



Positionspapier

»Mobilität für Europa - Gemeinschaft entsteht aus Verbindung«

#smartmove

Editorial	4
Infrastruktur zukunftsfähig entwickeln – Schnittstellen verbessern	6
Klimaschutz voranbringen – Lärm reduzieren	14
Logistikbranche stärken – Sicherheitsanforderungen angleichen	18
Digitale Vernetzung vorantreiben – Angebotsqualität erhalten	24
Europäischen Binnenmarkt vollenden – Wettbewerbsfähigkeit fördern	30
Das Deutsche Verkehrsforum	36
Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums	38

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

Verantwortlich für den Inhalt: Ingrid Kudirka

Fotos: fotolia (Titel), Deutsche Bahn AG (S.7, 25, 27, 33), HOCHTIEF (S.9),
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (S.11), Toll Collect (S.13), Siemens AG
(S.15), BP Europa SE (S.17), HHLA (S.19, 23), Hermes (S.21), Flughafen
München (S.29), Daimler AG (S.31), AIRBUS (S.35)

Layout und Produktion: www.amadea-berlin.de

Berlin, August 2019

MOBILITÄT FÜR EUROPA -

GEMEINSCHAFT ENTSTEHT
AUS VERBINDUNG

EUROPA –

ZUKUNFT SICHERN UND AUSBAUEN

Anlässlich der Europawahlen 2019 haben Mitglieder des DVF ihre Fortbewegungsmittel mit dem EU-Banner



und der Aufforderung zu wählen geschmückt. Sie haben damit zum Ausdruck gebracht, dass Europa der Unterstützung aller – der Bürgerinnen und Bürger,

der Unternehmen und der Politik gleichermaßen – bedarf. Unser aller Zukunft hängt davon ab, dass wir uns auf ein gemeinsames Werteverständnis besinnen, dass wir solidarisch und fair zusammenarbeiten und gemeinsam verantwortungsvoll handeln. Diese Grundsätze können nur in Begegnung gelebt werden, und darum ist eine funktionierende Mobilität das Fundament, auf dem die europäische Idee ruht. Ohne den Fluss von Waren, Menschen und Ideen ist die Erwirtschaftung von Wohlstand undenkbar. Das DVF-Netzwerk setzt sich

deshalb dafür ein, die Mobilität in Europa durch geeignete Rahmenbedingungen zu fördern, die Begegnung möglich zu machen und Arbeitsteilung zu unterstützen.

In den fünf zentralen Handlungsfeldern unserer Broschüre »Mobilität für Europa« stellt das Deutsche Verkehrsforum als der verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsverband Deutschlands Empfehlungen für eine wirklich zukunftsfähige europäische Mobilitätspolitik zusammen:

- Wir müssen Infrastruktur zukunftsfähig entwickeln und Schnittstellen verbessern, etwa durch Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V), einen gemeinsamen europäischen Luftraum und durch die Digitalisierung der Schiene.
- Wir müssen den Klimaschutz voranbringen und Lärm reduzieren, etwa durch langfristig abgestimmte Klimaziele, verbesserte Rahmenbedingungen für alter-

native Kraftstoffe und europaweite Bremsumrüstung bei Schienengüterwagen.

- Wir müssen die Logistikbranche stärken und Sicherheitsanforderungen angleichen, etwa durch die Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV), marktgerechte Gestaltung der Hafen- und Beihilfepolitik, weltweit gleich gestaltete Sicherheitsmaßnahmen und digitale Frachtinformationen.
- Wir müssen die digitale Vernetzung vorantreiben und dabei die Angebotsqualität erhalten, etwa durch bessere Verkehrsinformationen mittels Open Data, vernetzte und automatisierte Mobilität und rechtssichere Flug-gastrechte.
- Wir müssen den Europäischen Binnenmarkt vollenden und Wettbewerbsfähig-

keit fördern, etwa durch Verhinderung eines ruinösen Wettbewerbs durch subventionierte Produkte, Fortsetzung der Forschungsinitiative Shift2Rail und Stärkung des Luftverkehrs als Schlüsselbranche.

Die deutsche Mobilitätswirtschaft will der europäischen Politik weiterhin Partner sein, um den europäischen Verkehrssektor als Zukunftsbranche und Stütze unserer Gemeinschaft zu erhalten. Denn für Europa, seine Menschen und Unternehmen steht viel auf dem Spiel.

Es ist Zeit, sich zu Europa zu bekennen – immer wieder neu.

Prof. Dr. Raimund Klinkner
Vorsitzender des Präsidiums

INFRASTRUKTUR ZUKUNFTSFÄHIG ENTWICKELN -

SCHNITTSTELLEN VERBESSERN

Die Schaffung eines vereinten Europas ist eines der größten kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Projekte der Geschichte. Unabdingbare Grundlage dafür ist ein leistungsfähiges und modernes Verkehrssystem, das Menschen, Waren und Ideen zusammenbringt.

Ein leistungsfähiger Transportmarkt braucht alle Verkehrsträger. Sie müssen nach dem Prinzip der Komodalität partnerschaftlich und arbeitsteilig in ein gemeinsames europäisches Verkehrssystem integriert werden. Besonders wichtig ist es, reibungslose Schnittstellen zwischen den Verkehrs-

trägern herzustellen und Hindernisse an nationalen Grenzen zu beseitigen. Erst wenn die baulichen und technischen Voraussetzungen für einen grenzüberschreitenden Verkehr geschaffen sind, kann der europäische Binnenmarkt seine volle Stärke ausspielen. Das gleiche gilt für die Anbindung wichtiger Partnerstaaten. Für eine optimierte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und effiziente Abläufe sind moderne Verkehrstechnologien notwendig. Sie helfen Systemgrenzen zu überwinden und zur Reduktion von Emissionen beizutragen.



Wichtige Partner der EU einbeziehen, Konnektivitätsstrategie ausweiten. Europa ist für seine Nachbarn Handelspartner, Transitland und außenpolitische Stütze. Um die Beziehungen zu festigen ist es wichtig, die Verkehrsmagistralen miteinander zu verknüpfen und grenzüberschreitende Projekte weiter voranzutreiben. Mit der Definition eines entsprechenden Kernnetzes in diesen Partnerstaaten ist ein wichtiger erster Schritt vollbracht. Gleichmaßen sollte die aktive Begleitung von gemeinsamen Infrastrukturprojekten der EU mit Asien entlang der so genannten Neuen Seidenstraße fortgesetzt werden. Zentrale Elemente dieser so genannten Konnektivitätsstrategie sind die Einbringung europäischer Nachhaltigkeits- und Sozialstandards, die Berücksichtigung internationaler technischer Standards sowie die Wahrung einer ausreichenden lokalen Wertschöpfung.

Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) ausreichend kofinanzieren. Die EU definiert ein Kernverkehrsnetz mit neun Hauptkorridoren, das 2030 vollendet sein soll. Das Kernnetz verbindet europäische Häfen und Großflughäfen mit für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgelegten Bahnstrecken und enthält grenzüberschreitende Projekte zur Engpassbeseitigung.

Ergänzt wird das vorwiegend aus Schienenprojekten bestehende Kernnetz durch ein

umfassendes Netz regionaler und nationaler Zubringerstraßen. Die Fertigstellung soll bis 2050 erfolgen. Deutschland benötigt finanzielle Unterstützung, da es mit sechs von neun TEN-V-Korridoren den größten Anteil des europäischen Kernnetzes ausbauen muss. Gleichmaßen muss die Infrastruktur bei allen Verkehrsträgern durch digitale Komponenten – insbesondere Leit- und Sicherungstechnik – ergänzt werden. Dies setzt ein leistungsfähiges grenzüberschreitendes Digitalnetz voraus. Dies sollte bei den TEN-V berücksichtigt werden.

Die europäische Kofinanzierung ist bislang unzureichend und muss erhöht werden, um die EU-Mitgliedstaaten zu entlasten und dadurch die Realisierung der TEN-V-Korridore zu beschleunigen.

