

2013/2014 >

*Report*

**Herausgeber:**

Deutsches Verkehrsforum e.V.  
10785 Berlin, Klingelhöferstraße 7  
Telefon: 030 263954-0  
Telefax: 030 263954-22  
Internet: [www.verkehrsforum.de](http://www.verkehrsforum.de)  
E-mail: [info@verkehrsforum.de](mailto:info@verkehrsforum.de)

Verantwortlich für den Inhalt:  
Ingrid Kudirka

Fotos: BMVBS (S. 18); BP Europa SE (S. 10);  
Deutsche Bahn AG (S. 4, 19, 35); Deutsche  
Lufthansa AG (S. 37); Deutsche Verkehrswacht  
(S. 20); DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
(S. 9); Dieter Schneider (S. 22); European Union  
2013 - EP (S. 4, 13); Fotolia (S. 4, 7); Fraport AG  
Fototeam S. Rebscher (S. 29); H. Schacht (S. 6);  
Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG  
(S. 26), Hamburger Hafen und Logistik AG (S. 4,  
15, 31); Inmagine.com (Titel); Katrin Knoke  
(S. 23); Marco Urban (S. 14); The Linde Group  
(S. 4, 25); United Parcel Service of America, Inc.  
(S. 32)

Layout und Produktion:  
[msm.media](http://msm.media) | [amadea.berlin](http://amadea.berlin)  
[www.amadea-berlin.de](http://www.amadea-berlin.de)

Berlin, Februar 2014

# DEUTSCHES VERKEHRSFORUM REPORT 2013/2014

**Inhalt:**

Deutsche Verkehrspolitik . . . . . 6  
Europäische Verkehrspolitik . . . . . 12  
Infrastruktur und Finanzierung . . . . . 18  
Umwelt und Energie . . . . . 24  
Güterverkehr und Logistik . . . . . 30  
Personenverkehr und Vernetzung . . . . . 34  
Chronik 2013/2014 . . . . . 38  
Foren und Positionen 2013/2014 . . . . . 46  
Präsidium des Deutschen Verkehrsforums . . . 48  
Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums . . . 50





**Klaus-Peter Müller**

**Vorsitzender des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum,  
Vorsitzender des Aufsichtsrates, COMMERZBANK AG**

## DEN KONSENS JETZT NUTZEN

Deutschland hat eine neue Bundesregierung. Das bietet die Chance, unseren Wirtschafts- und Mobilitätsstandort weiter voranzubringen. Der Konsens über notwendige Veränderungen ist groß – vor allem im Umgang mit der Verkehrsinfrastruktur. Es ist das Gebot der Stunde, diese Einigkeit zu nutzen. Denn die Risiken der gegenwärtigen Entwicklung sind erheblich. Der internationale Wettbewerb im Transportsektor wird immer schärfer. Standorte außerhalb der EU bieten mehr wirtschaftliche Dynamik und Anreize. Die Margen deutscher Verkehrsunternehmen sind massiv unter Druck geraten.

In dieser Situation kommt es vor allem darauf an, unsere Verkehrswege zukunftsfest zu machen: Der offensichtliche Verfall der Straßen und Schleusen muss gestoppt, Schienenkorridore, Autobahnen und Wasserwege müssen mit klaren Prioritäten ausgebaut, der Zu- und Ablauf der Häfen verbessert und die Betriebszeiten deutscher Flughäfen abgesichert werden.

Der Koalitionsvertrag bietet dazu Erfolg versprechende Ansatzpunkte. Ausdrücklich wird darin die Bedeutung der Mobilität für die Menschen und die Wirtschaft anerkannt. Die Bundesregierung will in der gesamten Legislaturperiode 5 Milliarden Euro mehr in die Verkehrsinfrastruktur investieren. Notwendig wäre allerdings ein Plus von 4 Milliarden pro Jahr – nur für die Verkehrswege des Bundes. Deshalb sollten die zu-

gesagten 5 Milliarden Euro zum einen rasch investiert und zum anderen aufgestockt werden.

Das DVF erwartet außerdem, dass alle Einnahmen aus Nutzerabgaben zusätzlich in den Verkehrshaushalt fließen. In jeden Fall muss der Bund die Finanzierungsmechanismen reformieren und klarere Schwerpunkte setzen. Die überjährige Verwendung von Investitionsmitteln, ein »Nationales Prioritätenkonzept« und ein regelmäßiger »Verkehrsinfrastrukturbericht« sind richtige Maßnahmen.

Kritisch ist, dass sich die Koalitionsfraktionen nicht durchgerungen haben, die Abschaffung der Luftverkehrssteuer und eine verlässliche Nachfolgeregelung zur Finanzierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs und der kommunalen Straßen in ihr Programm zu schreiben. Aber selbst wenn der Koalitionsvertrag hierzu schweigt – der Handlungsdruck wächst. Wir setzen darauf, dass die Bundesregierung bereit ist, rechtzeitig Lösungen zu finden.

Als Mobilitätsverband der deutschen Wirtschaft bietet das Deutsche Verkehrsforum den politischen Entscheidungsträgern weiterhin seine Kompetenz an – damit der Mobilitätsstandort Deutschland auch in Zukunft stark bleibt.

Ihr  
Klaus-Peter Müller

# DEUTSCHE VERKEHRSPOLITIK

Viele zentrale Forderungen des Deutschen Verkehrsforums (DVF) wurden im Koalitionsvertrag aufgegriffen. Allerdings lässt die Vereinbarung erheblichen Interpretationsspielraum. Der neue Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, und die Verkehrspolitik des Bundestags sind gefordert, nun für echte Strukturreformen zu kämpfen. Denn die Finanzierung der Verkehrswege muss aus dem Klammergriff der Haushälter gelöst werden – gefragt ist ein entschlossenes politisches Handeln.

Die neue Bundesregierung steht vor der Aufgabe, die Zukunftsperspektive unseres Landes langfristig abzusichern. Dies gilt auch für die Verkehrsinfrastruktur, in die jahrzehntelang zu wenig investiert worden ist. Im Laufe der Koalitionsverhandlungen wurden bedauerlicherweise nicht nur anerkannt notwendige zusätzliche Haushaltsmittel reduziert, sondern auch elementare Reformvorhaben abgeschwächt. Im Koalitionsvertrag geblieben sind wichtige Ansatzpunkte für mehr Effizienz bei der Realisierung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Diese positiven Ansätze müssen nun mit konkreten

## Zuverlässige Finanzierung

Der Bund will laut Koalitionsvertrag in der gesamten Legislaturperiode 5 Milliarden Euro zusätzlich in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur investieren. Das ist ein erfreuliches Signal. Es sollte jedoch nicht verkannt werden, dass dieser Betrag weit unter dem allgemein anerkannten zusätzlichen Bedarf von 4 Milliarden Euro jährlich liegt. Daher kann die von den Koalitionären zugesagte Erhöhung nur ein erster Schritt zur Verstetigung der Haushaltlinie auf höherem Niveau sein. Das DVF erwartet, dass diese Summe aus dem allgemeinen Bundeshaushalt »on top«



**»Unser künftiger Wohlstand wird maßgeblich davon abhängen, wie wir unsere Infrastruktur ausbauen und organisieren. Dazu müssen wir mehr und intelligenter investieren.«**

Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Instrumenten in die Praxis umgesetzt werden. Anhaltspunkte dafür geben die »Handlungsempfehlungen 2013plus« aus der Wahlbroschüre des DVF.

für die Bundesverkehrswege aufgebracht wird. Falls es darüber hinaus zusätzliche Mauteinnahmen gibt, müssen diese vollständig und ebenfalls zusätzlich in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Das Bekenntnis, dass »die Nettoeinnahmen aus



## STANDPUNKT

### Kernaufgaben für die Bundesregierung

- **Infrastruktur:** Stringente Priorisierung des BVWP 2015 auf Basis eines »Verkehrsinfrastrukturberichts«; Vorrang für national und europäisch bedeutende Verkehrswege; Sicherung der Mittel durch Finanzierungsinstrumente über mehrere Jahre
- **Straßenverkehr:** Verlässlichkeit bei der Einführung von innovativen Antrieben und alternativen Kraftstoffen; langfristige Förderung von Elektromobilität mit Fokus auf Speichertechnologie, Normierung und Infrastruktur; Anreize für Fahrzeuge mit Gasantrieb sowie für Forschung und Entwicklung von Biokraftstoffen; Berücksichtigung von Innovationszyklen bei der Fortschreibung von CO<sub>2</sub>-Grenzwerten für Fahrzeuge
- **Schieneverkehr:** Keine zusätzlichen Belastungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch das EEG; Mittel für die Lärmsanierung dauerhaft erhöhen; Umrüstung auf lärmarme Bremsen stärker fördern; Engagement bei der EU für diskriminierungsfreien Netzzugang und Betrieb sowie Modelloffenheit bei Organisation von Netz und Transport; Reform der Zulassung von Schienenfahrzeugen
- **Luftverkehr:** Sicherung wettbewerbsfähiger Betriebszeiten der Flughäfen; Abschaffung der Luftverkehrssteuer und Wettbewerbsneutralität des Emissionshandels; Erstellung eines strategischen Zukunftskonzepts für den Luftverkehrstandort Deutschland
- **Häfen und Schifffahrt:** Nachfragegerechter Ausbau der seewärtigen Hafenzufahrten und Hinterlandanbindungen; Ertüchtigung der wichtigen Wasserstraßen und Ausbau der strategischen Vernetzung von See- und Binnenhäfen; Förderung von flüssigem Erdgas als Schiffskraftstoff

der Nutzerfinanzierung ohne Abstriche in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden«, ist in der Koalitionsvereinbarung ausdrücklich festgehalten.

Um überhaupt zu wissen, mit welcher Summe und an welcher Stelle vordringlich investiert werden soll, hat das DVF vorgeschlagen, einen »Verkehrsinfrastrukturbericht« über den Zustand der Bundesverkehrswege zu erstellen, der im Abstand von 2 Jahren aktualisiert wird. Dieser Vorschlag wurde im Koalitionsvertrag aufgegriffen. Auch ein »Nationales Prioritätenkonzept im Bundesverkehrswegeplan und in den Ausbau-

- Finanzierungskreisläufe für die Verkehrsträger mit überjähriger Planungs- und Finanzierungssicherheit weiterentwickeln
- Geeignete Instrumente der Doppik nutzen
- Privates Kapital stärker beteiligen

Auch die im Koalitionsvertrag ausdrücklich benannte Planungssicherheit ist für die effiziente Sanierung, den Erhalt sowie den Aus- und Neubau der Verkehrswege unabdingbar. Werden die Gelder, so wie bisher, vom Bund erst im Laufe des Jahres für ein Projekt bewilligt, kann beispielsweise die Deutsche Bahn erst jeweils ab



»Wir begrüßen die Ankündigung der Bundesregierung, im Rahmen eines Luftverkehrskonzepts Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrs zu erarbeiten.«

Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands, Fraport AG

gesetzt mit der Zielgröße 80 Prozent der Mitteleausrüstung in den Erhalt der Verkehrswege zu investieren« findet das DVF richtig.

#### Strukturreformen umsetzen

Positiv wertet das DVF, dass die Bundesregierung die Überjährigkeit der Finanzmittel als wichtiges Reformelement im Blick hat, um die bestehenden Strukturprobleme abzumildern. Der Koalitionsvertrag hält ausdrücklich fest, dass notwendige haushaltsrechtliche Voraussetzungen geschaffen werden sollen, um eine überjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit zu gewährleisten. Im Koalitionsvertrag fehlt jedoch die Präzisierung, mit welchen Instrumenten – beispielsweise Sondervermögen, Fonds oder einer Selbstbewirtschaftung – das Ziel konkret erreicht werden soll. Die DVF-Wahlbroschüre gibt dazu unter dem Stichpunkt »Nachhaltig finanzieren« folgende Handlungsempfehlungen:

- Finanzmittel vom Haushaltsjahr lösen und Überträge ermöglichen, beispielsweise durch Fondslösungen oder Finanzierungsvereinbarung
- Kompetenzen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft erweitern

Jahresmitte bauen und entsprechend Ingenieure einstellen. Damit verzögert sich das gesamte Projekt und wird teurer – vor allem wenn sich dieser Vorgang jedes Jahr wiederholt.

Der Bund ist aufgerufen, auch bei den Ländern und Kommunen für Planungssicherheit zu sorgen und schnellstmöglich Klarheit über die künftigen Entflechtungsmittel und das »Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz« (GVFG) zu schaffen. Andernfalls würden dort wichtige Investitionen unterlassen. Ebenso ist unsicher, in welcher Form die Fortschreibung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr erfolgt.

#### Bekanntnis zu ÖPP

Das DVF erwartet außerdem, dass die Bundesregierung weiterhin das Potenzial von öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) für die Verkehrsinfrastruktur nutzt. Das Bekenntnis, ÖPP weiterzuentwickeln, ist wichtig und richtig. So soll die Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Geldgebern als zusätzlicher Beschaffungsvariante genutzt werden, wenn dadurch Kosten gespart und Projekte wirtschaftlicher umgesetzt werden

können. Mehr Effizienz im Straßenbau fordert das DVF schon lange und begrüßt daher die Absicht, die Auftragsverwaltung Straße zu reformieren. Der Bund will gemeinsam mit den Ländern Vorschläge erarbeiten und umsetzen sowie verstärkt Anreizsysteme einsetzen, etwa ein Bonus-Malus-System bei der Ausschreibung.

#### **Luftverkehrssteuer abschaffen**

Äußerst kritisch bewertet das DVF, dass die von Verkehrs- und Wirtschaftspolitikern geforderte Abschaffung der Luftverkehrssteuer nicht in den Koalitionsvertrag aufgenommen wurde. Der Luftverkehrsstandort Deutschland hat durch einseitige Belastungen und Restriktionen in den letzten Jahren deutlich an Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt. Das DVF hofft, dass die neue Bundesregie-

rung diese Entwicklung stoppt und weitere Arbeitsplätze im Luftverkehr nicht verloren gehen. Richtige Ansatzpunkte sind die klare Absage der Bundesregierung an Nachtflugverbote und die Absicht, ein strategisches Gesamtkonzept für die Zukunft des Luftverkehrs in Deutschland auszuarbeiten.

