verstärkt in Kapazitätsengpässe und Knotenpunkte investiert werden

Legislative Maßnahmen

- Zweckbindung: für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen ausreichend Mittel aus den Finanzhaushalten von Bund und Ländern und aus der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zweckgebunden zur Verfügung gestellt werden
- Substanzverzehr bekämpfen: die Bestandsnetze aller Verkehrsträger sind durch langfristig zweckgebundene und ausreichende Mittel zu sichern; d.h.
 - Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) in Unabhängigkeit vom Bundeshaushalt
 - vertragliche Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit dem Betreiber des Schienennetzes

Intelligente Infrastrukturfinanzierung

Fakten

- Der Flughafenneu- und -ausbau (z. B. Erweiterung München Terminal 2 und Flughafenausbau Frankfurt) wird weitgehend privat finanziert.
- Investitionen in die Schieneninfrastruktur werden in wachsendem Ausmaß auch mit Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG finanziert.
- Die Suprastruktur in den Seehäfen wird durch die Terminalbetreiber finanziert.
- Im Februar 2005 wurde in Deutschland mit der privaten Finanzierung und dem privaten Betrieb von fünf Autobahnabschnitten begonnen; Abschnitte der Autobahnen A1, A4, A5 und A8 werden als PPP-Pilotprojekte realisiert.
- Die österreichische ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft) kann als positives Beispiel für eine organisatorische Trennung der Straßenbau- und Finanzierungsverantwortung dienen – bei gleichzeitiger öffentlicher Verantwortung; sie trägt zu einer deutlichen Erhöhung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bei.
- Deutsche Unternehmen realisieren im Ausland zahlreiche erfolgreiche PPP-Projekte für Verkehrsinfrastruktur; die Hochtief AG baut in Chile zusammen mit vier ausländischen Partnern die längste Brücke Südamerikas, die Bilfinger Berger AG hat 2001 den zehn Kilometer langen Autobahnabschnitt M 5 East in Sydney sechs Monate vor Fristablauf fertig gestellt.

Forderungen

- Innovative Finanzierung von Infrastruktur für alle Verkehrsträger auch durch Public-Private-Partnership (PPP), wenn
 - PPP-Projekte über den gesamten Lebenszyklus hinweg Effizienzvorteile bringen
 - die Nutzer der Infrastruktur nicht zusätzlich belastet werden
- Entwicklung einer Langfriststrategie für innovative Betreibermodelle zur Neuordnung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung:

Administrative Maßnahmen

- realistische Potenziale von PPP-Projekten identifizieren
- positive Erfahrungen im Ausland ernsthaft auf Übertragbarkeit auf Deutschland hin prüfen und ggf. umsetzen
- Anwendung von Betreibermodellen auch im Luftverkehr und Schienenverkehr prüfen

Legislative Maßnahmen

- PPP-Prozeduren vereinfachen und entschlacken
- unternehmerische Freiheit bei Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb fördern
- faire Risiko- und Renditeverteilung zwischen Staat und privatem Betreiber bei PPP-Projekten gewährleisten
- A- und F-Modelle langfristig weiterentwickeln
- weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft (VIFG) zu einem Kompetenzzentrum für Betreibermodelle

Bürokratieabbau

Fakten

- Beim Straßenneubau betragen die Verwaltungskosten durchschnittlich ca. 4% des Umsatzvolumens; die Höhe der Planungskosten liegt bei ca. 3% - 10% des Umsatzvolumens.
- Die durchschnittliche Planungszeit für den Straßenbau in Deutschland beträgt ca. 2 Jahre - bei Strecken mit Tunnel 3 Jahre; hinzu kommen ca. zwei Jahre für die Planfeststellung und ein Jahr für die Beschlussfassung.
- Bei Schieneninfrastrukturprojekten beträgt der durchschnittliche Zeitaufwand für das Raumordnungsverfahren ca. 6 - 12 Monate, für die Planfeststellung etwa 12 - 24 Monate und für die Plangenehmigung ca. 6 - 9 Monate.
- Der durchschnittliche Zeitrahmen für die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für Raumordnung und Planfeststellung von Schieneninfrastrukturprojekten liegt bei jeweils ca. 12 Monaten.
- Der Zeitaufwand für den Ausbau des Flughafens Frankfurt wird auf mindestens 12 Jahre – von der Idee bis zur Umsetzung – veranschlagt; die Kosten der Bürokratie betragen schätzungsweise 25 Mio. Euro.