Die EU stellt für die TEN-V von 2014 bis 2020 26 Milliarden Euro als Anschubfinanzierung zur Verfügung. Das entspricht lediglich etwa 10 Prozent des prognostizierten Bedarfs von 250 Milliarden Euro für die Beseitigung von Engpässen und Lückenschlüssen im TEN-V-Kernnetz bis zum Jahr 2030. Die Kosten zur Vollendung des gesamten TEN-V Netzes werden auf 500 Milliarden Euro geschätzt.

Für die Mehrjährige Finanzplanung (MFF) 2021-2027 schlägt die EU-Kommission eine



Budgeterhöhung für die Verkehrsinvestitionen auf 30,2 Mrd. Euro vor. Sollen die verkehrspolitischen Ziele einer stärkeren Dekarbonisierung des Verkehrs erreicht werden, ist eine darüber hinausgehende Steigerung der europäischen Investitionen erforderlich. Trotz erhöhtem Budgetansatz der EU-Kommission bleibt ein wirklicher Mittelaufwuchs aus, da 12,3 Mrd. Euro der Mittel in Projekte für Kohäsionsländer fließen und 6,5 Mrd. Euro in militärisch-zivile Projekte. Es bleibt eine Investitionslücke bestehen, weswegen der Vorschlag des EU-Parlaments, in der nächsten Sieben-Jahresperiode über 37,8 Mrd. Euro Investitionsmittel für den Verkehr bereitzustellen, zu unterstützen ist. Die Umsetzung der Komodalität und die weitere CO₂-Reduktion könnten hier durch zusätzliche Investitionen in die Ladeinfrastruktur und in alternative Kraftstoffe noch stärker gefördert werden. Somit könnten alle Verkehrs-

träger gemeinsam die Klimaziele erreichen. Die Verhandlungen zum MFF sollten so schnell wie möglich abgeschlossen werden, damit Planungssicherheit bezüglich der zur Verfügung stehenden Mittel besteht und die Finanzierung der Projekte nahtlos zu Beginn des Jahres 2021 fortgesetzt werden kann.

Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur erleichtern. Bei der Planung und Errichtung von Infrastrukturen im Verkehrsbereich ist eine Vielzahl von europäischen Regelungen zu beachten. Verfahrensanforderungen und materielle Standards im EU-Naturschutzrecht sind inzwischen so komplex und anspruchsvoll, dass viele wichtige Infrastrukturprojekte in Deutschland erheblich verzögert werden. Darum ist es wichtig, dass die EU den Regelungsbestand unter dem Gesichtspunkt der Planungsbeschleunigung überprüft. Dies gilt zum

Beispiel für die EU-Wasserrahmenrichtlinie: Die Vorgaben des Verschlechterungsverbots müssen konkretisiert und das Verhältnismäßigkeitsprinzip stärker zur Geltung gebracht werden.

Privates Kapital und Know-how stärker einbeziehen. Die EU muss den Einsatz partnerschaftlicher Instrumente einschließlich Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) vorantreiben, ›best practices‹ dokumentieren und die europäischen Finanzierungsinstrumente ausbauen. Ergänzend zur Finanzierung durch die öffentliche Hand muss die Beteiligung von privatem Kapital (Versicherungen, Pensionsfonds u. a.) zur Infrastrukturfinanzierung forciert werden. Die EU kann dies unterstützen, indem sie den Austausch von positiven Erfahrungen aus ÖPP-Projekten in Europa aktiv begleitet. Eine ÖPP-Realisierung ist bei allen Projekten im Straßen- und Wasserbau zu prüfen und dann vorzuziehen, wenn die Projekte für alle Beteiligten wirtschaftlicher,

rascher und effizienter umgesetzt und betrieben, sowie Qualitätsverbesserungen erzielt werden können.

Einnahmen aus dem Verkehrssektor reinvestieren. Die Nutzereinnahmen aus dem Verkehrssektor müssen vollumfänglich in die Infrastruktur investiert werden. Laut EU-Eurovignetten-Richtlinie müssten die Einnahmen bereits heute vollständig dazu genutzt werden, die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und auszubauen. Dies ist nicht überall der Fall. Zur Sanierung der teilweise maroden Verkehrswege müssen die EU-Kommission und das EU-Parlament darauf hinwirken, dass in den Mitgliedstaaten geschlossene Finanzierungskreisläufe etabliert werden. Dazu gehört auch die in der EU-Gesetzgebung vorgesehene Rückführung der Einnahmen aus Versteigerungen von ETS-Zertifikaten in die Finanzierung spezifischer Klimaschutzmaßnahmen.



Europäischen Luftraum effizienter nutzen.

Der einheitliche europäische Luftraum ist bereits seit Jahrzehnten ein Kernziel der EU-Verkehrspolitik, aber er ist bis heute nicht verwirklicht. Der aktuelle Regulierungsrahmen des einheitlichen europäischen Luftraums sollte grundsätzlich überarbeitet werden. Im Sommer 2018 ist es im Luftverkehr in Deutschland zu erheblichen Verspätungen und Flugausfällen gekommen. Eine wesentliche Ursache hierfür sind Engpässe und Ineffizienzen bei der Infrastruktur am Boden und in der Luft. Die EU

muss mit einer Anpassung europäischer Vorgaben dazu beitragen, dass das Luftverkehrssystem in der Mitte Europas auch in Zukunft der steigenden Beanspruchung standhält. Die Flugsicherungsorganisationen müssen auf nationaler Ebene schneller und flexibler auf den gewachsenen Bedarf an Fluglotsen reagieren können. Zur Entlastung der Lotsen kann die Automatisierung von Flugsicherungsabläufen beitragen; sie muss zügig vorangebracht werden. Von großer Bedeutung ist außerdem die schnelle und konsequente Umsetzung der

Bestimmungen der EASA-Grundverordnung zur sicheren Integration von Drohnen in den europäischen Luftraum.

Innovationen und Digitalisierung auf der Schiene voranbringen. ERTMS ist der Schlüssel für interoperablen Europäischen Bahnverkehr und bietet die Basis für wichtige Innovationen zur Effizienzsteigerung des Bahnsystems. Für einen reibungslosen grenzüberschreitenden Schienenverkehr müssen Systembrüche an den nationalen Grenzen überwunden werden. Dazu bedarf es einer ausreichenden europäischen Kofinanzierung des Europäischen Zugsicherungs- und Leitsystems ERTMS (European Rail Traffic Management System) auf den Strecken des TEN-V. Um Kompatibilitätsprobleme zu vermeiden, ist es wichtig, dass die Europäische Eisenbahnagentur (ERA), unterstützt von Bahnen und Industrie, durch ihre Genehmigungskompetenz eine international kompatible Version garantiert. Für eine erfolgreiche Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets ist eine enge Zusammenarbeit der nationalen und europäischen Eisenbahnagenturen elementar.

Die Ausrüstung der wichtigsten europäischen Korridore mit ERTMS hat sich verzögert. Umso wichtiger ist es, dass der aktualisierte europäische Umsetzungsplan für das Kernnetz eingehalten wird. Entschei-

dend wird dabei sein, wie viele europäische Finanzmittel im Rahmen der Mehrjährigen Finanzplanung 2021-2027 und der ›Connecting Europe Facility‹ in Summe zur Verfügung gestellt und durch ergänzende nationale Förderung begünstigt werden. Deutschland spielt für die erfolgreiche Einführung der europäischen Technik eine zentrale Rolle, da vier von sechs wichtigen ERTMS-Korridoren durch Deutschland verlaufen. Bei der Neugestaltung der ERTMS-Förderung durch CEF sollte mehr Flexibilität zwischen den Meilensteinen der Umsetzung und der Finanzierungsperiode gelten, da die Umsetzung der Projekte, je nach Test- und Zertifizierungszeiträumen und Änderungen der technischen Anforderungen während der Umsetzung, länger dauern können.