#### **Planungssicherheit für die Schiene**

Besonders positiv wertet das DVF, dass die »Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene« verlängert werden soll. Ebenso soll ein Planungsvorrat gesichert werden. Allerdings fehlt hier ein klares Bekenntnis zur nachfragegerechten Mittelerrhöhung so, wie es das DVF in seiner Wahlbrochure vorgeschlagen hat. Mit der Bereitstellung von Mitteln für den Erhalt netzrelevanter Güter-





verkehrsstrecken der nichtbundeseigenen Eisenbahnen und mit dem Fortbestand der Ausnahmeregelung bei der EEG-Umlage wurden zwei wichtige Forderungen des DVF erfüllt.

Die Züge müssen europäisch zugelassen werden, damit der Schienenverkehr sein Potenzial im grenzüberschreitenden Verkehr voll ausspielen kann. Das Ziel der Koalitionäre, sich für eine EU-weit einheitliche Zulassung einzusetzen, unterstützt das DVF genauso wie die Fortsetzung der begonnenen Reformen der Zulassungsverfahren in Deutschland.

#### **Kraftstoffstrategie weiterentwickeln**

Das DVF begrüßt den differenzierten inhaltlichen Ansatz der »Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie« (MKS) der Bundesregierung und hat dies auch in einem Strategiepapier bewertet. Die MKS thematisiert wichtige Eckpunkte und eine große Bandbreite nützlicher Maßnahmen. Allerdings lässt die Strategie viele Umsetzungsfragen offen. Laut Koalitionsvertrag soll die MKS weiterentwickelt werden. Um den Mehrwert der MKS auszuschöpfen, müssen die enthaltenen Maßnahmen priorisiert, konkretisiert und umgesetzt werden.

Zu den positiven Aspekten im Koalitionsvertrag zählt auch die Verlängerung der Energiesteuerermäßigung für Erdgas und Autogas über 2018 hinaus. Damit ist eine wichtige Forderung des DVF erfüllt. Weitere Pluspunkte sind die Fortsetzung der strategischen Förderung alternativer Antriebe und Kraftstoffe, die nutzerorientierten Anreize für den Markthochlauf der Elektromobilität und die Einführung einer günstigen Mautklasse für Euro-VI-Lkws.

#### **Besserer Lärmschutz**

Um die Akzeptanz für Mobilität zu erhöhen, müssen Anwohner, die von Verkehrslärm betroffen sind, frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen werden. Der effektivste Lärmschutz ist an der Quelle – das hat das DVF sowohl in seinem Strategiepapier »Aktionsplan Verkehrslärm« als auch in seiner Wahlbroschüre darge-

legt. Sinnvollerweise soll laut Koalitionsvertrag die Reduktion des Lärms vorrangig an der Quelle erfolgen. Der Bund will die berechtigten Anliegen der an Flughäfen lebenden Menschen genauso ernst nehmen wie die Sorge um die wirtschaftliche Zukunft des Luftverkehrsstandorts und die damit verbundenen Arbeitsplätze. Dazu sollen die Flächennutzung an Flughäfen und die flugbetrieblichen Verfahren verbessert werden.

Vermarktungsoffensive »Logistics made in Germany«, die Schaffung von zusätzlich 6.000 Lkw-Stellplätzen und die Beibehaltung der Förderung des kombinierten Verkehrs (KV) auf hohem Niveau.

Auch die Entscheidung der Bundesregierung, das »Nationale Hafenkonzept« fortzuführen, beim Infrastrukturausbau einen klaren Schwer-

### »Schädliche Standortfaktoren sollten entschärft werden, etwa steigende Security-Anforderungen, Abgabenlast oder ökologische Regulierung.«



Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung, Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG

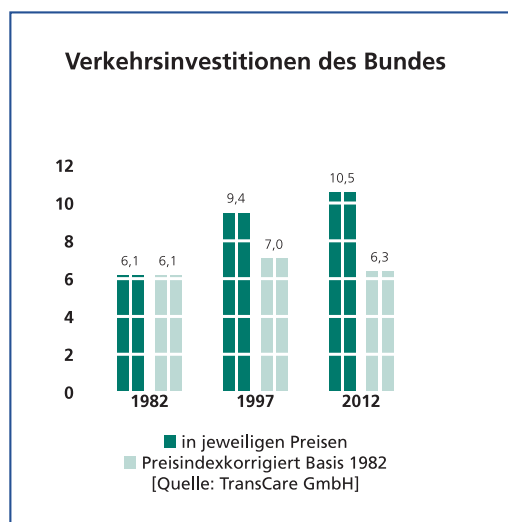
Wichtig ist die klare Aussage, dass die Bundesregierung generelle Nachtflugverbote ablehnt.

Die Finanzmittel für die Lärmschutzprogramme bei Straße und Schiene sollen erhöht und die Weiterentwicklung des begonnenen Umrüstungsprogramms für Bremsen von Güterwagen in Deutschland und Europa weitergeführt werden. Das DVF unterstützt die Bundesregierung darin, sich vor allen für eine Umrüstung der Schienengüterwagen auf europäischer Ebene mit Nachdruck einzusetzen. Mit der seit Mitte 2013 europäisch zugelassenen LL-Sohle (low friction – low noise) können nun alle in der EU verkehrenden Güterwagen auf die neue Technologie direkt und einfach umgerüstet werden. Bei umgerüsteten Wagen halbiert sich das Abrollgeräusch. Allerdings sind die Betriebskosten der LL-Bremssohle im Vergleich zur Grauguss-Sohle sehr viel höher, sodass insbesondere die ausländischen Wagenhalter, die durch die stark belasteten Strecken in Deutschland fahren, Anreize für die Umrüstung seitens der EU brauchen.

#### Kontinuität in Hafen- und Logistikpolitik

Aus Sicht der Logistikbranche ist die im Koalitionsvertrag erklärte Kontinuität besonders wichtig, wie die Weiterentwicklung des »Aktionsplans Güterverkehr und Logistik«, die Fortsetzung der

punkt auf die Anbindung und Vernetzung der Häfen zu setzen und für den Erhalt der Binnenwasserstraßen zu sorgen, bewertet das DVF positiv – ebenso den Reformprozess der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), der unter Einbindung der Beschäftigten weiterentwickelt werden soll. Es ist notwendig, dass bei der Priorisierung der WSV-Reform auch zusätzliche Kriterien neben der Tonnage eine Rolle spielen. Ein guter Schritt ist zudem die Öffnung von KfW-Programmen für den Ausbau der Hafen- und Schiffskapazität im Bereich Offshore-Windenergie.



Verkehrsinvestitionen des Bundes 1982/1997/2012 in jeweiligen Preisen und preisindexkorrigiert auf Basis des Jahres 1982 (Mittelwert aus den Preisindizes im Ingenieurbau für Straßenbau, Straßen- und Brückenbau und Ortskanäle); 1982: nur alte Bundesländer; Investitionen von Ländern/Gemeinden nicht berücksichtigt.

# EUROPÄISCHE VERKEHRSPOLITIK

Die Europäische Kommission hat mehrere Harmonisierungsvorhaben für den Verkehrs- und Dienstleistungsbereich vorbereitet. Sinnvoll ist eine Harmonisierung, wenn sie die Barrieren zwischen den Mitgliedstaaten für Dienstleister und Kunden aus dem Weg schafft und damit die Wertschöpfung gesteigert und die Mobilität verbessert werden. Im Schienensektor ist dies durch technische Harmonisierungen möglich. Bei der Zustellung von Paketen droht die EU-Kommission jedoch über das Ziel hinauszuschießen, wenn sie sogar die Gewinnspanne und die Preise reglementieren will.

Eine europaweit einheitliche Zulassung für Schienenfahrzeuge ist längst überfällig. Trotz der bereits in den 90er-Jahren begonnenen Harmonisierungsprozesse durch technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) bestehen weiterhin viele Unterschiede im europäischen Schienenverkehr, die ein grenzüberschreitendes Fahren erschweren. Anders als Pkws und Flugzeuge benötigen Lokomotiven Einzelzulassungen der jeweiligen EU-Mitgliedstaaten, um über nationale Grenzen hinweg fahren zu dürfen. Diese Barrieren schaden der innovationsfähigen Bahntechnologiewirtschaft in Deutschland, die hierzulande mehr als 50.000 Personen direkt be-

schäftigt. Daher befürwortet das DVF ausdrücklich die Bestrebungen der EU, die Regeln und Prozesse im Rahmen des sogenannten 4. Eisenbahnpakets zu harmonisieren – eines Bündels an

## **Marktöffnung im Schienensektor**

Richtlinien und Verordnungen, die die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Eisenbahnmarkts stärken.

Bestandteile des 4. Eisenbahnpakets sind die Vorschläge für eine gestärkte Europäische Eisenbahnagentur (ERA), die harmonisierten Sicherheitsregeln und die Öffnung nationaler Märkte für den Wettbewerb. Es soll ein einfacherer Betrieb von Zügen ermöglicht werden, indem eine Sicherheitsbescheinigung für die gesamte EU gilt. Das spart Zeit und Kosten für Eisenbahnunternehmen und Hersteller. Entsprechend den Be-



**»Oberstes Primat haben Sicherheit und Funktionalität – deshalb muss die Zugzulassung europäisiert, vereinfacht und beschleunigt werden.«**

Dr. Anton Hofreiter MdB, Vorsitzender der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

schließen der EU-Verkehrsminister Ende November 2013 und des EU-Parlaments im Dezember desselben Jahres soll die ERA nach und nach für Sicherheitsbescheinigungen grenzüberschreiten-

schließen der EU-Verkehrsminister Ende November 2013 und des EU-Parlaments im Dezember desselben Jahres soll die ERA nach und nach für Sicherheitsbescheinigungen grenzüberschreiten-



## STANDPUNKT

### Zugzulassung - planbar und effizient gestalten

- Die Sicherheitsregeln sollten europäisch harmonisiert werden, ohne das Sicherheitsniveau zu senken.
- Die Kompetenzen sollten zügig bei der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) gebündelt werden.
- Die ERA muss mit ausreichend kompetentem Personal ausgestattet sein.
- Eine gegenseitige Anerkennung nationaler Zertifizierungen ist zu unterstützen.

der Verkehre zuständig sein. Eine engere Zusammenarbeit der nationalen und der europäischen Behörden soll Transparenz schaffen und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs verbessern, ohne das Sicherheitsniveau abzusenken. Aus Sicht des DVF ist es wichtig, dass im weiteren Verhandlungsprozess eine kurze Übergangsfrist für das neue Verfahren festgelegt wird und die ERA ausreichende Personalressourcen für ihre Aufgaben erhält. Von einem europaweit harmonisierten Zulassungsverfahren profitieren letztlich auch die Kunden, da die Fahrzeuge preiswerter und schneller in den Markt gebracht werden können. Der endgültige Beschluss zur schnelleren Zugzulassung hängt noch von der Abstimmung des gesamten 4. Eisenbahnpakets ab.

### Leise Güterwagen

Nach zweijähriger Testphase im Praxisbetrieb erhielt die leise Bremssohle »LL-Sohle« eine dauerhafte Zulassung. Damit steht eine preiswertere Technologie für die Umrüstung der Bremssysteme von Schienengüterwagen zur Verfügung. Die Bestandsflotten können damit grundsätzlich ohne umfangreiche Umbauten auf leise Systeme

ne 20-prozentige Kofinanzierung der Bremsumrüstung ist ein erster Schritt. Das DVF hat hierzu das Positionspapier »Schienenlärm an der Quelle reduzieren« im Januar 2014 neu aufgelegt.

Deutschland stellt im Verlauf von 8 Jahren 152 Millionen Euro für die Bremsumrüstung zur Verfügung und finanziert damit hälftig die einmaligen Umrüstungskosten. Der Sektor trägt durch erhöhte Trassenpreise zur Finanzierung des anderen Teils bei. Hinderlich bleiben die deutlich höheren Betriebskosten der Wagen mit LL-Sohle. Daher sollten weitere diskriminierungsfreie Anreize für leise Güterwagen geschaffen werden.

### Hafenumschlagdienste

Neue Regelungsvorschläge hat die EU-Kommission auch für Häfen unterbreitet. Gegenstand intensiver Diskussion im DVF sind der Verordnungsvorschlag zum Marktzugang für Hafendienstleistungen und die EU-Konzessionsrichtlinie. Mit der »Hafenzugangsverordnung« könnte das Kapitel der »Port Packages« endgültig zum Abschluss gebracht werden. Voraussetzung ist,



## »Hafenverordnung, Konzessionsrichtlinie und Beihilfeleitlinien müssen ein faires Gesamtpaket ergeben.«

Knut Fleckenstein, Mitglied des Europäischen Parlaments, Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

umgerüstet werden. Bei umgerüsteten Güterwagen reduzieren sich die Geräusche um etwa 10 dB (A), was einer wahrgenommenen Halbierung des Lärms entspricht. Wirksam wird die Reduktion jedoch erst, wenn nahezu alle Wagen eines Zugverbands mit leisen Bremsen unterwegs sind. Da Güterzüge aus internationalen Wagen zusammengestellt werden, genügen nationale Anstrengungen zur Umrüstung allein nicht. Ein Drittel der circa 180.000 in Deutschland verkehrenden Güterwagen ist im ausländischen Besitz. Daher sind europäische Anreize für die Umrüstung nötig. Die im Rahmen der TEN-V angebote-

umgerüstet werden. Bei umgerüsteten Güterwagen reduzieren sich die Geräusche um etwa 10 dB (A), was einer wahrgenommenen Halbierung des Lärms entspricht. Wirksam wird die Reduktion jedoch erst, wenn nahezu alle Wagen eines Zugverbands mit leisen Bremsen unterwegs sind. Da Güterzüge aus internationalen Wagen zusammengestellt werden, genügen nationale Anstrengungen zur Umrüstung allein nicht. Ein Drittel der circa 180.000 in Deutschland verkehrenden Güterwagen ist im ausländischen Besitz. Daher sind europäische Anreize für die Umrüstung nötig. Die im Rahmen der TEN-V angebote-

umgerüstet werden. Bei umgerüsteten Güterwagen reduzieren sich die Geräusche um etwa 10 dB (A), was einer wahrgenommenen Halbierung des Lärms entspricht. Wirksam wird die Reduktion jedoch erst, wenn nahezu alle Wagen eines Zugverbands mit leisen Bremsen unterwegs sind. Da Güterzüge aus internationalen Wagen zusammengestellt werden, genügen nationale Anstrengungen zur Umrüstung allein nicht. Ein Drittel der circa 180.000 in Deutschland verkehrenden Güterwagen ist im ausländischen Besitz. Daher sind europäische Anreize für die Umrüstung nötig. Die im Rahmen der TEN-V angebote-

dass Brüssel ein faires Gesamtpaket anbietet, das die wirtschaftliche Zukunft und die Arbeitsplätze der Häfen im Blick behält. Um dies zu gewährleisten, hat die EU-Kommission nun den Bereich der Hafenumschlagdienste aus den Marktöffnungsmechanismen herausgenommen. Die Notwendigkeit der Verordnung wird in vielen Mitgliedstaaten dennoch skeptisch beurteilt.