Forderungen

Legislative Maßnahmen

- Keine Übererfüllung bei Umsetzung von EU-Vorschriften in nationales Recht, v.a. bei Umwelt- und Vergaberecht
- Genehmigungsverfahren in Teilbereichen modernisieren: Infrastrukturprojekte von nationalem Interesse sollten vorrangig eingestuft werden, um den Genehmigungsprozess zu beschleunigen
- Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz verlängern und auf alle Bundesländer übertragen
- Anhörungsverfahren im Verwaltungsverfahrensgesetz durch Fristverkürzungen beschleunigen
- Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses auf 10 Jahre verlängern mit der Option auf weitere Verlängerung um 5 Jahre
- Verbandsklagerecht nicht zu weit fassen; hohe Schranken für die Zulässigkeit von Rechtsbehelfen durch Umweltverbände festlegen, ohne individuelle Rechte der Betroffenen zu beschneiden
- Eigenkontrolle der Privatwirtschaft ermöglichen, z.B. über Qualitätssicherungsverfahren

Administrative Maßnahmen

- Vergabeverfahren verschlanken
- Planfeststellungsverfahren vereinfachen u.a. durch verkürzte einklagbare Fristen und Bündelung von Kompetenzen
- Umweltverträglichkeitsprüfung praxisgerechter gestalten, u.a. durch einheitliche bundesländerübergreifende Bewertungsmaßstäbe
- Planrechtsentscheidungen generell sofort vollziehen

Internationale Wettbewerbsfähigkeit

Fakten

- Die EU-Mindeststeuersätze für Dieselkraftstoff werden in Deutschland um 45% überschritten.
- Die Jahresbelastung eines deutschen 40-t-Lkw durch Mineralöl- und Kfz-Steuer beträgt 23.100 Euro; französische Lkw zahlen 17.900 Euro, niederländische Lkw 17.200 Euro und polnische Lkw 12.700 Euro.
- Der öffentliche Verkehr in Deutschland ist durch Maßnahmen in Klimaschutz und Energiepolitik gegenüber seinen Pendanten in anderen europäischen Staaten mit rund 750 Mio. Euro jährlich deutlich mehr belastet.
- Die französische Staatsbahn SNCF erhielt im Februar 2005 vom Staat Finanzhilfen in Höhe von 800 Millionen Euro zur Sanierung ihrer Frachttöchter.
- Die Mineralölsteuer beim Hafenumschlag ist in Deutschland 20mal höher als in den Niederlanden und Belgien, wo die EU-Mindestsätze von 2,1 Cent pro Liter gelten; dies bedeutet eine Mehrbelastung der deutschen Häfen von jährlich 15 Mio. Euro gegenüber den Westhäfen.
- Während die Deutsche Lufthansa keine staatlichen Beihilfen erhalten hat, wurden andere europäische Wettbewerber in den letzten zehn Jahren mit rund 13 Mrd. Euro subventioniert: z.B. Air France mit 3,6 Mrd. Euro oder Alitalia mit 2,9 Mrd. Euro.
- Für die Versicherung ihrer Flotte gegen Kriegs- und Terrorrisiken zahlt die Lufthansa aktuell 33 Mio. US-Dollar, als amerikanische Airline müsste sie nur einen Bruchteil (6,3 Mio. US-Dollar) aufbringen.

Forderungen

Die Bundesregierung ist gefordert,

- EU-Recht ohne zusätzliche Regelungen umzusetzen
- Harmonisierungsspielräume zur Entlastung der Verkehrswirtschaft auszuschöpfen