Einmalige Fahrzeugumrüstung auf ETCS fördern. In jedem Fall muss die Kofinanzierung der infrastruktur- und fahrzeugseitigen Investitionen für das europäische Signalsystem erhalten bleiben. Wesentlicher Erfolgsschlüssel ist dabei die Förderung der einmaligen Umrüstung der Fahrzeuge im Bestand. So können die höheren Kosten einer Doppelausrüstung der Infrastruktur vermieden und die Systemvorteile auch von älteren Fahrzeugen bereits in der langjährigen Umrüstungsphase direkt genutzt werden. Gleichmaßen sollte die EU-Kommis-



sion nationale Programme zur Fahrzeugförderung nicht als Beihilfe einstufen, sondern als Teil der Infrastrukturinvestition bewerten, um weitere Anreize für eine zügige europaweite Migration auf ETCS / ERTMS zu schaffen.

Europäischen Mautdienst unterstützen (EETS) und ausbauen. Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr darf nicht durch die Systemgrenzen der nationalen Mauterhebungssysteme behindert werden. EETS (European Electronic Toll Service) kann diese Hindernisse überwinden. Die Umsetzung von EETS in den EU-Mitgliedstaaten und die Harmonisierung der Anforderungen müssen weiter vorangetrieben werden. Das Geschäftsmodell einer kompletten Abdeckung Europas durch potenzielle Dienstleister (EETS-Provider) ist mangels Nachfrage noch nicht tragfähig. Die EU-Vorgaben müssen daher weiter gelockert

werden, um EETS – konzentriert auf die wichtigsten Transitländer im Straßengüterverkehr – schrittweise auszubauen.

GALILEO nutzbar machen. Der laufende Aufbau des europäischen Satellitennavigationssystems muss insbesondere von der EU-Kommission weiter aktiv begleitet werden. Damit die Systemvorteile zum Zuge kommen, sind neue Nutzungskonzepte zu fördern (z.B. fahrerlose Systeme, Stellplatzdispositionen, Containerortung), welche die Fähigkeiten von GALILEO voll ausschöpfen. Bei der Entwicklung von Endgeräten und Mehrwertdiensten ist die Nachfrage und Zahlungsbereitschaft der Endkunden zu berücksichtigen. Forschungsaktivitäten müssen koordiniert und zügig in Pilotprojekten angewendet werden.

KLIMASCHUTZ VORANBRINGEN – LÄRM REDUZIEREN

Der Verkehrssektor investiert massiv in die Steigerung der Energieeffizienz und die Reduktion von Treibhausgasemissionen. Ziel ist eine signifikante Senkung der absoluten CO₂-Emissionen bis 2030 und die Erreichung einer nahezu klimaneutralen Energiebasis für den Verkehr bis zur Mitte des Jahrhunderts. Für die erforderlichen neuen Antriebe, für Strom und alternative Kraftstoffe im Verkehrssektor muss die EU möglichst optimale Bedingungen schaffen. Unabdingbar sind außerdem der schnellstmögliche Ausbau der Kapazität der Schieneninfrastruktur, die Ertüchtigung der Wasserstraßen und der Ausbau des ÖPNV durch Bereitstellung der erforderlichen Mittel und Beschleunigung der Planungen. Auch weltweit müssen konkrete Maß-

nahmen für den Klimaschutz verbindlich vereinbart und umgesetzt werden. Das Thema Verkehrslärm behält in der öffentlichen Debatte seine große Bedeutung. Es darf jedoch nicht zu einem neuen Entwicklungshemmnis für Mobilität werden. Darum muss sich die EU auch dafür einsetzen, dass die Betriebszeiten an europäischen Flughäfen nicht noch weiter eingeschränkt werden, der ausgewogene Ansatz der ICAO im Sinne der EU-Verordnung 598/2014 konsequent angewandt und der Einsatz von leisen Güterwagen zur Regel wird. Grundsätzlich gilt: Nicht nur die Mobilitätsbranche muss ihren Beitrag zur Lärmreduktion leisten – gefragt ist auch ein erhöhter Beitrag der öffentlichen Hand für Lärmschutzmaßnahmen.



Langfristige EU-Klimaziele sorgfältig abstimmen und mehr investieren. Die EU-Kommission hat einen Diskussionsprozess über die Umsetzung der Klimaziele für den Zeitraum nach 2030 eingeleitet. Die Investitionen für die Transformation im Verkehrssektor müssen deutlich erhöht werden – auch von Seiten der EU. Als zentraler Mobilitätsstandort im Schnittpunkt der transeuropäischen Korridore muss Deutschland beim Klimaschutz im Verkehr noch stärker unterstützt werden. Die europäische Zielvorgabe im Rahmen der zukünftigen Lastenteilung für die Non-ETS-Sektoren muss realistisch und machbar sein. Die notwendigen öffentlichen Investitionen dürfen nicht durch hohe finanzielle Lasten konterkariert werden, die auf Deutschland beim EU-Ausgleichsmechanismus zukommen könnten. Es geht auch darum, Mobilität und soziale Akzeptanz für die Transformation zu erhalten.

Alternative Kraftstoffe unterstützen und Rahmenbedingungen verbessern. Eine besondere verkehrsträgerübergreifende Bedeutung gewinnen in Zukunft synthetische Kraftstoffe, die mit Strom aus erneuerbaren Quellen hergestellt werden (E-Fuels). Die EU hat eine wichtige Unterstützungsfunktion beim Aufbau von Produktionskapazitäten und bei der zügigen Markteinführung von E-Fuels. Es geht darum, eine konkrete Perspektive für die Produktion alternativer Kraftstoffe in Europa zu schaffen. Es bedarf erheblicher Investitionsanreize, damit größere Mengen alternativer Kraftstoffe produziert werden.

Mit der EU-Richtlinie über den Ausbau der Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe haben sich die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, für die Errichtung eines angemessenen Versorgungsnetzes für Ladestrom, Erdgas (CNG/LNG) und Wasserstoff zu sorgen. Die nationalen Ausbaupläne sollten EU-seitig aktiv unterstützt werden. Mit einer Überarbeitung der EU-Richtlinie zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) müssen die Nutzerfreundlichkeit, Einheitlichkeit und Interoperabilität im Ladenetz gestärkt und der Ausbau beschleunigt werden.

E-Fuels sind eine Chance für den Klimaschutz im gesamten Verkehrssektor. Ein wichtiges Thema wird die Anrechnung von E-Fuels auf die europäischen CO₂-Flottenobergrenzen der Automobilhersteller sein. Mangels Antriebsalternative muss auch für den Luftverkehr sichergestellt werden, dass E-Fuels in Zukunft zu wettbewerbsfähigen Preisen und Mengen verfügbar sind.

Insgesamt gilt es, bei der Förderung alternativer Antriebe und Kraftstoffe den Grundsatz der Technologieneutralität zu beachten und bei der Revision und Umsetzung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Richtlinie 2014/94/EU) eine höhere Verbindlichkeit festzuschreiben.

Klimaschutz im Luft- und Seeverkehr konsequent international regeln. Für den Luftverkehr bereitet die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO die Umsetzung von CORSIA als marktbasierendes und



weltweites System zur CO₂-Reduktion vor. 81 Staaten nehmen bereits beim Start von CORSIA 2021 teil. Damit deckt das Instrument schon im ersten Jahr 77 Prozent der weltweiten Luftverkehrsaktivität ab. Die EU sollte die ambitionierte Umsetzung von CORSIA weiter mit voller Kraft unterstützen. Eine Einbeziehung der europäischen Carrier in das EU-Emissionshandelssystem muss mit dem Einstieg in CORSIA beendet werden.