Aus Sicht des DVF kann die Verordnung befürwortet werden, wenn die Hafenumschlagentgelte Sache des Marktes bleiben und eindeutig zwischen Infrastruktur und Suprastruktur diffe-

renziert wird. Diese Unterscheidung ist auch für die künftigen EU-Leitlinien zu den Beihilfen an Häfen dringend erforderlich. Der Ausbau und Erhalt der allgemeinen Infrastruktur der Häfen ist eine wichtige öffentliche Aufgabe. Die öffentlichen Mittel, die in die Infrastruktur investiert werden, stellen folglich keine Beihilfen dar. Politisch abgeschlossen wurde die »EU-Konzessionsrichtlinie«. Damit wird den deutschen Häfen jetzt kein Konzessionsregime aufgezwungen, denn sie arbeiten mit Miet- und Pachtverträgen.

### Regulierung der Paketdienste

Im November 2012 legte die Generaldirektion Binnenmarkt und Dienstleistungen der EU-Kommission das Grünbuch »Ein integrierter Paket-

zustellungsmarkt für das Wachstum des elektronischen Handels in der EU« vor. Im Dezember 2013 hat die EU-Kommission eine Mitteilung über die Vollendung des Binnenmarkts für die Paketzustellung angenommen. Dahinter steht der Wunsch, den elektronischen Handel in der EU stärker zu fördern und gleichzeitig »erschwingliche und hochwertige Paketzustellungsdienste für Online-Einzelhändler und Verbraucher zu gewährleisten.« Die EU-Kommission vertritt die Ansicht, dass der grenzüberschreitende Onlinehandel sein Potenzial nicht ausschöpft. Gründe hierfür sieht sie etwa bei zu hohen Zustellkosten, intransparenten Paketzustellbedingungen und Rücksendebestimmungen. Um dies zu ändern, werden im »Grünbuch« Maßnahmen



## STANDPUNKT

### EU-Verordnung Hafendienste

- Eine zwangsweise Öffnung des Marktes für Umschlagdienste würde Arbeitsplätze und Investitionen in den Häfen gefährden.
- Die Europäische Kommission hat diesen Bereich zu Recht aus ihrem Regelungsvorschlag herausgenommen.
- Eine Preisregulierung für Hafenumschlagentgelte wird nicht benötigt – sie wäre für wettbewerbsfähige Häfen kontraproduktiv.
- Wichtig ist ein faires Gesamtpaket aus Hafenverordnung, Konzessionsrichtlinie und Beihilfeleitlinien.
- Mit der Hafendienste-Verordnung sollte die Port-Package-Debatte der EU zu einem politischen Abschluss geführt werden.

vorgeschlagen, die einer Regulierung des Marktes gleichkommen: die Festsetzung von Höchstpreisen, Mindestdienstleistungen, Preis- und Kostenachweise sowie Maximalmargen.

Das DVF hat sich gegen solche regulatorischen Maßnahmen auch im direkten Austausch mit der EU-Kommission ausgesprochen. Der Paketmarkt ist von der bereits erfolgten Liberalisierung in den Mitgliedstaaten und grenzüberschreitend von einem starken Wettbewerb geprägt. Auf dem Markt befinden sich sowohl ehemalige staatliche Postunternehmen und Universaldienst-

sogar Beihilfen zum operativen Betrieb in einem Übergangszeitraum von zehn Jahren zu. Der Entwurf dieser neuen Leitlinien war ebenfalls Gegenstand der Gespräche im DVF. Der Luftverkehr trägt seine Infrastrukturkosten grundsätzlich selbst. Die Herausforderung besteht in Deutschland weiterhin darin, die Kräfte beim Ausbau der Flughafeninfrastruktur an den entscheidenden Standorten zu bündeln. Dazu sind transparente Beihilferegeln und der stringente Vollzug dieser Regeln aus Sicht des DVF sehr wichtig.



»Die Revision der Beihilfeleitlinien für Flughäfen und Fluggesellschaften ist auch notwendig, um den europäischen Luftverkehr global wettbewerbsfähig zu halten.«

Carlos Martínez Mongay, Kabinettschef von EU-Wettbewerbskommissar Joaquín Almunia

leister als auch klassische Kurier-Express-Paket-Dienstleister (KEP). Hier sind die Margen gering und Ausdruck eines funktionierenden Marktes. Auch die kleinen und mittleren versendenden Unternehmen können ungehindert die Dienstleistungen der KEP-Branche nutzen, was ebenfalls ein Anliegen im »Grünbuch« ist.

Mehr Wachstum im EU-weiten Onlinehandel ließe sich nach Meinung des DVF vor allem durch Angleichung der nationalen Rahmenbedingungen wie Zoll- und Steuerrecht, Kabotage und Verbraucherschutz beschleunigen.

#### Beihilfeleitlinien Flughäfen

Im Zuge der Revision der Beihilfepolitik hat die Generaldirektion Wettbewerb der EU-Kommission auch neue Leitlinien für Beihilfen an Flughäfen und Fluggesellschaften vorgelegt. Demnach wird die maximale Intensität zulässiger Beihilfen künftig von der Größe des Flughafens abhängen. Die EU-Kommission ist der Auffassung, dass große Flughäfen weder Betriebsbeihilfen noch Investitionsbeihilfen benötigen. Für kleine Flughäfen lässt der Vorschlag hingegen

#### Single European Sky

Vor erheblichen Herausforderungen steht nach wie vor die Umsetzung des Single European Sky (SES). Die EU-Kommission will den Fortschritt der funktionalen Luftraumblöcke beschleunigen und die Verletzung von Leistungsstandards künftig stärker sanktionieren. Die Mitgliedstaaten unterstützen dieses Ziel, haben gleichzeitig aber deutliche Vorbehalte gegen den forcierten Top-down-Ansatz aus Brüssel angemeldet.

Um die Flugsicherung in Europa in der Praxis weiter zusammenwachsen zu lassen, sind schwierige Reformschritte nötig. So müssen in allen Mitgliedstaaten unabhängige Regulierungsbehörden eingerichtet werden, ferner müssen beim Forschungsprogramm SESAR die Kräfte gebündelt und nationale Widerstände gegen die Verlagerung von Verkehrsströmen im Luftraum überwunden werden. Für das DVF steht fest: Der SES bleibt von herausragender Bedeutung für die Effizienz, Verlässlichkeit und Nachhaltigkeit des Luftverkehrs in Europa. Er muss weiter und entschieden vorangetrieben werden.

## TEN-V

Ende November 2013 einigten sich das EU-Parlament, der EU-Ministerrat und die EU-Kommission auf ein neues transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) und die dafür vorgesehene europäische Finanzierung. Kern des neuen Netzes bilden 9 intermodale und grenzüberschreitende Verkehrskorridore, die für zukünftige Verkehre ertüchtigt werden sollen.

Zur Verwirklichung des Kernnetzes aus Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenverbindungen unter Einbeziehung wichtiger Umschlagknoten trägt die EU zwischen 2014 und 2020 rund 26 Milliarden Euro bei. Insgesamt belaufen sich die Kosten für die Umsetzung der 2 Nord-Süd-, 3 Ost-West- sowie 4 diagonal verlaufenden Korridore und Verkehrsknoten auf 250 Milliarden Euro. Das

Kernnetz soll bis 2030 vollendet werden. Dennoch trägt die EU für Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Durchschnitt nur einen geringen Teil von rund 20 Prozent der Investitionskosten. Für zügige Lückenschlüsse muss nach Meinung des DVF der europäische Finanzierungsanteil deutlich erhöht werden.

Das DVF begrüßt die neu geschaffene 20-prozentige Förderung der Umrüstkosten von Bremssystemen an Schienengüterwagen. Diese sind jedoch nur für 1 Prozent der gesamten TEN-V-Fördersumme abgedeckt. Da Schienenlärm ein europäisches Problem ist, sollten weitere Fördermöglichkeiten eingeführt werden. Die europäischen Förderoptionen sollten zusätzlich zu nationalen Fördermaßnahmen angewendet werden können.

[Quelle: Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, TEN-T Core Network Corridors (Schematic map/ Based on the outcome of the informal trilogue on June 27th 2013)]



# INFRASTRUKTUR UND FINANZIERUNG

Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat die Verkehrsleistung nur kurzfristig vom Wachstumspfad abgebracht. Bis 2025 soll der Personenverkehr gegenüber 2013 um rund 10 Prozent und der Güterverkehr um 45 Prozent wachsen. Deutschland wird auch weiterhin das Transitland Nummer 1 in Europa bleiben. Während die Verkehrsnachfrage weiter steigt, verfällt andererseits der Wert der Infrastruktur. Die Investitionsquote ist in den letzten Jahren stetig von 12,5 Prozent im Jahr 1998 auf 9,6 Prozent im Jahr 2012 zurückgegangen.

Das Bruttoanlagevermögen im Bereich der Verkehrswege in Deutschland liegt momentan bei rund 695 Milliarden Euro. Bei ordnungsgemäßer Abschreibung nach solider Kaufmannsart müssten jährlich rund 20 Milliarden Euro in die Erhaltung des Kapitalbestands investiert werden. Dies ist nicht der Fall. Das Auseinanderdriften von Verkehrsaufkommen und Zustandswerten der Infrastruktur zeigt, dass eine Kernforderung des DVF weiterhin unerfüllt bleibt: Es fehlt ein »Verkehrsinfrastrukturbericht«, der Informationen

gen. Bereits 2009 stellte das DVF mit dem »Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur« einen Maßnahmenkatalog auf, der sicherstellen sollte,

- dass alle neuen Einnahmen auch als zusätzliche Mittel im Verkehrshaushalt landen,
- dass das Geld effizient eingesetzt wird und
- dass die knappen Mittel mit Priorität zunächst bei den Projekten landen, wo sie am dringendsten benötigt werden und wo der größte Entlastungseffekt erzielt werden kann.

Eine Legislaturperiode später sind von der Bun-



**»Unser Ziel ist eine stetige und höhere Investitionslinie, um die Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur nachhaltig zu sichern.«**

Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

über den Zustand, die Engpässe und die Verbesserungen im Netz liefert. Ohne ein solches Frühwarnsystem erfolgen Investitionsentscheidungen blind, zudem fehlt dann die Begründung für eine Erhöhung von Erhaltungsmitteln. Die neue Bundesregierung will nun einen regelmäßigen »Verkehrsinfrastrukturbericht« aufle-

desregierung erste, vorsichtige Schritte in die richtige Richtung unternommen worden. Drei Maßnahmen befinden sich in der Umsetzung:

- Der Finanzierungskreislauf Straße wurde etabliert, in dem die Einnahmen aus der Lkw-Maut zumindest buchhalterisch mit Straßenprojekten verknüpft werden.



## STANDPUNKT

### Effizienz bei der Finanzierung steigern

- Regelmäßiger »Verkehrsinfrastrukturbericht« als Informations- und Entscheidungsbasis
- Aufbau der doppiktschen Buchführung mit Erfassung der Infrastrukturwerte
- Kontinuierliches Controlling der Verkehrsinfrastruktur bei Bau und Betrieb
- Infrastrukturentscheidungen auf Basis eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses ohne Länderproporz
- Nutzung von Erfahrungen aus der Wirtschaft und der am Markt vorhandenen Investitionsbereitschaft; generelle Prüfung von öffentlich-privaten Partnerschaften bei Verkehrsinfrastrukturprojekten als Finanzierungsalternative
- Bewirtschaftung von größeren durchgängigen Teilnetzen über Ländergrenzen hinweg; Schaffung einer Verkehrsinfrastrukturmanagementgesellschaft des Bundes; Bündelung der Finanzmittel und der Entscheidungskompetenz.
- Einbeziehung von Risikobudgets und Kostensteigerungen bei der Veranschlagung von Projektkosten
- Neuordnung der Ausschreibungs- und Vergabeverfahren mit verstärkter Einbeziehung qualitativer Faktoren

Ersatz- und Nachholbedarf für alle Bau- lastträger (in Mrd. Euro p.a., Stand 2012)  
 [Quelle: Kommission Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, Konzeptdokument 30.09.2013]

Bereich	Erhaltung	Nachholbedarf	Summe
<b>Straße</b>	1,55	1,00	2,55
Bund	0,80	0,50	1,30
Land	0,45	0,30	0,75
Kreis	0,30	0,20	0,50
<b>Schiene</b>	1,20	0,20	1,40
Bund inkl. SPNV	1,00	0,20	1,20
NE-Bahnen	0,20	k. A.	0,20
<b>Wasserstraßen</b>	0,50	-	0,50
Bundeswasserstraßen	0,50	k. A.	0,50
Landeswasserstraßen	k. A.	k. A.	-
<b>Gem.str. / ÖSPV</b>	1,30	1,45	2,75
Gemeindestraßen	0,95	1,20	2,15
ÖSPV	0,35	0,25	0,60
<b>Gesamt</b>	<b>4,55</b>	<b>2,65</b>	<b>7,20</b>

- Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wurde genutzt, um ein Priorisierungskonzept für die Investitionen in die Bundeswasserstraßen auf den Weg zu bringen. Dieses Konzept dient nun gewissermaßen als Blaupause für andere Verkehrsträger.
- Die Entschlackung des Planungsrechts und die Verbesserung der Bürgerbeteiligung wurden von der Bundesregierung vorangetrieben.

#### Expertenkommissionen mit Konzept

Auch die Bundesländer sind aktiv geworden. Die Daehre-Kommission Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung analysierte im Auftrag der Landesverkehrsministerkonferenz (VMK) die Finanzierungslücke und bezifferte allein den

Konzept zur Entscheidung vor, das einen Finanzierungsplan und Vorschläge für notwendige Strukturreformen enthält.