Die Bundesregierung muss sich nachhaltig dafür einsetzen, dass die EU

- die Harmonisierung der Abgabensysteme und Regelwerke, insbesondere im fiskalischen Bereich konsequenter vorantreibt
- Subventionen in den EU-Mitgliedstaaten abbaut und unterbindet
- stärkeren politischen Druck auf alle Mitgliedstaaten zur einheitlichen Umsetzung von EU-Regelungen ausübt
- den Protektionismus der Mitgliedstaaten und deren staatlichen Einfluss bei ehemaligen Staatsbetrieben unterbindet
- die Öffnung der Verkehrsmärkte in Europa durchsetzt, ohne die globale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der EU zu gefährden
- einen fairen Rahmen für die Anlastung der Infrastrukturkosten setzt, der nicht zur Verteuerung des Verkehrs führt
- die Intermodalität vorantreibt und Systemgrenzen – insbesondere im Schienenverkehr – beseitigt, ohne die Unternehmen in unzumutbarer Weise zu belasten
- einen gemeinsamen Markt für Verkehrsmittel und ihre Komponenten schafft; Zulassungsprozesse müssen vereinheitlicht und Zulassungen gemeinschaftlich anerkannt werden

Optimierte Schnittstellen

Fakten

- Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs entwickeln sich zunehmend zu intermodalen Mobilitätsdienstleistern, die ihre Kunden von Haustür zu Haustür begleiten (z.B. HANNOVERmobil).
- Seit 2001 bieten Lufthansa, Fraport und die Deutsche Bahn auf den ICE-Strecken Stuttgart-Frankfurt und Köln-Frankfurt den Service AIRail an; ICE-Verbindungen werden in das Lufthansa-Streckennetz integriert; zwischen Köln und Frankfurt nutzen 53 Prozent der Kunden den Zug.
- Park+Ride ist im Nah- und Fernverkehr etablierte Schnittstelle - fast schon mit Markencharakter - zwischen dem motorisierten Individualverkehr und Schienenverkehr.
- See- und Binnenhäfen fungieren als Logistkdrehscheiben mit bi- und trimodalen Schnittstellen zwischen Wasser, Schiene und Straße; sie leisten einen wesentlichen Beitrag zur Minimierung der Schnittstellenkosten; Die Umschlagskosten je Containereinheit TEU liegen für die Häfen der Nordrange in Europa bei durchschnittlich 100 US-Dollar gegenüber 200 US-Dollar in den USA und 300 US-Dollar in Fernost.

Forderungen

Investive Maßnahmen

- Umschlag/Umstieg und Schnittstellenoptimierung weiterhin fördern, z.B. über die Weiterführung eines nationalen PACT-Programmes für den Kombinierten Güterverkehr
- zusätzliche Anreize und Intermodalität fördernde Rahmenbedingungen schaffen, z.B. durch die Förderung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Innovation und Migration auch im administrativen Umfeld vorantreiben, z.B. durch Auflage von Programmen zur Migrationsunterstützung und Förderung innovativer Ansätze im ÖPNV über die Pilotphase hinaus
- Förderung der Entwicklung von Anwendungen für das Satellitennavigationssystem GALILEO im Hinblick auf den Nutzen für die verkehrsträgerübergreifende Vernetzung

Administrative Maßnahmen

- administrative und technische Hemmnisse – insbesondere im internationalen Bereich – abbauen
- Einbindung von nationalen Lösungen in internationale Konzepte sicherstellen, Insellösungen vermeiden und die Überwindung von Systemgrenzen fördern; z.B. bei der Standardisierung des Elektronischen Tickets für den Öffentlichen Verkehr und bei der Einführung des Europäischen Zugleitsystems ETCS

Präsidium



Wilhelm Bonse-Geuking
(Vorsitzender)
BP Group Vice President and Regional
President Europe



Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr
(Ehrevorsitzender)
Vorsitzender des Aufsichtsrates Dürr AG



Detthold Aden
Vorsitzender des Vorstandes
BLG Logistics Group AG & Co. KG



Dr. Rolf Bartke
Leiter Geschäftsbereich Mercedes-Benz
Transporter
DaimlerChrysler AG



Dr. Wilhelm Bender
(Schatzmeister)
Vorsitzender des Vorstandes
Fraport AG



Dr. Olaf Berlien
Vorsitzender des Vorstandes ThyssenKrupp
Technologies AG und Mitglied des
Vorstandes ThyssenKrupp AG



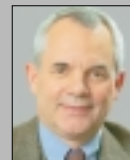
Klaus Daubertshäuser
Vorstand Marketing Deutsche Bahn AG



Prof. Dr. Bernd Gottschalk
Präsident des Verbandes der
Automobilindustrie e.V. (VDA)



Hans-Jörg Hager
Vorsitzender des Vorstandes Schenker
Deutschland AG
Mitglied des Vorstandes Stinnes AG