Auch die Schifffahrt ergreift umfassende und weitreichende Maßnahmen zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes und zur Effizienzsteigerung. Das DVF plädiert bei der Überwachung und Regulierung von CO₂-Emissionen für eine konsequent internationale Vorgehensweise. Entsprechende

Regelungen müssen von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation IMO für alle Akteure einheitlich vorgegeben werden, damit Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen sind und die umweltpolitische Wirksamkeit des Systems gewährleistet ist. Notwendig dafür ist, dass die aufwendigen EU-Berichtsvorschriften denen der IMO vollständig angeglichen werden.

Europaweite Bremsumrüstung bei Schienengüterwagen forcieren. Zur Sicherung der Akzeptanz des Schienenverkehrs, der gemäß europäischen Zielen steigende Marktanteile gewinnen soll, sind deutliche Lärmsenkungen notwendig. Die Bundesregierung und die deutsche Schienenbranche haben sich zur Halbierung des Schienenlärms bis 2020 bekannt. Ab dann ist die Nutzung leiser Güterwagen in Deutschland gesetzlich verbindlich. Um Schienengüterverkehrslärm hörbar zu reduzieren, müssen alle in Deutschland verkehrenden in- und ausländischen Wagen umgerüstet werden. Dafür bedarf es ausreichender finanzieller Anreize durch ein EU-Förderprogramm. Ein erster Schritt ist mit der Einführung einer 20-prozentigen Kofinanzierung der Bremsumrüstung im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze erfolgt. Der Austausch von Graugussbremsen durch Kompositbremsen ist die effizienteste Maßnahme zur Lärmreduktion. Sie setzt an der Quelle an und wirkt daher flächendeckend. Die europäische Initiative der leiseren Korridore zielt ebenfalls auf die Lärmsenkung ab. Deren Umsetzung erfolgt jedoch zu spät und gefährdet damit die Akzeptanz der Schiene.

LOGISTIKBRANCHE STÄRKEN -

SICHERHEITSANFORDERUNGEN ANGLEICHEN

Die europäische Logistikbranche erwirtschaftet 1.050 Milliarden Euro und bewältigt eine Güterverkehrsleistung von 2.400 Milliarden Tonnenkilometern pro Jahr. Europas Logistik zählt zur Weltspitze und verbindet europäische Unternehmen mit ihren Kunden weltweit. Da nicht alle Rohstoffe und Produkte auf einem Verkehrsträger allein transportiert werden können, bringen Straßen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr ihre spezifischen Stärken in das Gesamtsystem ein. Der kombinierte Verkehr stellt dabei einen wichtigen Baustein für den grenzüberschreitenden Transport dar.

Nach der zunehmenden Öffnung der Verkehrsmärkte in den vergangenen Jahren

muss die EU-Kommission nun dafür Sorge tragen, dass die bestehende EU-Gesetzgebung in allen EU-Mitgliedstaaten einheitlich umgesetzt wird. Die weitergehende Liberalisierung muss mit Augenmaß gestaltet werden, um funktionierende Güterverkehrsmärkte nicht zu beeinträchtigen. Die erfolgten Marktöffnungen, haben z. B. im Paketbereich bereits zu mehr Wettbewerb und damit zu geringeren Kosten geführt. Diese Erfolge sollten nicht durch Überregulierung aufs Spiel gesetzt werden. Sicherheit hat für die Verkehrswirtschaft Priorität. Das globale Geschäft erfordert für sichere Transporte internationale Standards. Aus unterschiedlichen Anforderungen an die Sicherungssysteme dürfen jedoch keine Handelshindernisse entstehen.



Logistiksektor nicht durch übermäßige Regulierung schwächen. Logistik ist grundsätzlich ein rein unternehmerisches Handlungsfeld. Die Güterverkehrspolitik der EU sollte deshalb allein darauf abzielen, den Rahmen für eine nachfragegerechte und effiziente Entwicklung in diesem Wirtschaftsbereich zu setzen und ein ›level playing field‹ für europäische Unternehmen im internationalen Wettbewerb zu gewährleisten, so wie dies auch das selbsterklärte Ziel des so genannten Mobility Packages der EU ist. EU-Regulierung muss sich darauf beschränken, geeignete Rahmenbedingungen für eine effiziente Logistikwirtschaft zu setzen, vorhandene Regelwerke zu vereinfachen und zu harmonisieren. Die Unternehmen brauchen vor allem langfristige Planungssicherheit, EU-weit konsistente Vorschriften, effektive Kontrollen und unbürokratische Lösungen.

Kombinierten Verkehr weiter fördern. Finanziell unterstützt werden sollte insbe-

sondere der Ausbau der Terminalinfrastruktur. Die EU hat vor allem die wichtige Aufgabe, ›best practices‹ zu identifizieren und zu publizieren, grenzüberschreitende Projekte zu fördern und Lücken der nationalen Förderprogramme abzudecken. Der grenzüberschreitende Kombinierte Güterverkehr (KV) hat insbesondere aufgrund der intensiven und weiter zunehmenden Arbeitsteilung zwischen den Industriestandorten Europas noch Wachstumspotenzial. Die initiierte Novellierung der KV-Regelungen seitens der EU darf zu keiner Diversifizierung der nationalen Bedingungen führen. Vielmehr sollte eine Harmonisierung und Förderung erfolgen.

Paketmarkt im freien Wettbewerb belassen. Um den Online-Handel zu fördern und grenzüberschreitende Transportkosten weiter zu senken, bedarf es vor allem einer Angleichung der zoll- und steuerrechtlichen Rahmenbedingungen sowie des Verbraucherschutzes, ohne die bestehen-



den europäischen Standards abzusenken, und einer einheitlichen Umsetzung der vorhandenen Vorschriften zum europäischen Binnenmarkt in allen EU-Mitgliedstaaten.

Der Paketmarkt in der EU ist aufgrund der bereits erfolgten Liberalisierung in den Mitgliedstaaten grenzüberschreitend von starkem Wettbewerb geprägt. Auf dem Markt befinden sich sowohl ehemalige staatliche Postunternehmen und Universaldienstleister als auch klassische Kurier-Express-Paket-Dienstleister (KEP).

Die Margen sind gering und Ausdruck eines funktionierenden Marktes. Ein staatlicher Eingriff in diesen Markt ist daher nicht notwendig.

Hafen- und Beihilfepolitik marktgerecht gestalten. Den Zugang zu Hafendiensten und die Finanzierung hafenbezogener Infrastrukturen hat die Europäische Union in den zurückliegenden Jahren umfassend reguliert. Die Bereitstellung der allgemeinen Verkehrsinfrastruktur und der Infrastruktur in den Häfen ist Aufgabe der öffentlichen

Hand. Die Ausstattung der Terminals obliegt in fast allen deutschen Häfen privaten Umschlagsunternehmen, die untereinander im Wettbewerb stehen. Es ist wichtig, dass die Hafenspolitik der EU diese gewachsene und erfolgreiche Aufgabenteilung nicht in Frage stellt. Die Häfen sind für Europas Regionen wichtige Wachstumskerne und Jobmotoren. Sie verbinden Europa mit der Weltwirtschaft. Die Häfen müssen auch in Zukunft durch gute Verkehrsanbindungen gestärkt werden. Die EU sollte außerdem Maßnahmen unterstützen, die der Automatisierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit in den Häfen dienen.

Sicherheitsmaßnahmen weltweit gleich gestalten. Die Einrichtung einer Sachverständigengruppe zur Gefahrenabwehr im Landverkehr durch die EU-Kommission war ein richtiger Schritt. Der regelmäßige Austausch aller relevanten Akteure kann das Sicherheitsniveau erhöhen und die Widerstandsfähigkeit gegen Angriffe verbessern, ohne überzogene Anforderungen an die Wirtschaft zu stellen. Von der EU-Kommission und den EU-Mitgliedstaaten erwartet die Wirtschaft außerdem eine Risikoanalyse, so dass die Branche auf dieser Basis mit risikobasierten Ansätzen vorgegebene Schutzziele erfüllen kann. Die Schaffung einer EU-Cybersecurity-Zertifizierung und die Stärkung der EU-

Cybersecurity-Agentur sind richtig, um die Mitgliedstaaten und Unternehmen besser bei der Bewältigung von Bedrohungen und Angriffen im Bereich der Cybersicherheit zu unterstützen. Die EU-weite Cybersicherheitszertifizierung wird für Geräte, die mit dem Internet verbunden sind, eingeführt. Dies fördert die Verbreitung intelligenter Produkte in Europa.