Der von den Landesverkehrsministern geforderte Dreiklang aus Vertrauensbildung, Effizienzsteigerung und sicherer Finanzierung deckt sich in großen Teilen mit dem »Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur« des DVF. Der VMK-Beschluss setzt richtige Prioritäten für die Verkehrspolitik in der neuen Legislaturperiode. Dies sind insbesondere

- die Erkenntnis, dass dringend effizient und nachhaltig in Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur investiert werden muss;
- die Forderung, die Haushaltsmittel für Inves-



**»Wir brauchen einen Dreiklang aus Vertrauen, Effizienz und Finanzierung. Konkret sind jährlich zusätzlich 7,2 Milliarden Euro für die nächsten 15 Jahre notwendig, um unsere gesamte Bundes-, Landes-, und kommunale Verkehrsinfrastruktur wieder instand zu setzen.«**

Kurt Bodewig, Bundesverkehrsminister a. D., Vorsitzender der Kommission Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Erhaltungsbedarf bei Bund, Ländern und Gemeinden über die nächsten 15 Jahre auf mindestens 7,2 Milliarden Euro jährlich. Die Bodewig-Kommission Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung der VMK legte im Nachgang ein

tionieren in die Verkehrswege anzuheben und rasch eine Nachfolgeregelung für die Gemeindeverkehrsfinanzierung über 2019 hinaus zu etablieren;

- der deutliche Verweis auf unerlässliche Refor-

men zur Zweckbindung und Zugriffsfestigkeit von Haushaltsmitteln und Einnahmen aus dem Verkehrssektor.

Die im Beschluss benannten Instrumente »Sondervermögen nachholende Sanierung«, »Infrastrukturfonds« und »Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen« bieten gute Chancen, eine

Langlücke auf Dauer zu decken und mehr Verkehrswege je Euro bereitzustellen. In Deutschland wird zu wenig in den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert, und das wenige wird oftmals mit falschen Prioritäten verausgabt. Allein aus dem letzten »Bundesverkehrswegeplan« (BVWP) sind noch Projekte mit vorliegendem Planungsrecht in Höhe von rund

### »Die Bundesländer müssen auf eine Zuteilung der Investitionsmittel nach festen Länderquoten verzichten. Die Verbesserung des Bundesverkehrsnetzes muss im Vordergrund stehen.«



Joachim Enenkel, Mitglied des Vorstands, Bilfinger SE

effiziente überjährige Finanzierung zu erreichen. Das DVF hat aber auch Kritik geübt, denn die Länder legen sich selbst nur geringfügig Maßnahmen auf. Außerdem existiert neben dem dezidierten Finanzierungsreformplan kein »Effizienzfahrplan«. Die Bodewig-Kommission hat über den Beschlussvorschlag hinaus ein Konzeptpapier erarbeitet, in dem die wichtigsten Maßnahmen hergeleitet werden. Diese müssen jetzt mit hoher Dringlichkeit umgesetzt werden:

- Ein regelmäßiger »Verkehrsinfrastrukturbericht«. Er sollte Engpässe im Netz und deren Konsequenzen deutlich machen, damit gezielt investiert werden kann.
- Der Ausbau von ÖPP und die Übernahme von privatwirtschaftlichen Elementen wie Berichtswesen, Kostenrechnung, doppelseitige Buchführung und Lebenszyklusbetrachtung in die öffentliche Verwaltung.
- Der Verzicht auf den Länderproporz bei den Investitionen in Bundesverkehrswege, das heißt, es muss gemäß verkehrlichem Bedarf und bundesweiter Netzwirkung investiert werden.
- Die Stärkung der Kompetenz des Bundes für die Priorisierung und Umsetzung von Verkehrsprojekten.

#### Neue Basis für Bundesverkehrswegeplan

Diese Maßnahmen sind ein Anfang, sie gehen aber noch nicht weit genug, um die Finanzie-

52 Milliarden Euro offen. Da im Bundeshaushalt bereits ein Großteil der Mittel durch laufende Projekte gebunden ist, kann die Abfinanzierung des Projektrückstaus bis zu 70 Jahre dauern. Wenn man Plan und Haushaltswirklichkeit übereinanderlegt, dann hat sich allein im Neu- und Ausbau rein rechnerisch zwischen 2000 und 2013 eine Finanzierungslücke von 20 Milliarden Euro aufgestaut.

Die Politik in Bund und Ländern hat den Systemfehler seit Jahren gekannt und nicht gehandelt: Der BVWP ist ein auf Bundesebene erstellter, überdimensionierter und auf sehr lange Frist angelegter Rahmenplan, der nicht durch eine Finanzierung unterlegt ist und keine Möglichkeit zur zentralen Planung und Steuerung der Verkehrsinvestitionen vorsieht.

Im Gegenteil, die Fehler der Vergangenheit werden einfach fortgeschrieben. Die Bundesländer und Kommunen melden in Vorbereitung des BVWP 2015 auch weiterhin ihre Wünsche für Verkehrsprojekte an. Ein Vorrang von Projekten nationaler Bedeutung, die Magistralen bilden und Engpässe beseitigen, fehlt hingegen. Die Projekte der neuen Kategorie »Vordringlicher Bedarf Plus« des BVWP müssen jetzt aus Sicht des DVF stringent auf diese Merkmale hin überprüft und korrigiert werden, um dieses Instru-

ment für eine echte Priorisierung im nationalen Interesse zu nutzen. Sehr wichtig dafür ist das »Nationale Prioritätenkonzept«, das die neue Bundesregierung im BVWP verankern will.

### Effizienz steigern

Darüber hinaus können nicht nur durch die Projektauswahl, sondern auch im Umfeld der Ver-

stimmt. Im Ergebnis werden viele Projekte neu berechnet und bewertet oder sogar abgelehnt; dadurch gingen die Kostenüberschreitungen von 122 Prozent auf 41 Prozent zurück.

Vorbildcharakter hat auch die Projektfinanzierung der privaten Hand, die neben der reinen Liquiditätsfunktion immer auch die Funktion der



»Die Lösung des Finanzierungsproblems ist die wichtigste verkehrspolitische Herausforderung unserer Zeit.«

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein

kehrsinfrastrukturprojekte durch Planung, Ausschreibung, Vergabe und beim Betrieb Effizienzgewinne erzielt werden. Hier gibt es bereits konkrete Vorstellungen und Best Practices. So schätzt die Bodewig-Kommission die Kostenvorteile einer Durchfinanzierung von Projekten und einer soliden zentralen Steuerung auf rund 10 Prozent. Umsetzbar ist dies mithilfe von Sondervermögen und durch eine Verkehrsinfrastrukturmanagementgesellschaft des Bundes.

Auch die Kostentransparenz und Einhaltung des Budgets trägt zur Planungssicherheit aller Beteiligten und damit zur Effizienz von Verkehrsinfrastrukturprojekten bei. Das DVF arbeitet daher in der Reformkommission Großprojekte des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, jetzt Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit, um die Rahmenbedingungen zu verbessern und innovative Ansätze voranzubringen. Bei der DB Netz AG wird jedes Projekt zusätzlich zur Nutzen-Kosten-Kalkulation des Bundes einer eigenen betriebswirtschaftlichen Rentabilitätsrechnung unterzogen; bei Straße und Wasserstraße unterbleibt das. Auch hier sieht das DVF dringenden Handlungsbedarf. In Südkorea prüft beispielsweise eine unabhängige Kommission die Projektvorschläge der öffentlichen Hand darauf, ob die Kosten plausibel sind und das Nutzen-Kosten-Verhältnis

Steuerung aller Prozesse innehat. Sie ermöglicht die ökonomische Bestrafung von Fehlern, die Belohnung von Kosten- und Termintreue und die Berücksichtigung von Betriebskosten im Lebenszyklus. Ziel sollte es also sein, diese Funktionen im öffentlichen Raum nachzubilden und verstärkt die private Hand im Rahmen von ÖPP einzubinden, um das enge Korsett des Haushaltsrechts zu verlassen.

Der Kreis Westfalen-Lippe hat beispielsweise die Bewirtschaftung seiner Kreisstraßen über 24,5 Jahre ausgeschrieben. Die ausführende Firma liegt mit ihrem Angebot 10 Prozent unter den veranschlagten Kosten der öffentlichen Hand. Auch dies ist ein Hinweis auf die Möglichkeit, durch private Bewirtschaftung öffentlicher Infrastruktur die Effizienzen zu heben. Für den notorischen Kapitalmangel der öffentlichen Hand gibt es auch Lösungen: Pensionsfonds suchen angesichts der Zinsentwicklung nach Alternativen mit einem regelmäßigen Cashflow über längere Zeit. So sammelt der britische Staat über eine Plattform für kleinere Pensionsfonds rund 24 Milliarden Euro über die nächsten 10 Jahre ein.

Die Beispiele zeigen, dass privatwirtschaftliche Prozesse und Strukturen wie Controlling oder doppelseitige Buchführung noch stärker in das Verwaltungshandeln integriert werden müssen.

Solide kaufmännische Ansätze sind notwendig, damit unsere Verkehrsinfrastruktur auch Bestand hat und einen Lebenszyklus optimal übersteht.

### Verkehrsinvestitionen erhöhen

Und am Ende geht es auch um mehr Geld für den Aus- und Neubau der Verkehrswege. Der Verkehrssektor generiert steigende Einnahmen:

- Allein vom Straßenverkehr nimmt der Staat jährlich circa 54 Milliarden Euro ein,
- die Schiene steuert die Bahndividende von 525 Millionen Euro bei,

- der Luftverkehr die Luftverkehrsabgabe in Höhe von fast 1 Milliarde Euro.

Auf der Ausgabenseite muss der von den Experten berechnete Erhaltungsbedarf bei Bund, Ländern und Gemeinden von jährlich 7,2 Milliarden Euro sichergestellt werden (s. Tabelle auf S. 20). Das jährliche Verkehrsbudget muss auf der Bundesebene um rund 4,5 Milliarden Euro auf 15 Milliarden Euro angehoben werden. Nur so wird es möglich sein, den Zustand der Verkehrsinfrastruktur dauerhaft zu verbessern und Netzengpässe zu beseitigen.



## STANDPUNKT

### Finanzierung sicherstellen

- Ansatz der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für das Bestandsnetz nicht nur bei der Schiene aufrechterhalten, sondern auch für die Straße ausbauen.
- Schaffung geschlossener Kreisläufe und Sicherstellung der Überjährigkeit der Budgets abseits der jährlichen Kameralistik mit Infrastrukturfonds
- Langfristige Sicherung eines Budgets für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes in Höhe von 15 Milliarden Euro p. a.
- Festschreibung von mindestens 7,2 Milliarden Euro p. a. für den Erhalt und Nachholbedarf bei den Verkehrswegen in Bund, Ländern und Gemeinden
- Fortschreibung und Dynamisierung der Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz vor deren Auslaufen 2019; investive Zweckbindung der Mittel im Verkehrsbereich mit Verwendungsnachweis

# UMWELT UND ENERGIE

Die deutsche Verkehrswirtschaft nimmt bei der nachhaltigen Gestaltung von Mobilität eine weltweite Führungsrolle ein. Sei es die Entwicklung neuer Antriebe, der Einsatz neuer Energieträger und Kraftstoffe, die Reduktion von Lärmemissionen und die hocheffiziente Vernetzung der Verkehrsträger – Mobilität »made in Germany« ist gleichbedeutend mit einem Maximum an Umweltschutz und technologischem Fortschritt. Dieser Erfolg ist nicht selbstverständlich, sondern das Ergebnis langfristiger Investitionen.

Mit Elektromobilität, Flüssigerdgas (LNG) und Biokerosin könnten die Karten international neu gemischt werden. Für die deutsche Verkehrswirtschaft gilt es, bei diesen Entwicklungen ihre Spitzenposition zu verteidigen. Gleichzeitig wachsen zudem die Herausforderungen für die

## **Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie**

Einen wichtigen Fortschritt stellt die neue »Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie« (MKS) der Bundesregierung dar. An dem offenen Dialogprozess war das DVF im Vorfeld intensiv beteiligt. Die MKS verfolgt einen differenzierten inhaltlichen



**»Die Kostenbelastung der Schienenverkehrsunternehmen aus der Energiewende und anderen Energiesteuern belastet Verbraucher durch steigende Fahrpreise.«**

Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr, DB Mobility Logistics AG

Politik. Unter anderem sind die globalen Absprachen zum Klimaschutz ins Stocken geraten. Die deutschen Unternehmen sind zunehmend mit Wettbewerbsverzerrungen konfrontiert. Und während Europa wirtschaftlich stagniert, wachsen die Verkehrsmärkte in Asien und anderen Weltregionen mit großer Dynamik. In Branchen wie dem Luftverkehr sind Umweltschutzaufgaben für den Standort Deutschland zum Entwicklungshemmnis geworden. Bei künftigen Maßnahmen ist für alle Bereiche des Verkehrs Augenmaß gefragt.

Ansatz, berücksichtigt Lösungen für alle Verkehrsträger und bleibt technologisch offen. Sie nimmt wichtige Perspektivwechsel auf: Antriebs- und Kraftstoffoptionen, die vor 10 Jahren als kaum realistisch galten, werden heute weltweit engagiert vorangetrieben. Die Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen wirft hingegen Fragen auf, die aus Sicht des DVF für die Zukunft sorgfältig geklärt werden müssen. Im Ergebnis stellt die MKS einen wertvollen Orientierungsrahmen für die Wirtschaft, die öffentliche Hand und die Verbraucher bereit. Sie lässt jedoch viele Umset-



## STANDPUNKT

### Umsetzungsprioritäten Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie

- Kein abrupter, sondern langfristiger Systemwandel der Energiebasis des Verkehrs
- Betankungsinfrastruktur für Gas und Strom muss von der Marktentwicklung getragen werden.
- Gasförmige Kraftstoffe über 2018 hinaus fördern und Verbraucherinformation verbessern.
- Antriebs- und Kraftstoffalternativen für den Straßengüterverkehr im Blick behalten.
- Hohe Priorität für nationale Aktionspläne LNG für Häfen/Schifffahrt und Biokraftstoffe im Luftverkehr
- Grünen Bahnstrom steuerlich kompensieren und EEG-Ausgleichsregelung erhalten.



zungsfragen offen. Entscheidend werden somit die Priorisierung der zahlreichen Einzelschlüsse und die Überführung in konkrete Maßnahmen in der neuen Legislaturperiode sein.

### Langfristiger Wandel

Das Tempo einer Dekarbonisierung der Energieversorgung im Verkehr wird wesentlich durch die technologische und wirtschaftliche Machbarkeit bestimmt. Die MKS stellt zutreffend fest, dass es keinen abrupten Bedeutungsrückgang fossiler Kraftstoffe gibt. Der Luftverkehr, die Schifffahrt und der Straßengüterverkehr bleiben mittelfristig oder sogar langfristig auf fossile Kraftstoffe angewiesen. Für die Zukunft des Verkehrsstandorts Deutschland ist die erfolgreiche strategische Positionierung auf dem Gebiet der alternativen Antriebe und Kraftstoffe dennoch entscheidend. Zwischen der Verkehrswirtschaft und der Bundesregierung besteht ein klares Einverständnis darüber, dass die Zusammenarbeit im Rahmen der »Nationalen Plattform Elektromobilität« und des »Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie« engagiert fortgesetzt werden muss. Gasförmige Kraftstoffe ebenso wie Hybridfahrzeuge werden einen signifikanten Anteil an der Energiewende im Verkehr haben. Zur Verstärkung dieser Entwicklung kann auch die geplante Verlängerung der Steuerermäßigung für Erdgas nach 2018 beitragen.