Reinhard Hutter
Vorsitzender des Vorstandes
Alcatel SEL AG



Ewald Kaiser
Vorsitzender der Geschäftsleitung
der Kühne + Nagel (AG & Co) KG



Dr. Carsten Kreklau
Mitglied der Hauptgeschäftsführung
Bundesverband der Deutschen Industrie
e.V. (BDI)



Dr. Peter E. Kruse
Mitglied des Vorstandes
Deutsche Post AG



Wolfgang Mayrhuber
Vorsitzender des Vorstandes
Deutsche Lufthansa AG



Dr.-Ing. E.h. Hartmut Mehdom
Vorsitzender des Vorstandes
Deutsche Bahn AG



Dr. Erhard Oehm
ADAC-Vizepräsident für Verkehr
Vorsitzender des ADAC Hessen -
Thüringen



Prof. Dr.-Ing. Martin Rohr
Mitglied des Vorstands
HOCHTIEF AG



Hans M. Schabert
Vorsitzender des Bereichsvorstandes
Transportation Systems
Siemens AG



Willi Schübler
Geschäftsführender Gesellschafter
Schübler Plan Ingenieurgesellschaft mbH



Harald Schütz
Leiter Vertriebliche Interessenvertretung
und Strategische Projekte
Deutsche Telekom AG



Peter Witt
Vorsitzender der Aufsichtsräte
Bombardier Transportation in
Deutschland



Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler
Vorsitzender des Vorstandes DEKRA e.V.

Mitglieds- unternehmen

A

- AAE Ahaus Alstätter Eisenbahn AG, Frankfurt/M.
- ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH, Duisburg
- ACE Auto Club Europa e.V., Stuttgart
- ACV Automobil-Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland, Köln
- ADAC e.V., München
- adisoft AG, Karlsruhe
- Aicher Bau GmbH, Freilassing
- Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG, Berlin
- Alcatel SEL AG, Stuttgart
- ALSTOM LHB GmbH, Salzgitter
- Andreas Schmid Logistik AG, Gersthofen
- Angel Trains International Limited, London
- ARS Altmann AG, Wolnzach
- AUDI AG, Ingolstadt
- Autobahn Tank & Rast Holding GmbH, Bonn

B

- BearingPoint GmbH, Frankfurt/M.
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Berlin
- Bilfinger Berger AG, Mannheim
- BLG Logistics Group AG & Co. KG, Bremen
- BMW AG, München
- Bombardier Transportation GmbH, Hennigsdorf
- Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin
- Booz Allen Hamilton GmbH, Düsseldorf
- BTS Kombiwaggon Service GmbH, Mainz
- Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. (BTW), Berlin
- Bundesverband Mittelständische Luftfahrt e.V. BVML, Berlin
- BWG Gesellschaft mbH & Co. KG, Butzbach

C

- Carl Schenck AG, Darmstadt
- Commerzbank AG, Frankfurt/M.
- Connex Verkehr GmbH, Berlin
- CSC PLOENZKE AG, Wiesbaden
- Ctcon GmbH Consulting & Training im Controlling, Düsseldorf
- CUBIC Transportation Systems Deutschland GmbH, Frankfurt/M.

D

- DaimlerChrysler AG, Stuttgart
- DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg
- DeCeTe Duisburger Container-Terminalgesellschaft mbH, Duisburg
- DEKRA e.V., Stuttgart
- Deutsche Bahn AG, Frankfurt/M.
- Deutsche Bank AG, Frankfurt/M.
- Deutsche BP AG, Hamburg
- Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt/M.
- Deutsche Post AG, Bonn
- Deutsche Telekom AG, Bonn
- DEVK-AG, Köln
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen
- DHL Freight GmbH, Düsseldorf

- DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Köln
- Dornier Consulting GmbH, Friedrichshafen
- Dr. Binner CIM-House GmbH Consulting & Software, Hannover
- Drecker Planungsbüro, Bottrop
- duisport. Duisburger Hafen AG, Duisburg
- DVB Bank AG, Frankfurt/M.