Eine wichtige Maßnahme ist auch die Schaffung sicherer Lkw-Parkplätze als Bestandteil einer sicheren, vernetzten und zuverlässigen Logistikkette. Die breite Umsetzung der vereinbarten Standards für Safe and Secure Parking Areas (SSTPA) muss jetzt durch eine solide Finanzierung unterstützt werden.

Mehrfachregulierung bei der IT-Sicherheit vermeiden und freiwillige Maßnahmen bevorzugen. Vor Einführung neuer Informationspflichten für Unternehmen gegenüber EU-Institutionen sollten bestehende Datenströme zu nationalen Behörden analysiert werden. Dadurch können Doppelmeldungen vermieden werden. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf dem Datenschutz liegen.

Bei der stetigen Weiterentwicklung der europäischen und nationalen Cybersicherheits-Gesetzgebung ist auf ein abgestimm-



tes Vorgehen zu achten. Andernfalls drohen deutschen Unternehmen unnötige zusätzliche Aufwendungen, beispielsweise für organisatorische Umstrukturierungen, Sicherheitsaudits oder Benutzerinformationsdienste, ohne einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn. Negativ betroffen wären insbesondere diejenigen Unternehmen, die bereits auf freiwilliger Basis aktiv sind und ein angemessenes Sicherheitsniveau im Sinne des Gesetzentwurfs erfüllen.

Digitale Frachtinformationen ausweiten und an bestehende Systeme anknüpfen.

Die Logistikbranche hat die Digitalisierung von Frachtinformationen in den vergangenen Jahren deutlich ausgebaut. Die Initiative der EU-Kommission zu Electronic Freight Transport Information (eFTI) wird von den Unternehmen grundsätzlich positiv begleitet. Dabei ist darauf zu achten, dass bereits vorhandene Lösungen in die Über-

legungen einbezogen werden, Technologie-neutralität und Interoperabilität gewahrt werden und der bürokratische Aufwand für die Zertifizierung nicht zu hoch ist. Zudem ist die Ertüchtigung der Behörden und die Harmonisierung ihrer Anforderungen für den Austausch von Frachtinformationen essentiell. Vor allem sollten die Anforderungen der Behörden an die Inhalte bei der Datenübermittlung europaweit angeglichen werden, denn erst dann kann es echte übergreifende Informationsketten geben. Wichtig ist auch die konsequente digitale Begleitung der Logistikkette durch eine zügige europäische Einführung des elektronischen Frachtbriefes (e-CMR). Einige Mitgliedstaaten – darunter auch Deutschland – haben den e-CMR noch nicht umgesetzt. Die EU sollte auf diese Mitgliedstaaten einwirken und um eine zügige Zulassung auch in diesen Ländern bitten.

DIGITALE VERNETZUNG VORANTREIBEN –

ANGEBOTSQUALITÄT ERHALTEN

Der europäische Binnenmarkt soll grenzüberschreitende Mobilität vereinfachen. Digitale Informationssysteme helfen dabei, den Verkehr auch bei steigenden Entfernungen effizient, sicher, preiswert und vernetzt zu gestalten. Hier ist eine klare Aufgabenteilung zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft notwendig. Intelligente Vernetzung und digitale Prozesse optimieren die Logistik und machen Verkehre effizienter. Der Einsatz künstlicher Intelligenz vereinfacht und beschleunigt Prozesse in den Wertschöpfungsketten aller Mobilitätsbereiche.

Die Verkehrsunternehmen stehen vor der Herausforderung, trotz der wachsenden Intensität und Komplexität der Verkehrsabläufe eine hohe Beförderungsqualität

zu gewährleisten und tragen dafür Sorge, dass Passagierrechte eingehalten werden. Allerdings müssen die EU-Standards den Verantwortungsbereich der Transportunternehmen angemessen begrenzen, beispielsweise im Fall von Verkehrsstörungen durch höhere Gewalt.

Die Städte in Europa sind heterogen und historisch gewachsen, ihre Strukturen und Bedürfnisse sind vor Ort bekannt – es kann also keine einzige, allgemein gültige Lösung für lokale Verkehrsprobleme wie Stau oder Schadstoffemissionen geben. EU-Vorgaben müssen daher praxistauglich sein und dürfen nicht zu unverhältnismäßigem finanziellen oder bürokratischen Aufwand führen.



Verkehrsinformationen verfügbar machen, Open Data-Ansatz mit Augenmaß ausbauen, PSI-Richtlinie deckeln. Insbesondere staatliche Akteure müssen mehr Informationen bereitstellen, um eine hohe Qualität der Daten zu gewährleisten. Bürger und Unternehmen brauchen für ihre Mobilitätsentscheidungen aktuelle Informationen über die Verkehrslage und möglichst genaue Prognosen. Durch den »Open Data-Ansatz« können Verkehrsdaten europaweit bereitgestellt, ausgewertet, aufbereitet und über nationale Verkehrsträger- und Unternehmensgrenzen als Information unter Beachtung des Datenschutzes verfügbar gemacht werden. Die EU-Kommission, die EU-Mitgliedstaaten und die Verkehrsbranche haben sich im Rahmen der Delegierten Verordnung 2017/1926 auf eine gemeinsame Datenbasis für Verkehrsinformationen verständigt, die nun über Mobilitätsdatenplattformen verbreitet werden. Dieser Prozess muss jetzt aus der Pilotphase heraus verstetigt werden.

Im Zuge der Umsetzung der so genannten Richtlinie für Public Sector Information (PSI) müssen die Mitgliedstaaten darauf achten, dass öffentliche Verkehrsunternehmen nur die Daten veröffentlichen müssen, die bereits einvernehmlich in der Delegierten Verordnung festgelegt wurden. Andernfalls drohen deutliche Nachteile für öffentliche

Unternehmen, da sie ohne diese Deckelung auch hochwertige wettbewerbsrelevante Daten gegenüber Konkurrenzunternehmen freigeben müssten. Private und internationale Verkehrsunternehmen sind dagegen von dieser Regelung ausgenommen. Auch die Liste der »High Value Data-sets« ist entsprechend zu beschränken.

Von sehr großer Bedeutung ist auch eine sorgfältige und rechtssichere Regulierung der EU für den Zugang zu Fahrzeugdaten. Dafür müssen unterschiedlichste Zielsetzungen in einen sachgerechten Ausgleich gebracht werden. Die Fahrzeugintegrität und Verkehrssicherheit sind sehr hoch zu gewichten. Ebenso ist aber auf die Wahlfreiheit der Nutzer, Datenschutzbelange, Innovationsoffenheit und diskriminierungsfreien Zugang zu achten. Dies betrifft auch die Überprüfung sicherheits- und umweltrelevanter Daten durch unabhängige Dritte.

Vernetzte und automatisierte Mobilität vorantreiben. Bei der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Einführung von intelligenten Verkehrssystemen (IVS) im Straßenverkehr muss sich die EU-Kommission auf technische Themen und Standards beschränken und darf Mobilität nicht weiter verteuern. Dabei sind vorhandene Branchenstandards und technologische Trends zu berücksichtigen.



Mitentscheidend für den Erfolg der Digitalisierung im Verkehrssektor ist insbesondere die Kosten- und Nutzeinschätzung der Kunden, die bei der Entwicklung und Vermarktung innovativer Produkte und Dienstleistungen berücksichtigt werden muss. Bei der nationalen Umsetzung der IVS-Richtlinie ist darauf zu achten, dass funktionierende Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen und Dienstleistern nicht ausgehebelt und die nationalen Rechtsnormen nicht zu bürokratielastig und intransparent werden.