Das DVF erwartet, dass sich in den zukünftigen Forschungsprogrammen und Konzeptionen für die Versorgungsinfrastruktur die Anforderungen des Straßengüterverkehrs ebenso wie die des Pkws widerspiegeln. Klare strategische Impulse der Bundesregierung sind zudem für die Versorgung des Luftverkehrs mit alternativen Kraftstoffen und den Aufbau eines LNG-Netztes für die Schifffahrt notwendig. Nicht zuletzt ist darauf zu achten, dass der Schienenverkehr seiner Vorreiterrolle für eine nachhaltige Mobilitätsstrategie auch künftig gerecht werden kann. Das DVF hat sich daher für die Kompensation der Mehrkosten von grünem Bahnstrom, den Erhalt der EEG-Ausgleichsregelung und die Absicherung der ÖPNV-Finanzierung stark gemacht.

### Clean Power for Transport

Im Gegensatz zum umfassenden Ansatz der MKS konzentriert sich das Maßnahmenpaket »Clean Power for Transport« der Europäischen Kommission auf zwei Themenfelder: den europaweiten Aufbau eines Tankstellennetzes für Ladestrom und Erdgas im Straßen- und Seeverkehr sowie auf Fragen der Standardisierung. Während der Beitrag der EU zur Harmonisierung der Schnittstellen zwischen Fahrzeug und Infrastruktur vom DVF begrüßt wird, ist der Kommissionsvorschlag zum Infrastrukturaufbau auf größere Skepsis ge-

Bereich	CO <sub>2</sub>	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O	Gesamt 2011	Gesamt 2012	Veränderung in Prozent
<b>CO<sub>2</sub>-Äquivalent</b>						
Energiebindende Emissionen	760,1	11,2	5,8	777,1	760,6	2,2
Energiewirtschaft	360,9	2,1	3,0	365,9	354,3	3,3
Verarbeitendes Gewerbe	114,3	0,2	0,8	115,3	115,3	0
Verkehr	154,1	0,1	1,4	155,7	157,2	- 1
Haushalte	86,6	0,8	0,4	87,8	83,0	5,7

Treibhausgasemissionen in Deutschland im Jahr 2012 (erste Schätzung)  
[Quelle: UBA/  
Stand 24.01.2013]

stoßen. Die EU sollte einen Rahmen setzen, der den Einsatz alternativer Kraftstoffe erleichtert, ohne jedoch bei den Ausbauzielen zu rigide Vorgaben zu machen. Neue Infrastrukturen für Kraftstoffe dürfen nicht staatlich verordnet werden. Sie müssen aus sich selbst heraus im Markt tragfähig sein. In Betracht kommt Förderung, jedoch kein Zwang.

Weiterhin hoch kontrovers ist die Debatte über CO<sub>2</sub>-Obergrenzen für Pkws in der EU verlaufen. Nach langem Tauziehen haben die Mitgliedstaaten, EU-Parlament und -Kommission eine Einigung

verkehrt. Als marktbasierendes Instrument zur CO<sub>2</sub>-Reduktion ist der ETS zwar grundsätzlich geeignet. Die Warnungen der Branche vor einer einseitigen Implementierung und den daraus resultierenden Wettbewerbsverzerrungen sind aber leider durch den tatsächlichen Verlauf bestätigt worden.

Der Kurs der EU, die Geltung des ETS außerhalb des europäischen Luftraums durchzusetzen, ist am Widerstand von Drittstaaten gescheitert. Auch der erneute Versuch, außereuropäische Airlines zur Beteiligung am ETS in Europa zu zwingen (sogenanntes Airspace Model) hat

### »Im Bereich der nachhaltigen Mobilität ist vor allem der technologieneutrale Ansatz der Bundesregierung zu begrüßen.«



Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.

über die Modalitäten des Ziels von 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer im Jahr 2020/2021 und der Super Credits erzielt. Leichter war in Brüssel ein Konsens über einen künftigen Grenzwert bei leichten Nutzfahrzeugen zu erreichen. Nach intensiver Forschungsarbeit haben sich die EU-Kommission und die Hersteller außerdem auf ein Simulationsmodell geeinigt, das es erlaubt, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß schwerer Nutzfahrzeuge als Gesamtfahrzeug unter komplexen Einsatzbedingungen präzise anzugeben.

#### Emissionshandel im Luftverkehr

Weiter unbefriedigend verläuft die Umsetzung des europäischen Emissionshandels (ETS) im Luft-

wenig Aussicht auf Erfolg. So bleibt von dem Projekt vorläufig nur eine Erkenntnis: Als globaler Markt braucht der Luftverkehr ein Instrument zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung, das im internationalen Konsens vollzogen wird – andernfalls sind die wirtschaftlichen und politischen Schäden größer als der Gewinn für den Klimaschutz.

Die Chance, diesen konstruktiven Weg einzuschlagen, besteht jedoch. Nach langwierigen Verhandlungen hat sich die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in Montréal darauf verständigt, ein marktbasierendes Instrument für internationalen Luftverkehr bis 2020 umzusetzen. Aus Sicht des DVF ist es an der Zeit, den

Weg für eine solche globale Lösung zu bereiten und weiteren Konfrontationen zulasten der Luftfahrtbranche zu vermeiden. Die Entwicklung spricht außerdem dafür, den politischen Druck zur Einführung eines ETS im Seeverkehr nicht weiter zu erhöhen, sondern das von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) bereits diskutierte Fondsmodell zu konkretisieren.

#### Lärmreduktion als Existenzfrage

Neben den Maßnahmen zum Klimaschutz bleibt die Reduktion von Lärmbelastungen ein Kernthema – besonders im Luft- und Schienenverkehr. Dabei wird der gesellschaftliche Umgang

#### Betriebszeiten von Flughäfen

Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm erfahren medial und politisch eine hohe Aufmerksamkeit. Der Nutzen, den Deutschland durch Wertschöpfung und Arbeitsplätze aus weltweiten Warenströmen generiert, wird hingegen zu wenig thematisiert. So ist der Auftrag des Koalitionsvertrags der vorigen Bundesregierung von 2009, volkswirtschaftliche Aspekte bei der Abwägung von Nachtflugbeschränkungen stärker zu gewichten, uneingelöst geblieben.

Infolge der Aussetzung der dritten Start- und Landebahn am Flughafen München und durch



»Bei umgerüsteten Güterwagen mit der sogenannten LL-Sohle reduziert sich das Abrollgeräusch um etwa 10 dB (A), was einer Halbierung des Lärms entspricht.«

Dr. Jochen Eickholt, CEO Division Rail Systems Infrastructure & Cities Sector, Siemens AG

mit dem Thema Verkehrslärm zunehmend zur Existenzfrage für die Transportwirtschaft.

Die Wettbewerbsfähigkeit und die wirtschaftliche Zukunft der Branche hängen ganz entscheidend von der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur ab. Besonders an den Knotenpunkten weltweiter Warenströme muss die Infrastruktur ausgebaut werden und zeitlich optimal nutzbar bleiben. Voraussetzung dafür sind aber eine gesellschaftliche Akzeptanz und vorausschauende politische Entscheidungen. Das DVF sieht es als entscheidende Aufgabe der Unternehmen, aber auch der politischen Entscheidungsträger an, diese Grundbedingungen für eine erfolgreiche Entwicklung des Verkehrssektors und seiner Arbeitsplätze in Deutschland abzusichern. Es steht fest, dass die Branche alle wirtschaftlich und technisch machbaren Maßnahmen ergreifen und ihr Engagement für den Lärmschutz noch weiter ausbauen wird. Denn die erfolgreiche Entwicklung von Mobilität auch in Zukunft zu ermöglichen, ist unsere gemeinsame Verantwortung.

zusätzliche Einschränkungen am Frankfurter Flughafen sind stattdessen neue Risiken für die Zukunft des Luftverkehrsstandorts Deutschland entstanden. Darum ist es gut, dass die neue Bundesregierung im Koalitionsvertrag ein Bündel von konkreten Maßnahmen formuliert hat, durch die der Lärmschutz im Luftverkehr weiter verbessert werden kann, ohne die wirtschaftlichen Grundlagen des Luftverkehrs in Deutschland zusätzlich zu gefährden. Eine pauschale Einschränkung der Betriebszeiten lehnt die Bundesregierung ab. Diese Position hat die volle Unterstützung des DVF.

#### Schienenlärm halbieren

Ein äußerst ambitioniertes Ziel hat die Regierungskoalition im Bund auch für den Lärmschutz im Schienenverkehr formuliert: Bis zum Jahr 2020 sollen der Schienenlärm halbiert und laute Güterwagen verboten werden. Gleichzeitig sollen die Mittel des Bundes für den Lärmschutz im Schienen- und im Straßenverkehr erhöht werden. Auch das DVF appelliert dringend, das finanzielle Engagement der öffentlichen Hand

für den Lärmschutz auszubauen. Mit der Einführung lärmabhängiger Trassenpreise und dem Förderprogramm des Bundes zur Umrüstung auf lärmarme Bremsen sind bereits wichtige Schritte für die Verbesserung des Lärmschutzes im Schienenverkehr eingeleitet worden. Jetzt gilt es, eine Lösung für die deutlich erhöhten Betriebskosten bei Güterwagen mit »leisen« Bremsen zu finden, damit sie das Lärmreduktionsziel nicht gefährden. Ferner ist eine durchgreifende Lärmentlastung nur zu erreichen, wenn diese Maßnahmen durch Schritte auf europäischer Ebene ergänzt werden. Da die von der EU bereitgestellten Mittel aus dem Programm »Connecting Europe« nur einen kleinen Teil dieser Kosten abdecken, muss ein dezidiertes EU-Förderprogramm zum Lärmschutz

dringend beschlossen werden. Bei allen Bemühungen um eine Emissionsreduktion, den Einsatz nachhaltiger Energieträger und den Lärmschutz ist die Verkehrswirtschaft auf verlässliche Rahmenbedingungen, realistische Ziele und Fairness im Wettbewerb angewiesen. Die neue Bundesregierung setzt dafür einen wichtigen Eckpunkt, indem sie im Koalitionsvertrag feststellt, dass die Aspekte des Umweltschutzes, der Versorgungssicherheit und der Bezahlbarkeit bei regulatorischen Maßnahmen gleichrangig berücksichtigt werden müssen. Wenn diese Voraussetzungen gewahrt bleiben, wird die Verkehrsbranche auch in Zukunft ihr volles Potenzial für Nachhaltigkeit, Mobilität und Wohlstand in Deutschland entfalten.



# GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Die Weltbank hat Deutschland 2012 vom 1. auf den 4. Platz der dominanten Logistikländer herabgestuft. Die Logistikbranche spürt zudem das weltweit schwächere Wachstum, verbunden mit hohen Kosten für Personal und Energie. Dennoch: Die deutsche Güterverkehrs- und Logistikbranche gehört mit einem Umsatz von 222 Milliarden Euro der weltweiten Spitze an. Sie kann sich allerdings künftig nur dann auf dem heimischen und globalen Markt behaupten, wenn die Politik die nötigen Reformen für die Verkehrswege einleitet und wettbewerbsfähige Standortbedingungen schafft.

Die deutsche Transport- und Logistikbranche schätzt das Umsatzminus auf 1 Prozent im Jahr 2013. Die Staatsschuldenkrise im Euroraum, eine mäßige Erholung der US-Wirtschaft und die schwächere Konjunktur in den Schwellenländern dämpften das Wachstum. Besonders die hohen

und Berlin daran, das Thema Nachhaltigkeit nicht nur als CO<sub>2</sub>-Einsparung zu sehen, sondern auch vernünftige Anpassungsfristen für Innovationen zu berücksichtigen. Die Unternehmen benötigen verlässliche Aussagen für ihre Investitionsplanung.



»Die stärkere Priorisierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen nach güterverkehrlicher Wirkung und der Ausbau der Lkw-Parkplätze sind positive Vorhaben im »Aktionsplan Güterverkehr und Logistik.«

Dr. Jörg Mosolf, Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung,  
Horst Mosolf GmbH & Co. KG Internationale Spedition

Energiekosten drücken auf das Ergebnis – Kraftstoffkosten machen 30 Prozent Gesamtaufwands im Güterkraftverkehr aus. Vor diesem Hintergrund gewinnen energiesparende Transporte an Bedeutung. Die deutschen Logistikunternehmen arbeiten seit Jahren erfolgreich an der Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Bei allen Diskussionen um alternative Energien und Antriebe müssen die Unternehmen jedoch wettbewerbsfähig bleiben und verlässlich arbeiten können. Das DVF erinnert daher regelmäßig die Politiker in Brüssel

## »Aktionsplan Güterverkehr und Logistik«

Der »Aktionsplan Güterverkehr und Logistik« und der Einsatz eines Logistikbeauftragten der Bundesregierung dokumentiert vor allem eins: Das Thema Güterverkehr und Logistik hat nun endlich einen bedeutenden Stellenwert in der Bundesverkehrspolitik erhalten.

Die Bundesregierung und die Branche arbeiten zusammen am »Aktionsplan Güterverkehr und Logistik«, der bereits einige positive Ergebnisse



## STANDPUNKT

### Koalitionsvertrag aus Sicht des Güterverkehrs

#### Positiv

- Fortschreibung des »Aktionsplans Güterverkehr und Logistik« sowie des Nationalen Hafenkonzpts
- Fortführung der Vermarktungsoffensive »Logistics made in Germany«
- Schaffung einer günstigen Mautklasse für Euro-VI Fahrzeuge
- Lockerung der bestehenden Marktzugangsregelung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr und Binnenverkehr nur, wenn das Gefälle bei Arbeits- und Sozialbedingungen nicht zu Marktverwerfungen führt.
- Zusätzlich 6.000 Lkw-Stellplätze
- Beibehaltung des Förderniveaus bei KV-Terminals

#### Kritisch

- Ausweitung Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen mit möglicher Orientierung an »Tonnage, das Netz, externe Kosten«
- »Anpassung« der Gebühren für den Nord-Ostsee-Kanal
- Keine Erwähnung der Gleisanschlussförderung
- IT-Sicherheitsgesetz für kritische Infrastrukturen mit »verbindlichen Mindestanforderungen«, die zur Meldung erheblicher IT-Sicherheitsvorfälle verpflichtet

vorzuweisen hat. So wurden mehr Lkw-Parkplätze an Bundesautobahnen eingerichtet, die Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland wurde vorangebracht sowie eine Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft implementiert. Daher begrüßt das DVF, dass der Aktionsplan in dieser Legislaturperiode fortgeschrieben werden soll.