E

- EADS Deutschland GmbH, München
- Emch + Berger GmbH, Berlin
- Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart
- Erwin STEINLE Internationale Spedition GmbH & Co. KG, Schwieberdingen
- ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH, München
- ETC Transport Consultants GmbH, Berlin
- Eurailpress Tetzlaff-Hestra GmbH & Co. KG, Hamburg
- Europäische Reiseversicherung AG, München

F

- Federal Express Europe, Inc., Neu-Isenburg
- Fichtner Bauconsulting 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
- Ford-Werke GmbH, Köln
- Fraport AG, Frankfurt/M.

G

- GEFCO Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf
- GeoPost International Management & Development Holding GmbH, Aschaffenburg
- GRE-Gauff Rail Engineering GmbH & Co. KG, Frankfurt/M.
- GSG Knappe Gleissanierung GmbH, Ismaning

H

- HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Hannover
- Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln
- Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG, Hamburg
- Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG, Hamburg
- Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., Berlin
- Heitkamp Rail GmbH, Herne

- Hertzog und Partner Management Consultants GmbH, Hamburg
- HOCHTIEF AG, Essen
- Horst Mosolf GmbH & Co. KG, Kirchheim/Teck

I/J

- IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin
- IBM GmbH, Stuttgart
- Imperial Logistics International GmbH, Duisburg
- JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven

K

- KARSTADT QUELLE Aktiengesellschaft, Essen
- KfW Bankengruppe, Frankfurt/M.
- Knorr-Bremse AG, München
- Koehne Unternehmensgruppe, Oberhausen
- Kombiverkehr KG, Frankfurt/M
- Kühne-Nagel (AG & Co.) KG, Hamburg
- KVG Kesselwagen Vermietgesellschaft mbH, Hamburg

L

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

M

- Maersk Deutschland GmbH, Hamburg
- Management Engineers GmbH + Co. KG, Düsseldorf
- Matthäi-Bauunternehmen GmbH & Co. KG, Verden
- McKinsey & Company, Inc., München
- MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, Mannheim
- Microlog Logistics AG, Köln
- Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig
- MTU Aero Engines GmbH, München

N

- NEW-LOGISTICS GmbH, Kiel
- NILES-SIMMONS-HEGENSCHEIDT GmbH, Chemnitz
- North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co., Bremerhaven

O

- OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, München
- On Rail GmbH, Mettmann
- OTTO (GmbH & Co KG), Hamburg

P

- Pfeilderer Infrastrukturtechnik GmbH & Co. KG, Magdeburg
- PLABIS GmbH, Magdeburg
- Plasser & Theurer GmbH, Wien
- PwC Deutsche Revision AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt/M.
- PYLON AG, Hamburg

R

- Railistics GmbH, Wiesbaden
- RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim

- RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz
- Robert Bosch GmbH, Stuttgart
- Roland Berger Strategy Consultants GmbH, Düsseldorf
- Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG, Dahlewitz

S

- Schenker AG, Essen
- Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft für Bau- und Verkehrswegeplanung mbH, Düsseldorf
- Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft für Bau- und Verkehrswegeplanung mbH, Frankfurt/M.
- Siemens AG, Erlangen
- Sky Eye Transportation Systems GmbH, Braunschweig
- SPIEKERMANN GmbH, Düsseldorf
- Stinnes AG, Berlin

T

- Talgo (Deutschland) GmbH, Berlin
- Tchibo Logistik GmbH, Bremen
- Thomas Cook AG, Oberursel
- ThyssenKrupp AG, Essen / Düsseldorf
- ThyssenKrupp Transrapid GmbH, Kassel
- TNT Express GmbH, Troisdorf
- TransCare AG, Wiesbaden
- Transfracht International, Frankfurt/M.
- transportdata GmbH, München
- TransRail Transport GmbH, Frankfurt/M
- Transrapid International GmbH & Co. KG, Berlin
- T-Systems International GmbH, Frankfurt/M.
- TUI Deutschland GmbH, Hannover
- TX Logistik AG, Bad Honnef

U

- UPM-Kymmene Sales GmbH, Hamburg
- UPS Transport OHG, Neuss

V

- VDA Verband der Automobilindustrie e.V., Frankfurt/M.
- VdTÜV Verband der Technischen Überwachungs-Vereine e.V., Essen/Berlin
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln
- vdw Gebr. von der Wettern GmbH, Köln
- Vodafone D2 GmbH, Düsseldorf
- Volkswagen Transport 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

Z

- ZDS Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V., Hamburg
- Zerna, Köpper und Partner, Bochum