Die EU muss die Schaffung eines Rechtsrahmens für das automatisierte Fahren auf internationaler Ebene weiter unterstützen, damit entsprechende Systeme im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden können und ein größerer europäischer Markt entsteht. Voraussetzung für eine breite Akzeptanz des automatisierten und vernetzten Fahrens sind Nutzerfreundlichkeit und Rechtssicherheit. Hersteller und Verbraucher müssen sich darauf verlassen können, dass der Einsatz automatisierter Fahrfunktionen grenzüberschreitend in

allen EU-Mitgliedstaaten zulässig ist. Bei der Weiterentwicklung der einzelnen Automatisierungsstufen sind grenzüberschreitende Pilotprojekte und Testfelder weiter zu verfolgen.

Neben dem Straßenverkehr, dem Schienenverkehr und dem Luftverkehr sollte die EU auch Maßnahmen zur Unterstützung der digitalen Vernetzung in der Schifffahrt und Logistik ergreifen. Ein europaweit flächendeckendes leistungsfähiges Digitalnetz ist hierfür unverzichtbar.

Stadtverkehr vor Ort gestalten und Überregulierung vermeiden. Städte und Kommunen können selbst am besten entscheiden, welche Maßnahmen geeignet sind, um einen effizienten und leistungsfähigen Stadtverkehr zu gewährleisten. Jedoch bedarf es eines Mindestmaßes an harmonisierten Regeln, damit lokale Anforderungen nicht zu neuen Hindernissen im gemeinsamen Binnenmarkt führen. Die EU sollte sich darauf konzentrieren, solche geeigneten Rahmenbedingungen zu schaffen. Dazu zählen die Förderung des Erfahrungsaustausches zwischen den Akteuren, die finanzielle Unterstützung innovativer Verkehrsprojekte, die Anpassung beihilferechtlicher Regelungen, die Forschungsförderung und eine stärkere koordinierte Zusammenarbeit aller staatlichen Ebenen mit der Wirtschaft. Wo Zufahrtsbeschränkungen für Innen-

städte unvermeidbar sind, müssen sie soweit harmonisiert werden, dass Bürger und Logistikunternehmen z. B. hinsichtlich Emissionsanforderungen an Fahrzeuge oder Kennzeichnungspflicht europaweit einheitliche Rahmenbedingungen vorfinden.

EU-Fluggastrechte rechtssicher regeln und Balance zwischen Verbraucher- und Industrieinteressen herstellen.

Die Europäische Kommission hat bereits 2013 ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der europäischen Fluggastrechteverordnung vorgelegt. Das Gesetzgebungsvorhaben ist für Fluggäste und Fluggesellschaften gleichermaßen wichtig, weil es Rechtsunsicherheiten beseitigen und die Balance zwischen Verbraucher- und Industrieinteressen herstellen soll. Der vorgeschlagene Schwellenwert von fünf Stunden für eine Entschädigungspflicht bei Verspätungen auf Kurzstreckenflügen stellt eine praktikable Lösung dar. Fluggastrechte müssen in allen Mitgliedstaaten und für alle Geschäftsmodelle konsequent angewendet werden. Deutschland hat einen Rechtsrahmen geschaffen, der den Luftverkehr zusätzlich in ein freiwilliges, privatrechtliches Schlichtungsverfahren einbezieht. Damit nicht erneut Wettbewerbsverzerrungen entstehen, sollten Schlichtungsverfahren im Luftverkehr EU-weit eingeführt werden.

Haftungsausschluss bei höherer Gewalt im Schienenverkehr sicherstellen. In den Gesetzestext der Verordnung zu Passagierrechten im Schienenverkehr muss der Haftungsausschluss bei höherer Gewalt explizit und rechtssicher aufgenommen werden. Für den öffentlichen Verkehr ist es wirtschaftlich nicht tragbar, wenn Verkehrsunternehmen bei allen Unwetterschäden, Unfällen und ähnlichen Umständen für Folgeschäden bei Fahrgästen aufkommen müssten.



EUROPÄISCHEN BINNENMARKT VOLLENDEN -

WETTBEWERBSFÄHIGKEIT FÖRDERN

Einheitliche Märkte brauchen einheitliche Regeln für alle Marktteilnehmer. Dies gilt auch für den Verkehrssektor. Innerhalb Europas herrschen noch erhebliche Diskrepanzen zwischen den nationalen Märkten. Gleiche Wettbewerbsbedingungen in Europa sind noch lange nicht erreicht.

Auch über Europa hinaus sind harmonisierte Rahmenbedingungen für alle Unternehmen unabdingbar. Einseitige Marktöffnungen der EU für Wettbewerber aus

Drittstaaten schädigen nicht nur europäische Unternehmen, sondern auch nationale Volkswirtschaften und letztlich die gesamte EU.

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



Marktorientierte EU-Regeln für alle konsistent umsetzen. Eine global führende europäische Mobilitätsindustrie braucht faire internationale Wettbewerbsbedingungen. Für diese und für eine europäische Industriestrategie sollte sich künftig eine Vizekommissarin für Industrie einsetzen.

Die Offenheit der EU für Direktinvestitionen ist richtig, solange internationale Akteure auch europäische Investitionen ermöglichen. Investitionssperren (wie die Pflicht zu Joint Ventures) in Drittländern erzeugen jedoch unfaire Bedingungen. Dies schwächt die globale Position der europäischen Industrie. Durch internationale Handelsabkommen sind gleiche Chancen für europäische Unternehmen zu gewährleisten, die Unternehmen aus Drittstaaten in Europa bereits genießen.

Die Innovationsführerschaft der europäischen Industrie steht und fällt mit ihren Exporterfolgen. Durch ungleiche internationale Exportförderung wird der Wettbewerb um das beste Produkt jedoch verdrängt durch die beste Subvention. Im Mobilitätssektor wird diese Diskrepanz besonders deutlich. Die EU sollte sich für eine internationale Mäßigung der Exportförderung einsetzen.

Es sollten gleiche Anforderungen an die Beihilfe für ausländische wie europäische

Produkte gelten, um ruinösen Wettbewerb durch hoch subventionierte Produkte zu verhindern. Im Sinne eines fairen internationalen Wettbewerbs muss sich die EU gegen einseitige, den Verkehrssektor betreffende staatliche Subventionen in Drittstaaten einsetzen. Deshalb ist das EU-Beihilferecht um eine externe Dimension zu ergänzen, die gleiche Regeln für alle Anbieter schafft.

In einer Resolution zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Zulieferindustrie im Schienensektor benennt das EU-Parlament strategische Maßnahmen. Diese sind zu unterstützen und auszubauen und durch die im Jahr 2018 gegründete Expertengruppe zur Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie in Europa zügig anzugehen.

Europäische Schienenprojekte, die zum überwiegenden Teil aus europäischen Steuergeldern finanziert werden, sollen eine Mindestwertschöpfung von 50 Prozent in der EU sichern. So sehen es die europäischen Regeln vor. Dieser Grundsatz muss konsequenter als bislang angewendet werden. Derzeit erhalten in der EU zumeist diejenigen Angebote einen Zuschlag für öffentliche Aufträge, welche die niedrigsten Anschaffungspreise offerieren. Für eine nachhaltigere Vergabe müssen die EU, ihre Mitgliedsstaaten und die Infrastruktur-



branche die Regeln der öffentlichen Ausschreibungen konsequenter anwenden. Ferner sollte bei Ausschreibungen künftig deutlich mehr Gewicht auf die Gesamtkosten (Innovationen, Lebenszykluskosten) eines Angebots gelegt werden, um Innovationen und Schiene 4.0 zu unterstützen (MEAT-Prinzip).