Auch das »Nationale Hafenkonzept« enthält sehr dringliche Maßnahmen – insbesondere den Ausbau der seewärtigen Zufahrten und der Hinterlandanbindungen sowie die Vernetzung der See- und Binnenhäfen. Von der Umsetzung hängt die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen ab. Darum setzt sich das DVF dafür ein, dass das Hafenkonzept als Schwerpunkt in der neuen Legislaturperiode fortgeschrieben und umgesetzt wird.

Mit einer Priorisierung der Investitionen und der Errichtung einer neuen Generaldirektion hat das

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung außerdem die Umsetzung der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) eingeleitet. Bedienstete der WSV haben darauf mit Streiks reagiert und an unterschiedlichen Standorten den Schiffsverkehr zum Erliegen gebracht. Das hat zu erheblichen wirtschaftlichen Schäden in der Binnenschifffahrt und die Logistikbranche geführt und die Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße gefährdet. Das DVF hat sich daher deutlich gegen die Streiks ausgesprochen.

#### **Innovation in Häfen und Flughäfen**

Gerade an den Schnittstellen des Güterverkehrs wie in den Häfen und im kombinierten Verkehr zeigt sich die Leistungsfähigkeit der Branche. Durch eine intelligente Vernetzung der einzelnen Akteure werden in Hamburg beispielsweise künftig die Verkehre mit den Abläufen in den Umschlagterminals land- wie seeseitig synchronisiert. Auch der Datenfluss rund um die Ladung



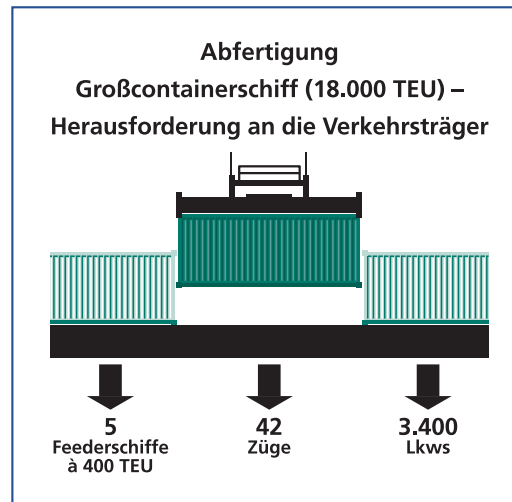
dient der Optimierung: Die Daten werden auf Basis des »Need-to-know« den Akteuren wie Spedition, Verlader, Zoll, Terminalbetreiber, Reeder und Wasserschutzpolizei zur Verfügung gestellt. Im kombinierten Verkehr (KV) werden die Ladungsinformationen genutzt, um die Wagenbereitstellung und die Position der Lkws miteinander zu verknüpfen und damit die Standzeiten in den Terminals zu reduzieren. Entsprechende Konzepte wurden in den Lenkungsreisen des DVF präsentiert.

### Wassergefährdende Stoffe

Im Entscheidungsprozess um den Erlass einer »Verordnung über wassergefährdende Stoffe« (AwSV) hat sich das DVF nachdrücklich dafür ausgesprochen, unnötige und extrem teure Anforderungen der Flächenversiegelung für KV-Terminals und Hafenumschlaganlagen aus dem Entwurf zu streichen. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass der Umschlagbetrieb durch die finanziellen Belastungen des Umbaus völlig unwirtschaftlich würde. Nach eingehender Diskussion sieht die Verordnung jetzt vor, dass für KV-Terminals die bisherigen Rückhalteanforderungen, die die Bundesländer bereits erlassen haben, weiter gültig bleiben. Der Nachteil dieser Lösung ist, dass damit die Anforderungen nicht bundeseinheitlich wären.

### Gefahrenabwehr im Güterverkehr

Im Juli 2013 erstellte das DVF seine Position zum Entwurf der »Sicherheitsstrategie für die Güter-



Die Abfertigung eines Großcontainerschiffes erfordert den zeitgenauen Einsatz von 5 Feederschiffen à 400 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) sowie 42 Zügen und 3.400 Lkws. [Quelle: TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH]

hin, dass Klarheit geschaffen werden muss, vor welchen Gefahren die Sicherheitsstrategie schützen soll. Hier sollte sich auf Gefahren, die nationale Krisenfälle auslösen können, konzentriert werden und nicht auf Gefahren, die die Logistikprozesse mit schwerwiegenden wirtschaftlichen Auswirkungen für einzelne Verkehrsträger und Wirtschaftsbeteiligte einschränken. Um eine Unterscheidung der Gefährdungen vornehmen zu können bedarf es einer entsprechenden Analyse.

Seit Jahren bemängelt das DVF eine fehlende Risikoanalyse seitens des Staates. Diese wäre die Grundlage für gezielte Sicherheitsmaßnahmen und Sicherheitsniveaus, die den aktuellen Bedingungen angepasst werden. Allein auf der Grundlage von Risikoanalysen können Wirt-

**»Die Stärkung der Seehafen-Hinterlandverkehre sowie der nachfragegerechte Ausbau der seewärtigen Zufahrten und die Ertüchtigung wichtiger Wasserstraßen stehen im Fokus.«**

Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands, BLG Logistics Group AG & Co. KG



verkehrs- und Logistikwirtschaft« und übergab sie dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die Strategieerstellung geht auf den »Aktionsplan Güterverkehr und Logistik« zurück. Darin weist das DVF darauf

schaftsvertreter effizient finanziell wie personell die Ressourcen zur Gefahrenabwehr einsetzen. Die Verabschiedung der Regierungsstrategie muss die neue Bundesregierung schnell in die Wege leiten.

# PERSONENVERKEHR UND VERNETZUNG

Preissteigerungen im Personenverkehr, sei es auf der Schiene oder im Luftverkehr, sind in Deutschland auch auf hohe Abgaben und Steuern zurückzuführen. Beispielsweise ist die Energiesteuer für den Schienenverkehr ein hoher Kostenfaktor, der an die Kunden weitergegeben wird. Zugleich legt sich der Bund aber nicht auf eine solide Finanzierung des ÖPNV in den Kommunen fest. Wichtige Weichen für eine zukunftsgerechte Ausgestaltung des Personenverkehrs müssen jetzt gestellt werden.

Die Verkehrsleistung im Personenverkehr wird im Jahr 2014 etwa 1.085 Milliarden Personenkilometer erreichen. Bis 2025 wird ein weiteres Wachstum von 10 Prozent erwartet. Ein großer Teil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) entfällt auf den Nahverkehr mit Bus, U-, S- und Straßenbahn.

## ÖPNV-Finanzierung

Aber gerade die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist weiterhin unge-

Daehre-Kommission auf 2,35 Milliarden Euro jährlich geschätzt. Laut dem Deutschen Institut für Urbanistik belaufen sich die Ersatz- und Nachholbedarfe für die kommunalen Straßen auf rund 23 Milliarden Euro. Der Koalitionsvertrag sieht eine Absicherung der Finanzierung des kommunalen Verkehrs nach Auslaufen des »Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz« und des »Entflechtungsgesetzes« Ende 2019 vor. Folglich muss der Bund hier den Ländern und



Thomas Jarzombek MdB

»Das Prinzip Open Data hilft, das Potenzial engagierter, freier Entwickler zu nutzen und vernetzte Mobilität zu gestalten.«

wiss. Im Rahmen der Koalitionsverhandlungen hat das DVF noch einmal deutlich gemacht, dass gerade im kommunalen Bereich bei Straßen und öffentlichen Verkehrsmitteln ein hoher Reinvestitionsbedarf besteht. Allein für Verkehrsanlagen des öffentlichen Nahverkehrs, wie Stadtbahngleise, Bahnhöfe und Haltepunkte, U-Bahntunnel und Brücken, wird der Bedarf von der

Verkehrsunternehmen dringend nach einer seit 2012 andauernden Hängepartie Planungssicherheit geben und schnellstmöglich zu einer dauerhaft tragfähigen Finanzierungslösung kommen. Nur nach einem eindeutigen Signal über Höhe, Dynamik und Dauer der Leistungen können die Länder und Kommunen wieder ihre Projekte anstoßen.



## STANDPUNKT

### Reise- und Transportkette digital begleiten

- Der Open-Data-Ansatz sollte genutzt werden, um die Vernetzung von Verkehrsinformationen über Verkehrsträger- und Unternehmensgrenzen hinweg und unter Einhaltung des Datenschutzes voranzutreiben.
- Der Mobilitätsdatenmarktplatz des Bundes muss weiter ausgebaut werden, um die Daten aus öffentlichem und Individualverkehr zusammenzuführen.
- Die jeweiligen DELFI-Fahrplaninformationen der Bundesländer müssen durch Steuerung des Bundes zusammengeführt werden.
- Die EU muss bei den Maßnahmen zum Multimodal Travel Planner die vorhandenen Informations- und Ticketingsysteme und unternehmensübergreifenden Kooperationen berücksichtigen.
- Die anonymisierten Daten des Mautsystems sollten in Verkehrsinformations- und Prognosesystemen berücksichtigt werden.

Das DVF steht dabei auf der Seite der Länder, die eine Fortsetzung und Ausweitung der Finanzierungsprogramme des Bundes fordern, um die Erhaltungslücken zu schließen. Allerdings entfiel ab dem 1. Januar 2014 die Zweckbindung, das heißt, die Gelder müssen nur noch investiv verwendet werden. Das DVF fordert daher eine

Koalitionsvertrag zu diesem Thema. Sie ist jedoch gefordert, die Luftverkehrssteuer abzuschaffen.

### Energiesteuer

Mit der Novellierung des »Gesetzes über Erneuerbare Energien« (EEG) besteht auch im Schienen-



»Wir wollen keine Subventionen, aber auch keine einseitigen Belastungen.«

Dr. Christoph Franz, Vorsitzender des Vorstands, Deutsche Lufthansa AG

Selbstverpflichtung der Bundesländer, diese Mittel investiv für die kommunalen Straßen und den ÖPNV einzusetzen. Eine Regelung dieser Bereiche ist, wenn möglich, sogar noch vor einer Föderalismuskommission III dringend geboten.

In Zukunft muss darauf geachtet werden, dass die Mittel einerseits auskömmlich sind, andererseits aber solche Erhaltungsdefizite gerade im ÖV der Ballungsräume nicht mehr auftreten dürfen. Dies bedeutet eine transparente Kalkulation der Lebenszykluskosten und die rechtzeitige Einstellung von Erhaltungsmitteln im Haushalt. Der Lenkungsreis Infrastruktur des DVF sieht hier bei ÖPP klare Vorteile, da eine adäquate Instandhaltung über Verfügbarkeitsklauseln einkalkuliert werden kann und eine Vernachlässigung der Infrastruktur Bußgelder nach sich zieht.

### Luftverkehrssteuer

Zu einer nachhaltigen Verteuerung der Mobilität am Standort Deutschland hat die nationale Luftverkehrssteuer geführt. Ebenso wie das DVF und andere Branchenverbände haben inzwischen auch die Wirtschaftsminister und Verkehrsminister der Länder vor den negativen Auswirkungen der Steuer gewarnt. Seit ihrer Einführung ist das Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland deutlich hinter der internationalen Entwicklung zurückgeblieben. Trotz dieser kritischen Entwicklung schweigt die neue Bundesregierung im

verkehr die Gefahr von Kostensteigerungen und umweltpolitischen Fehlentwicklungen. Aus gutem Grund ist der Schienenverkehr bei Verabschiedung des EEG nicht in vollem Umfang mit der Umlage belastet worden. Diese Belastungsbegrenzung muss beibehalten werden, denn ansonsten würden auf die Branche und ihre Kunden Mehrkosten von rund 650 Millionen Euro zukommen. Damit würde die Nutzung des Schienenverkehrs spürbar gedämpft und der aktive Beitrag der Bahn zur Energiewende ausgebremst. Das DVF begrüßt daher das ausdrückliche Bekenntnis der Bundesregierung zum Erhalt der Ausgleichsregelung für den Schienenverkehr. Diese muss jedoch so gestaltet werden, dass Zusatzbelastungen der Schiene vermieden werden.

### Mobilitätsplattform

Eine andere Baustelle innerhalb des ÖV, aber auch im Individualverkehr (IV) ist die Vernetzung von Verkehrsinformationen und die Koppelung mit Bezahl- und Ticketsystemen. Das DVF empfiehlt, den Open-Data-Ansatz weiter voranzutreiben, damit die Unternehmen und die öffentliche Hand die relevanten Daten an definierten Schnittstellen bereitstellen. Eine Schlüsselposition kann dabei der Mobilitätsdatenmarktplatz des Bundes sein, der von der Bundesanstalt für Straßenwesen betrieben wird. Die Datenströme des Verkehrssektors werden dort zusammengeführt und verfügbar gemacht. Allerdings fehlt bisher die

Vernetzung der Daten von ÖV und IV. Zudem sollte das Projekt der DELFI-Fahrplaninformation, das heißt eine Zusammenführung der Daten über alle Länderinformationssysteme des ÖV hinweg, dringend zum Abschluss gebracht und anschließend unter Leitung des Bundes in den Regelbetrieb überführt werden.

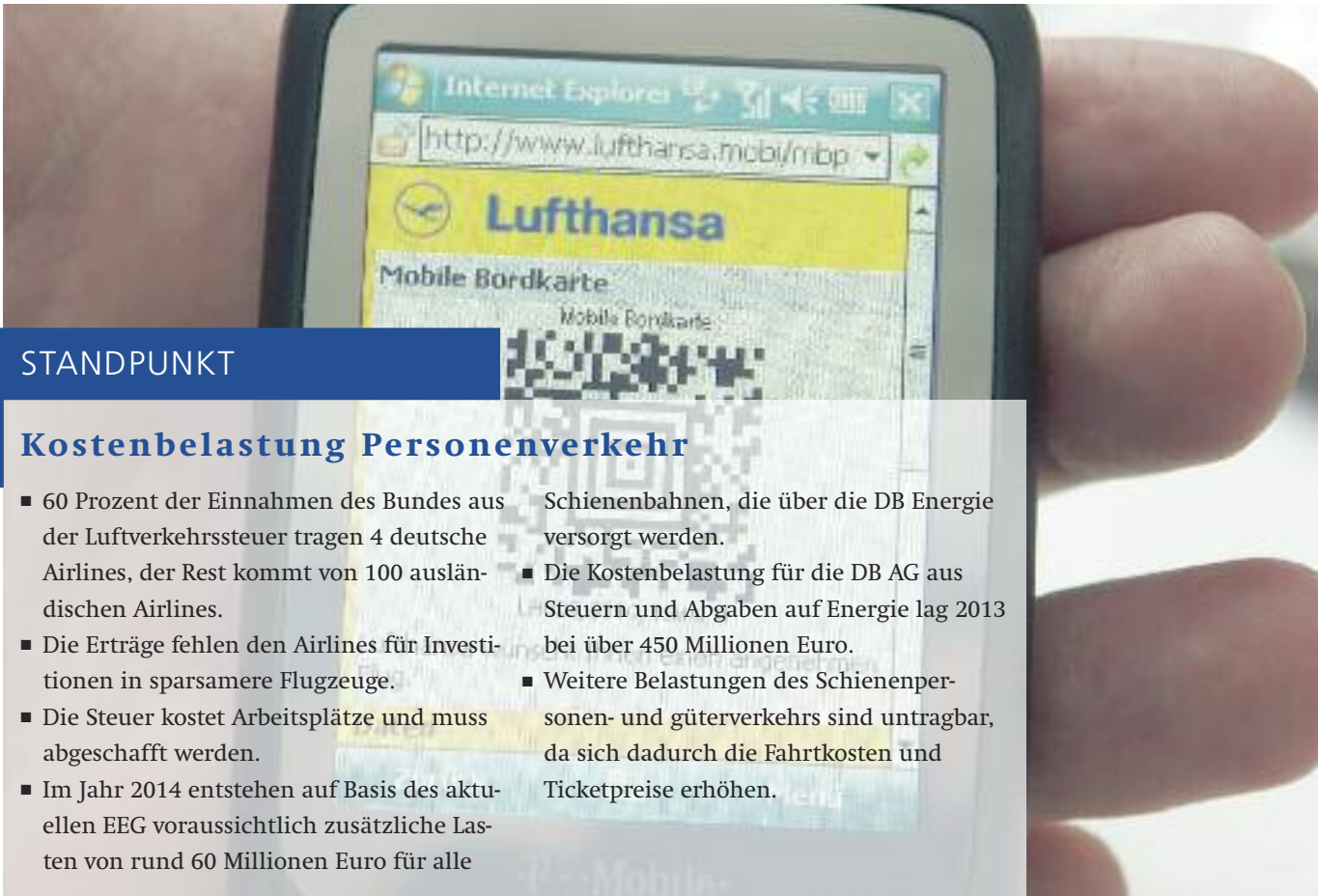
### Multimodaler Reiseplaner

Die Europäische Kommission forciert die Einrichtung einer zentralen Buchungsstelle zum Erwerb von Fahrscheinen für die gesamte Reisekette. Es soll ein multimodaler Reiseplaner auf EU-Ebene entstehen. Als größten Hinderungsgrund für durchgängige Reiseauskünfte ermittelte die EU-Kommission die mangelnde Standardisierung der Daten. Dies behindere den Datenaustausch. Vor allem die Standardisierungsprobleme möchte die Kommission daher überwinden. Das DVF

kritisiert, dass so erfolgreiche bestehende Systeme und Kooperationen gefährdet werden. Es bleibt offen, ob Schnittstellenstandards zu einer höheren Nachfrage nach vernetzten grenzüberschreitenden Informationen führen.

### eCall

Mit dem Vorschlag, künftig in alle neuen Fahrzeuge das elektronische Notrufsystem eCall einzubauen, hat die EU-Kommission einen wichtigen Vorstoß für mehr Verkehrssicherheit auf Europas Straßen unternommen. Damit das System in der Praxis genutzt werden kann, müssen die EU-Mitgliedstaaten nach Ansicht des DVF die Infrastruktur zur Weiterleitung der Notrufsignale zügig ausbauen. Der automatische Notruf ist wichtig, weil damit bei einem Unfall sofort Hilfe auf Grundlage exakter Angaben angefordert wird. Eine europaweite Lösung ist überfällig.



**STANDPUNKT**

### Kostenbelastung Personenverkehr

- 60 Prozent der Einnahmen des Bundes aus der Luftverkehrssteuer tragen 4 deutsche Airlines, der Rest kommt von 100 ausländischen Airlines.
- Die Erträge fehlen den Airlines für Investitionen in sparsamere Flugzeuge.
- Die Steuer kostet Arbeitsplätze und muss abgeschafft werden.
- Im Jahr 2014 entstehen auf Basis des aktuellen EEG voraussichtlich zusätzliche Lasten von rund 60 Millionen Euro für alle Schienenbahnen, die über die DB Energie versorgt werden.
- Die Kostenbelastung für die DB AG aus Steuern und Abgaben auf Energie lag 2013 bei über 450 Millionen Euro.
- Weitere Belastungen des Schienenpersonen- und güterverkehrs sind untragbar, da sich dadurch die Fahrtkosten und Ticketpreise erhöhen.

# CHRONIK 2013/2014

## März

### **Sitzung des Lenkungskreises Luftverkehr**

unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstandes Fraport AG, in Berlin. Vortragende waren Pablo Escutia, Principal, A.T. Kearney; Jochen Flasbarth, Präsident des Umweltbundesamtes; Steffen Saebisch, Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung; Richard Sharp, Principal und Robert Ziegler, Partner, A.T. Kearney.

### **Sitzung des Lenkungskreises Güterverkehr**

unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung Horst Mosolf GmbH & Co. KG, in Berlin. Vortragende waren Armin Knödler, PwC; Manfred Kuchlmayer, Iveco Magirus AG; Prof. Dr. Lohmeier, Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG; Lars Purkarthofer und Klaus Schütte, United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG.

Prof. Dr. Lohmeier, Knödler, Dr. Mosolf, Stumm, Schütte, Kuchlmayer und Purkarthofer (v. l.) sprachen im Lenkungskreis Güterverkehr über Kosten- und Umweltvorteile durch Gasantrieb beim Lkw.



## April

**29. Mitgliederversammlung des Deutschen Verkehrsforums (DVF)** unter Leitung seines Vorsitzenden des Präsidiums, Klaus-Peter Müller, Aufsichtsratsvorsitzender COMMERZBANK AG, in Berlin. Vortragende waren Michael Clausecker, Mitglied des Präsidiums DVF, Vorsitzender der Geschäftsführung Bombardier Transportation GmbH; Dr. Christoph Franz, Mitglied des Präsidiums DVF, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Lufthansa AG; Dr. Ottmar Gast, Mitglied des Präsidiums DVF, Sprecher der Geschäftsführung Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG; Prof. Dr. Jürgen Stark, Chefökonom der EZB 2006–2011, Universität Tübingen; Matthias Wissmann, Mitglied des Präsidiums DVF, Präsident Verband der Auto-

mobilindustrie (VDA), unter der Moderation von Jan Hofer, ARD Tagesschau.

## Mai

**7. Deutscher Luftverkehrskongress »Luftfahrt ist Zukunft!«** des BDI, BDL und BDLI unter Beteiligung des DVF mit einem Präsentationsstand in Berlin.

**Sitzung des Lenkungskreises Schienenverkehr** unter Leitung seines Vorsitzenden Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr DB Mobility Logistics AG, in Berlin. Vortragende waren Hugo Gratza, Leiter Unterabteilung LA1 Eisenbahnen im Bundesministerium für Verkehr, Bau



(ol) Prof. Dr. Stark fordert als Festredner auf der 29. Mitgliederversammlung des DVF eine »Agenda 2025«.

(or) Clausecker, Dr. Franz, Dr. Gast, Dr. Stark, Wissmann und Moderator Jan Hofer (v. l.) diskutierten anschließend über die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Deutschland.

(u) 7. Deutscher Luftverkehrskongress: DVF-Geschäftsführer Thomas Hailer begrüßt Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am Stand des DVF.



(ol) DVF-Forum »Wie wird Deutschland wieder Logistikweltmeister?« auf der Messe »transport logistic« in München: Garnadt, Dr. Gast, Dr. Rodi und Ruske (v. l.) sowie Böhringer sprachen über Chancen und Herausforderungen für den Logistikstandort Deutschland.

(or) Parlamentarischer Abend Schienenverkehr: Clausecker, Dr. Hofreiter MdB, Fitch und Hörster (v. l.) wollten bessere und schnellere Verfahren bei der Zugzulassung.

(u) »Die Verkehrsbranche braucht freien Zugang zu aktuellen Verkehrsinformationen« sagte Jarzombek MdB beim Lenkungskreis Telematik/Telekommunikation. V. l.: Dr. Eck, Dr. Lotz, Jarzombek MdB, Worrigen und Hailer



und Stadtentwicklung (BMVBS); Dr. Frank Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein und Dr. Urban Rid, Leiter Abteilung KI - Klimaschutz, Umwelt und Energie, Erneuerbare Energien, Intern. Zusammenarbeit im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

**Parlamentarischer Abend »Fahrzeuge schneller auf die Schiene: Wege zur vereinfachten Zulassung in Deutschland und Europa«** unter Leitung von Dr. Anton Hofreiter MdB, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag, in

Berlin. Vortragende waren Michael Clausecker; Keir Fitch, Stellvertretender Kabinettschef, Kabinett des Vizepräsidenten und Kommissar für Verkehr Siim Kallas, EU-Kommission; Gerald Hörster, Präsident Eisenbahn-Bundesamt und Matthias Petschke, Leiter der Vertretung der EU-Kommission in der Bundesrepublik Deutschland.

**Sitzung des Lenkungskreises Bahntechnologie** unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jochen Eickholt, CEO Division Rail Systems Infrastructure & Cities Sector, Siemens AG, in Berlin. Vortragende waren Dr. Jens Engelmann, Head of Directorate, Europäische Eisenbahnagentur; Dr. Anton Hofreiter MdB und Jürgen Hüllen, VTG Aktiengesellschaft.



(o) Becker, Flasbarth, Dr. Brandis und von Essen (v. l.) mahnten im Lenkungskreis Straßenverkehr, dass die Energiewende im Verkehr bezahlbar bleiben müsse.

(u) Lenkungskreis Häfen und Schifffahrt: Die Hafenwirtschaft will die Port-Package-Debatte abschließen, darüber diskutierten Fleckenstein MdEP, Dreeke und Dr. Schmidt (v. r.).

## Juni

### **Forum »Effizienzdruck auf der ganzen Linie: Kosten, Sicherheit, Nachhaltigkeit & Co.«**

unter Leitung von Dr. Jörg Mosolf auf der Messe transport logistic 2013 in München. Vortragende waren Karl Engelhard, Generalbevollmächtigter Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG; Karl Ulrich Garnadt, Vorsitzender des Vorstands Lufthansa Cargo AG; Tobias Liebscher, Partner Bearing Point GmbH; Dr. Jörg Mosolf; Dr. Hansjörg Rodi, Vorsitzender des Vorstands Schenker Deutschland AG; Henrik Würdemann, Geschäftsführer Captrain Deutschland GmbH unter der Moderation von Günther Hörbst, Chefredakteur DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung.

### **Forum »Wie wird Deutschland wieder Logistikweltmeister?«**

unter Leitung von Dr. Ottmar Gast auf der Messe transport logistic 2013 in München. Vortragende waren Volker Böhringer, Regional CEO Europe/Middle East, PANALPI-NA Welttransport (Deutschland) GmbH; Karl Ulrich Garnadt; Dr. Ottmar Gast; Dr. Hansjörg Rodi; Klaus-Dieter Ruske, Partner PricewaterhouseCoopers AG WPG unter der Moderation von Ralf Jahnke, Vorsitzender des Vorstands TransCare AG.

### **Sitzung des Lenkungskreises Telematik/Telekommunikation**

in Berlin. Vortragende waren Thomas Jarzombek MdB; Dr. Christine Lotz, Lei-



(ol) Krebs, Lüttjohann, Börke, Dr. Mosolf, Dr. Eck und Dr. Haasis (v. l.) thematisierten im Lenkungskreis Güterverkehr die Erfolge und Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs.

(or) Die Europäische Union will die Beihilfeleitlinien für Flughäfen ändern. Darüber diskutierten im Lenkungskreis Luftverkehr Prof. Mauch, Staatssekretär Adler und Dr. Schulte (v. l.).

(u) Die Verkehrswege werden immer schlechter – Reformen lassen auf sich warten. Ein Thema für den Lenkungskreis Infrastruktur mit Staatssekretär Odenwald, Bodewig, Dr. Neumann und Enenkel (v. l.).



terin Referat Kooperative Verkehrs- und Fahrerassistenzsysteme der Bundesanstalt für Straßenwesen und Birgitta Worrigen, Leiterin Unterabteilung UI3 Verkehr, Forschung im BMVBS.

## September

**Sitzung des Lenkungskreises Telematik/Telekommunikation** unter Leitung von Thomas Hailer, Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum (DVF), in Hamburg. Vortragende waren Pete Jendras, Geschäftsführer Idem; Thomas Hailer; Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung Hamburg Port Authority und Ulrich Wrage, Vorstand DAKOSY Datenkommunikationssystem AG.

**Sitzung des Lenkungskreises Straßenverkehr** unter Leitung seines Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr, ADAC, in Berlin. Vortragende waren Dr. Ruprecht Brandis, Director Government & External Affairs, BP Europa SE; Carsten von Essen, IAV GmbH und Jochen Flasbarth.



Müller (mitte) forderte auf der Konferenz »Infrastructure Finance 2013« ein Konjunkturpaket III. V. l.: die weiteren Podiumsgäste Enenkel, Woitok, Bodewig und Hörbst (Moderator)

**Sitzung des Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt** unter Leitung von Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands, BLG Logistics Group AG & Co. KG, in Hamburg. Vortragende waren Knut Fleckenstein MdEP, Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr; Frank Horch, Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg und Dr. Heino Schmidt, Mitglied der Geschäftsführung, Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG.

## Oktober

**Kolloquium 2013 des branchen:netzwerks Transport & Logistik »Kostenfaktor Energie – Chancen und Risiken«** veranstaltet von der COMMERZBANK AG in Zusammenarbeit mit dem DVF in Berlin. Vortragende waren Dr. Ruprecht Brandis; Michael Clausecker; Thomas Hailer; Klaus Hellmann, geschäftsführender Gesellschafter Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG; Michael Kotzbauer, Bereichsvorstand Großkunden, COMMERZBANK AG; Andreas Roth, Vorsitzender der Geschäftsleitung Großkunden Region Ost COMMERZBANK AG; Eugen Weinberg, Leiter Rohstoff-Research, COMMERZBANK AG unter der Moderation von Günther Hörbst.