Beständiges Regelwerk im Schienensektor sichern. Der europäische Gesetzgeber hat mit vier Eisenbahnpaketen ein ausreichend detailliertes Regelwerk für die Marktstruk-

turen der Schiene geschaffen. Diese Regeln gilt es vollständig in nationales Recht umzusetzen, in der Praxis anzuwenden und durch Regulierungsbehörden zu begleiten, bevor sie evaluiert werden. Derzeit besteht kein Bedarf für ein fünftes Eisenbahnpaket.

Öffentlich-private Forschungsinitiativen fortsetzen. Damit die europäische Mobilitätsbranche bei zunehmendem internationalen Wettbewerb ihre Führungsrolle behält, ist eine engagierte Forschung essentiell. Das europäische Forschungs-

programm »Horizon Europe Framework Program 2021-2027« sollte finanziell auskömmlich ausgestattet und das partnerschaftliche Instrument der »gemeinsamen Unternehmen« konsequent fortgeführt werden. Dafür sind sogenannte gemeinsame Unternehmen in den Annex von Horizon Europe aufzunehmen. Die Entwicklung von Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren, bessere Vernetzung und weitere Digitalisierung sollten Schwerpunkte sein.

Die mit einem Budget von bisher knapp 1 Milliarde Euro ausgestattete Initiative Shift2Rail trägt zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schienenbranche bei. Shift2Rail wird teils von der EU-Kommission, teils durch den Bahnsektor finanziert. Es ermöglicht Innovationsschübe für die Bahnindustrie, eine erhebliche Reduzierung der Systemkosten des Schienenverkehrs sowie die Erhöhung der Kapazität des Bahnsystems.

Für die nächste Förderperiode sollten die Rahmenbedingungen und die zu erreichenden Ziele aktualisiert werden, wobei ein möglichst großer Freiheitsgrad für die Art der Realisierung der Ziele verbleiben sollte, um Innovationen zu fördern. Hilfreich ist eine klare Abgrenzung der Aufgaben der Akteure. Dabei sollte die Industrie die interoperablen und zukunftsfähigen Produkte

entwickeln und liefern, um aufwendige Nachentwicklungen vorhandener Lösungen zu vermeiden. Universitäre Forschungseinrichtungen sollten durch ihre Grundlagenforschung Innovationen inspirieren. Gleichzeitig setzen sie Auftragsforschung für die Industrie um und schließen Innovationslücken. Die gewährten Förderquoten sollten den Refinanzierungsmöglichkeiten der jeweiligen Branche angepasst werden.

Automobilindustrie, Luftfahrt und Schifffahrt als europäische Schlüsselbranchen stärken.

Deutschland und Europa sind weltweit führende Automobilstandorte. Diese Stellung wird jetzt herausgefordert. Neue Antriebe und Kraftstoffe, Elektromobilität und die digitale Vernetzung revolutionieren den Straßenverkehr. Weltweit treten neue Wettbewerber in den Markt. Die Dynamik dieser Entwicklung ist sehr hoch. Die EU muss konsequent die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die europäischen Hersteller in diesem Wettlauf bestehen können. Mit Blick auf die Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs, die Elektromobilität und die Sektorkopplung zwischen Energiemarkt und Verkehr bestehen in Europa erhebliche Harmonisierungsdefizite. Europa muss ein einheitlicher starker Markt für neue Mobilität werden. Dem entgegenstehende Hürden müssen zügig beseitigt werden.



Auch in der Schifffahrt lässt der globale Wettbewerbsdruck nicht nach. Gegenwärtig haben vier der acht international bedeutendsten Linienreedereien ihren Sitz in Europa. Der Exportstandort Deutschland – besonders die Automobilindustrie, der Maschinenbau, die Chemie- und Pharmabranche – ist auf leistungsfähige Schifffahrtsunternehmen und wettbewerbsfähige Häfen angewiesen. Dem muss die EU Rechnung tragen und auf gute Rahmenbedingungen für die europäischen Unternehmen achten.

Auch als Luftfahrtstandort muss sich die EU auf wachsende Anforderungen vorbereiten. Neue Anbieter und Wettbewerber werden im Weltmarkt aktiv. Durch neue Antriebe, Kraftstoffe und Beförderungsformen, wie Urban Air Mobility, stehen auch hier Umbrüche bevor. Es gilt, die Technologieführerschaft zu erhalten. Programme zur För-

derung von Forschung und Entwicklung wie Horizon Europe, SESAR und Clean Sky, müssen fortgeführt und ausgebaut werden. Die Luftfahrt muss außerdem ein Schlüsselement der Wirtschaftsdiplomatie und Handelspolitik der EU werden. Die Exportflankierung bleibt wichtig – gerade angesichts weltweiter Handelskonflikte. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit EASA muss gestärkt und in ihrer internationalen Präsenz unterstützt werden.

DAS DEUTSCHE VERKEHRSFORUM

Wir sind die einzige verkehrsträger-übergreifende Wirtschaftsvereinigung des Mobilitätssektors im Personen- und Güterverkehr in Deutschland und Europa. Wir verstehen uns als Anwalt für Mobilität. Es geht uns um den Erhalt und die Verbesserung der Mobilitätsbedingungen als Grundvoraussetzung für Wachstum und Beschäftigung.

Wir vereinen Unternehmen und Verbände, Produzenten, Dienstleister, Berater und Vertreter der Nutzer. Unsere rund 170 Mitglieder bilden die gesamte Wertschöpfungskette im Mobilitätssektor ab. Wir verbinden die Verkehrswirtschaft mit anderen Branchen wie Energie, Bau, Telekommunikation, Finanzen und Beratung.

Hoher Stellenwert der Mobilität

Wir wollen die wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität noch stärker im Bewusstsein von Politikern und Bürgern verankern und die Rahmenbedingungen für die Verkehrsbranche verbessern.

Zukunftssichere und leistungsfähige Infrastruktur

Unsere Verkehrsinfrastruktur ist eine entscheidende Grundlage für die Wirtschaftskraft des Standortes Deutschland. Daher wollen wir Verkehrswege, die im Bestand gesichert, zukunftssicher ausgebaut und auf europäischer Ebene vernetzt sind. Dafür sind richtige Prioritäten bei der Infrastrukturplanung und konstant hohe Investitionen der öffentlichen Hand ebenso

nötig wie die starke Einbindung privater Partner in die Finanzierung.

Umweltschonende und energieeffiziente und leise Mobilität

Wir plädieren für eine zielführende Klimapolitik und einen sachlichen Umgang mit dem Thema Verkehrslärm. Umweltinteressen und wirtschaftliche Erfordernisse müssen politisch ausgewogen berücksichtigt und ökologische Fortschritte durch Investitionen in neue Technologien gefördert werden.

Intelligent vernetzte Verkehrssysteme

Wir wollen intelligente Mobilitätsketten, in denen alle Verkehrsträger ihre Stärken voll ausspielen können. Entsprechende Daten müssen entlang der Transportkette über Unternehmens-, System- und Staatsgrenzen hinweg frei austauschbar sein.

Sichere, kundenfreundliche und bezahlbare Mobilitätsangebote

Der Verkehrssektor sichert die Versorgung und die Mobilität der Bürger in Beruf, Alltag und Freizeit. Wir wollen, dass Fortbewegung nicht zum Luxusgut wird. Verkehrssicherheit bei Infrastruktur und Fahrzeugen muss noch weiter erhöht werden.

Wettbewerbsfähiger Logistikstandort Deutschland

Deutsche Logistikunternehmen schaffen für die deutsche Wirtschaft die Voraussetzungen für Arbeitsteilung und Weltmarktführerschaft. Wir setzen uns für die notwendigen wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen ein, vor allem bei Verkehrswegen, Transportkosten, Steuern und Sicherheitsstandards. Zudem müssen die ausgezeichnete Ausbildung von Fachkräften und die attraktiven Arbeitsplätze für Nachwuchskräfte gesichert werden.

MITGLIEDER

DES DEUTSCHEN VERKEHRSFORUMS

A

- Abellio GmbH, Berlin
- ACV Automobil-Club Verkehr e.V., Köln
- ADAC e.V., München
- AD HOC Gesellschaft für Public Relations mbH, Gütersloh
- Adolf Würth GmbH & Co. KG, Künzelsau
- AGES International GmbH & Co. KG, Langenfeld
- Airbus Operations GmbH, Hamburg
- ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
- AMAZON Deutschland Services GmbH, München
- Andreas Schmid Logistik AG, Gersthofen
- APCOA PARKING Holdings GmbH, Stuttgart
- ARS Altmann AG, Wolnzach
- Arthur D. Little GmbH, Frankfurt/M
- Assecor GmbH, Berlin
- AUDI AG, Ingolstadt
- Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG, Bonn
- Autohof – Tanken – Rasten – Parken eG, Herbolzheim

B

- BearingPoint GmbH, Frankfurt/M
- BEITEN BURKHARDT Rechtsanwalts-gesellschaft mbH, Berlin
- Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) AöR, Berlin
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR, Berlin
- BLG Logistics Group AG & Co. KG, Bremen
- BMW AG, München
- Boeing Operations International, Inc., Berlin
- Bombardier Transportation GmbH, Berlin
- BP Europa SE, Hamburg
- BPW Bergische Achsen KG, Wiehl
- bremenports GmbH & Co. KG, Bremen
- Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V., Berlin
- Brunsbüttel Ports GmbH, Brunsbüttel

C

- CBH Rechtsanwälte Cornelius Bartenbach Haesemann & Partner Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB, Köln
- CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechtsanwälten und Steuerberatern mbB, Berlin
- COMMERZBANK AG, Frankfurt/M
- Condor Flugdienst GmbH, Frankfurt/M
- Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven

D

- Daimler AG, Stuttgart
- DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg
- DEKRA e.V., Stuttgart
- Dettmer Group KG, Bremen
- Deutsche Bahn AG, Berlin
- Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), Berlin
- Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt/M
- Deutsche Post AG, Bonn

- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG, Köln
- DFDS Seaways GmbH, Cuxhaven
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen
- DHL Freight Germany Holding GmbH, Bonn
- DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Köln
- Dornier Consulting International GmbH, Berlin
- DVV Media Group GmbH, Hamburg
- DXC Technology Deutschland GmbH, Bad Homburg
- Dyckerhoff GmbH, Wiesbaden
- DZ BANK AG, Frankfurt/M

E

- Ernst Frankenbach GmbH, Mainz-Kastel
- Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin

F

- Fichtner Water and Transportation GmbH, Stuttgart
- Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf
- Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg
- Flughafen Köln/Bonn GmbH, Köln
- Flughafen München GmbH, München
- Fraport AG, Frankfurt/M
- Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS), Nürnberg

G

- GEFCO Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf
- Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH, Berlin
- GOMULTIMODAL GmbH, Hamburg
- Greenberg Traurig Germany, LLP, Berlin
- GRE-Gauff Rail Engineering GmbH & Co. KG, Frankfurt/M

H

- HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Hannover
- Hafen Hamburg Marketing e.V., Hamburg
- Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
- Hamburger Hochbahn AG, Hamburg
- Hamburg Port Authority AöR, Hamburg
- Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ApS & Co KG, Hamburg
- Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., Berlin
- Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, Osnabrück
- Hermes Germany GmbH, Hamburg
- HOCHTIEF Aktiengesellschaft, Essen
- HOPPECKE Batterien GmbH & Co. KG, Brilon-Hoppecke
- Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG, Wesel

I/J

- IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin
- IBM Deutschland GmbH, Ehningen
- igr AG, Hamburg

- JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven

K

- Kaspersky Labs GmbH, Ingolstadt
- KCW GmbH, Berlin
- KfW IPEX-Bank GmbH, Frankfurt/M
- Kienbaum Consultants International GmbH, Düsseldorf
- Knorr-Bremse AG, München
- KombiConsult GmbH, Frankfurt/M
- Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG, Hamburg
- KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen Kraftverkehrs VaG, Hamburg
- Kühne + Nagel (AG & Co.) KG, Hamburg

L

- Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt/M
- Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig
- Liebherr-Aerospace & Transportation SAS, Toulouse (F)
- Lime Bike Germany GmbH, Frankfurt/M
- Linklaters LLP, Berlin
- LNC LogisticNetwork Consultants GmbH, Hannover
- LogPay Financial Services GmbH, Eschborn
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München
- Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, Lübeck

M

- Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Mainz
- MAN Truck & Bus SE, München
- Maritime LNG Plattform e.V., Hamburg
- Max Aicher GmbH & Co. KG, Freilassing
- McKinsey & Company, Inc., München
- Messe Frankfurt Venue GmbH, Frankfurt/M
- MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, Mannheim
- Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA, Karlsruhe
- Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig/Halle
- M&M Militzer & Münch Deutsche Holding GmbH, Hof
- Mobileye Germany GmbH, An Intel Company, Düsseldorf
- MOIA GmbH, Berlin
- MOSOLF SE & Co. KG, Kirchheim/Teck
- MTU Aero Engines AG, München

N

- NIIT Technologies GmbH, Stuttgart
- NILES-SIMMONS-HEGENSCHEIDT GmbH, Chemnitz
- North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co., Bremerhaven

O

- Oliver Wyman GmbH, München
- On Rail GmbH, Mettmann

P

- PANALPINA Welttransport (Deutschland) GmbH, Mörfelden
- PLANCO Consulting GmbH, Essen
- Plasser & Theurer GmbH, Wien
- Port of Rotterdam, Rotterdam
- PricewaterhouseCoopers AG WPG, Frankfurt/M

R

- Railistics GmbH, Wiesbaden
- Ramboll Management Consulting GmbH, Hamburg
- RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss
- RIO | The Logistics Flow, München

- RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim
- Robert Bosch GmbH, Stuttgart
- Rödl & Partner GbR Wirtschaftsprüfer Steuerberater Rechtsanwälte, Nürnberg
- Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG, Dahlewitz

S

- Schenker AG, Essen
- Schenker Deutschland AG, Kelsterbach
- Schnellecke Group AG & Co. KG, Wolfsburg
- Schüßler Plan GmbH, Düsseldorf
- Seaports of Niedersachsen GmbH, Oldenburg
- Seehafen Wismar GmbH, Wismar
- Siemens Mobility GmbH, Berlin
- Sopra Steria SE, Hamburg
- Stadler Pankow GmbH, Berlin

T

- Talgo (Deutschland) GmbH, Berlin
- Telefónica Germany NEXT GmbH, München
- Teradata GmbH, Augsburg
- TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Mainz
- Thales Management & Services Deutschland GmbH, Stuttgart
- thyssenkrupp Steel Europe AG, Duisburg
- Toll Collect GmbH, Berlin
- TRAFINEO GmbH & Co. KG, Bochum
- TransCare GmbH, Wiesbaden
- Transdev GmbH, Berlin
- TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg
- T-Systems International GmbH, Frankfurt/M
- TX Logistik AG, Troisdorf

U

- UBER Germany GmbH, Berlin
- UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG, Kleinostheim
- United Parcel Service Deutschland S.à.r.l. & Co. OHG, Neuss

V/W

- VDA Verband der Automobilindustrie e.V., Berlin
- VdTÜV - Verband der TÜV e.V., Berlin
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln
- VITRONIC Dr.-Ing. Stein Bildverarbeitungssysteme GmbH, Wiesbaden
- VOLKSWAGEN Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- Vössing Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf
- Vossloh Aktiengesellschaft, Werdohl
- VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

Z

- ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Hamburg
- Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK), Bonn
- ZVEI – Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V., Frankfurt/M
- Zweirad-Industrie-Verband e.V., Bad Soden am Taunus

www.verkehrsforum.de