**Sitzung des Lenkungskreises Güterverkehr** unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, in Berlin. Vortragende waren Berit Börke, Leiterin Vertrieb TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & CO. KG; Dr. Florian Eck, stellv. Geschäftsführer DVF; Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL); Heiko Krebs, Prokurist, Leiter Produktion KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für Kombinierten Verkehr mbH & CO. KG und Peter Lüttjohann, Leiter Ref. UI 32, BMVBS.

**Sitzung des Lenkungskreises Luftverkehr** unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte. Vortragende waren Gunther Adler, Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Thomas Hailer; Prof. Dr. Hansjoachim Mauch, Leiter Büro Berlin, MTU Aero Engines AG und Carlos Martinez Mongay, Chef des Kabinetts von Vizepräsident Joaquin Almunia, Kommissar für Wettbewerb, EU-Kommission.

**Sitzung des Lenkungskreises Infrastruktur** unter Leitung seines Vorsitzenden Joachim Enenkel, Mitglied des Vorstands Bilfinger SE, in Berlin. Vortragende waren Kurt Bodewig, Vorsitzender der Kommission »Nachhaltige Verkehrs-



(ol) Parlamentarischer Abend »Mobilität für Deutschland«: Begrüßung vor Beginn der Veranstaltung: Dr. Schulte, Dr. Grube, Dreeke und Jarzombek MdB (v. l.).

(or) Parlamentarischer Abend »Mobilität für Deutschland« mit vielen Zuhörern aus der Politik: Parlamentarische Staatssekretärin Reiche MdB; Dr. Wilms MdB, Kühn MdB, Lühmann MdB, Brandenburgs Infrastrukturminister Vogelsänger und Burkert MdB (v. l.).

(u) Dr. Eickholt, Parlamentarischer Staatssekretär Ferlemann MdB, Bartol MdB, Kühn MdB und Homburg (v. l.) tauschen sich bei der gemeinsamen Sitzung der Lenkungsreise Bahntechnologie und Schienenverkehr über die zukünftige Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung aus.



infrastrukturfinanzierung«, Verkehrsminister a. D.; Prof. Dr. Jens Kleine, Steinbeis-Hochschule München / Berlin; Dr. Carl-Stefan Neumann, Director McKinsey & Company Inc. und Michael Odenwald, Staatssekretär im BMVBS.

und Vorsitzender der Geschäftsführung, Frankfurt School of Finance & Management; Matthias Woitok, Head of Division Structured Finance and Joint Initiatives, European Investment Bank unter der Moderation von Günther Hörbst.

## November

**Konferenz »Infrastructure Finance 2013 – Internationale Entwicklungen und Herausforderungen«** des Frankfurt School Verlags in Kooperation mit dem DVF in Frankfurt. Vortragende waren Kurt Bodewig; Joachim Enenkel; Thomas Hailer; Christoph Mohr, Geschäftsführer Frankfurt School Verlag GmbH; Klaus-Peter Müller; Prof. Dr. Dr. h.c. Udo Steffens, Präsident

## Januar

**Parlamentarischer Abend »Mobilität für Deutschland«** unter Leitung und Moderation von Klaus-Peter Müller, in Berlin. Vortragende waren Ulrich Klaus Becker; Frank Dreeke; Dr. Rüdiger Grube, Mitglied des Präsidiums DVF, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Bahn AG und DB Mobility Logistics AG und Dr. Stefan Schulte.



(ol) Lenkungskreis Häfen und Schifffahrt mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Ferlemann MdB, Eck, Lühmann MdB, Dr. Birgit Malecha-Nissen MdB und Dreeke (v. l.) sind für einen wettbewerbsfähigen Hafen- und Schifffahrtsstandort Deutschland.

(or) Lenkungskreis Luftverkehr: Bartol MdB, Dr. Schulte, Parlamentarische Staatssekretärin Reiche MdB und Hailer (v. l.) konstatierten enorme Herausforderungen für den deutschen Luftverkehr in den nächsten Jahren.

(u) Beim Lenkungskreis Güterverkehr wurde über den politischen Handlungsbedarf für den Güterverkehrsbereich gesprochen und eine Bewertung des Koalitionsvertrages vorgenommen. Dr. Steinle, Hannappel, Dr. Wilms MdB, Dr. Mosolf und Rosenkranz (v. l.)

## Februar

**Gemeinsame Sitzung der Lenkungskreise Bahntechnologie und Schienenverkehr** unter Leitung seiner Vorsitzenden Dr. Jochen Eickholt und Ulrich Homburg, in Berlin. Vortragende waren Sören Bartol MdB, stellv. Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion; Enak Ferlemann MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Stephan Kühn MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN.

**Sitzung des Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt** unter Leitung seines Vorsitzenden Frank Dreeke. Vortragende waren Andrea Eck, General Manager Outbound Logistik, VOLKSWAGEN Logistics GmbH & Co. OHG, Psts Enak Ferlemann MdB und Kirsten Lühmann MdB, Sprecherin für Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag.

**Sitzung des Lenkungskreises Güterverkehr** unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf. Vortragende waren Thomas Hailer; Björn Hannappel, Senior Expert GoGreen, Deutsche Post DHL; Lothar Rosenkranz, Vorstandsmitglied Informationstechnologie, Innovation und Dienstleistungen, Schenker Deutschland AG; Dr. Veit Steinle, Leiter Abt. UI - Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des Ressorts, Europaangelegenheiten, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, und Dr. Valerie Wilms MdB, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Deutschen Bundestag.

**Sitzung des Lenkungskreises Luftverkehr** unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte. Vortragende waren Sören Bartol MdB; Björn Maul, Partner, Roland Berger Strategy Consultants und Katherina Reiche MdB, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur.

# FOREN UND POSITIONEN 2013/2014

## Lenkungsreise

### Bahntechnologie

Dr. Jochen Eickholt, CEO Division Rail Systems, Infrastructure & Cities Sector, Siemens AG

#### Themenauswahl:

- Zugzulassung in Europa – Vorschläge des 4. Eisenbahnpakets zur Aufgabenbündelung und Prozessbeschleunigung
- Reformen zur Zugzulassung in Deutschland – Planbare und beschleunigte Prozesse
- Das Weißbuch innovativer Eisenbahngüterwagen 2030 – Die Zukunftsinitiative »5 L« als Baustein für Wachstum im Schienengüterverkehr
- Die Bahntechnologienpolitik der Bundesregierung aus Sicht des Bundestages
- Strategiegelgespräch zur Schienenverkehrspolitik in der neuen Legislaturperiode

### Güterverkehr

Dr. Jörg Mosolf, Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung, Horst Mosolf GmbH & Co. KG

#### Themenauswahl:

- Entwicklung des Schienengüterverkehrs und Förderprogramme des Bundes für den Kombinierten Verkehr (KV)
- Best Practice Schienengüterverkehr: innovative Konzepte für den IT-gestützten KV und den Zu- und Ablauf im Hinterlandverkehr
- Möglichkeiten zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung im Schienengüterverkehr: Resümee aus Forschung und Entwicklung
- Handlungsempfehlungen des DVF zur Güterverkehrspolitik in der neuen Legislaturperiode
- Strategiegelgespräch: Die Güterverkehrspolitik in der neuen Legislaturperiode – Bewertung aus

Sicht von Bundesregierung und Opposition

- CO<sub>2</sub>, Grüne Logistik und Transparenz: Kooperations- und Informationsplattformen für die Logistik

### Häfen und Schifffahrt

Detthold Aden, Vorsitzender des Vorstandes, BLG Logistics Group AG & Co. KG (bis 04/2013)  
Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands, BLG Logistics Group AG & Co. KG (seit 04/2013)

#### Themenauswahl:

- EU-Verordnung über den Zugang zum Markt für Hafendienste und EU-Richtlinie zu Dienstleistungskonzessionen
- Lage und Perspektiven der Containerschifffahrt
- Prioritäten der neuen Legislaturperiode für einen wettbewerbsfähigen Hafen- und Schifffahrtsstandort Deutschland
- Anforderungen an die Infrastruktur und Vernetzung für Häfen, Schifffahrt und Logistik aus Sicht der Verloader

### Infrastruktur

Joachim Enenkel, Mitglied des Vorstands, Bilfinger SE (seit 04/2013)

#### Themenauswahl:

- Bericht Kommission »Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung«: Vorstellung der Ergebnisse und Bewertung aus Sicht des Bundes
- Marktorientierte Alternativen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung
- Effiziente Ausschreibungs- und Vergabeverfahren für die Verkehrsinfrastruktur: Best Practice im internationalen Vergleich
- Handlungsempfehlungen des DVF zur Verkehrsinfrastrukturpolitik in der neuen Legislaturperiode

## Luftverkehr

Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands,  
Fraport AG

### Themenauswahl:

- Luftverkehrspolitik der Bundesländer – Luftverkehrsgesetz und Flugrouten
- Revision der EU-Beihilfeleitlinien für Flughäfen und Fluggesellschaften
- Prioritäten und Handlungsempfehlungen zur Luftverkehrspolitik in der neuen Legislaturperiode des Bundes
- Strategien zum Lärmschutz und zur Reduktion von Emissionen
- Strukturwandel im Weltluftverkehr und Wettbewerbsposition Deutschlands

## Schienerverkehr

Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr,  
DB Mobility Logistics AG

### Themenauswahl:

- Das Erneuerbare Energien Gesetz (EEG): Status, Weiterentwicklung und Auswirkungen auf den Schienenverkehr
- Eisenbahnpaket, EEG-Novelle, GVFG & co: Bewertung der politischen Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs aus Bundessicht
- Strategiegeläch zur Schienenverkehrspolitik in der neuen Legislaturperiode

## Straßenverkehr

Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr,  
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.

### Themenauswahl:

- Umweltpolitische Herausforderungen und Maßnahmen im Straßenverkehr aus Sicht des Bundes
- Möglichkeiten und Grenzen der künftigen Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung; EU-Maßnahmenpaket Clean Power for Transport
- Szenarien für neue Kraftstoffe und Antriebe – Aspekte Antriebsentwicklung, Kraftstoffentwicklung, Infrastruktur, Schnittstellen

## Telematik/Telekommunikation

Reinhard Clemens, Mitglied des Vorstands,  
Deutsche Telekom AG,  
CEO T-Systems International GmbH

### Themenauswahl:

- Strategiegeläch: Innovationspolitik für Intelligente Verkehrssysteme
- Die Innovations- und Telematikpolitik der Bundesregierung
- Das Projekt »Mobilitätsdatenmarktplatz« (MDM)

## Positionspapiere / Stellungnahmen

- Mobilität für Deutschland 2013+, Politische Handlungsempfehlungen
- Schienenlärm an der Quelle Reduzieren

### Stellungnahmen des DVF

- Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2015
- Bewertung des Grünbuchs »Ein integrierter Paketzustellungsmarkt für das Wachstum des elektronischen Handels in der EU«
- Verordnungsvorschlag zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen
- Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung 2013

## Parlamentsgruppe

Das Deutsche Verkehrsforum unterstützte im Jahr 2013 die interfraktionelle **Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag**.

Vorstand: Dr. Anton Hofreiter MdB, Sören Bartol MdB, Patrick Döring MdB, Ulrich Lange MdB, Sabine Leidig MdB.

Geschäftsführer: Thomas Hailer

# PRÄSIDIUM DES DEUTSCHEN VERKEHRSFORUMS



**Klaus-Peter Müller**  
(Vorsitzender)  
Vorsitzender des Aufsichtsrates  
COMMERZBANK AG



**Detthold Aden** (bis 04/2013)  
Vorsitzender des Vorstands  
BLG Logistics Group AG & Co. KG



**Dr. Lutz Bertling** (seit 08/2013)  
Präsident und Chief Operating Officer  
Bombardier Transportation GmbH



**Ulrich Klaus Becker**  
Vizepräsident für Verkehr  
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.



**Hans-Georg Brinkmann**  
Chief Executive Officer Central Europe  
Kühne & Nagel (AG & Co.) KG



**Michael Clausecker** (bis 08/2013)  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
Bombardier Transportation GmbH



**Reinhard Clemens**  
Mitglied des Vorstands  
Deutsche Telekom AG  
CEO T-Systems International GmbH



**Frank Dreeke** (seit 04/2013)  
Vorsitzender des Vorstands  
BLG Logistics Group AG & Co. KG



**Dr. Jochen Eickholt**  
CEO Division Rail Systems,  
Infrastructure & Cities Sector  
SIEMENS AG



**Joachim Enenkel** (seit 04/2013)  
Mitglied des Vorstands  
Bilfinger SE



**Dr. Christoph Franz** (bis 08/2013)  
Vorsitzender des Vorstands  
Deutsche Lufthansa AG



**Dr. Ottmar Gast**  
Sprecher der Geschäftsführung  
Hamburg Südamerikanische  
Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG



**Dr. Rüdiger Grube**  
Vorsitzender des Vorstands  
Deutsche Bahn AG und  
DB Mobility Logistics AG



**Ulrich Homburg**  
Vorstand Personenverkehr  
DB Mobility Logistics AG



**Stefan Kölbl**  
Vorsitzender der Vorstände  
DEKRA e.V. und DEKRA SE



**Dr. Jörg Mosolf**  
Geschäftsführender Gesellschafter und  
Sprecher der Geschäftsführung  
Horst Mosolf GmbH & Co. KG  
Internationale Spedition



**Andreas Renschler** (bis 02/2014)  
Mitglied des Vorstands  
Daimler AG



**Michael Schmidt**  
Vorsitzender des Vorstands  
BP Europa SE



**Dr. Stefan Schulte**  
Vorsitzender des Vorstands  
Fraport AG



**Norbert Schübler**  
Geschäftsführender Gesellschafter  
Schübler-Plan Consult GmbH



**Dieter Schweer**  
Mitglied der Hauptgeschäftsführung  
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.



**Carsten Spohr** (seit 08/2013)  
Mitglied des Vorstands  
Deutsche Lufthansa AG



**Matthias Wissmann**  
Präsident  
Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)



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

Stand Februar 2014

# MITGLIEDER DES DEUTSCHEN VERKEHRSFORUMS

## A

- AAE Ahaus Alstätter Eisenbahn Holding AG, Baar (CH)
- ACV Automobil-Club Verkehr e.V., Köln
- ADAC e.V., München
- adesse anwälte, Berlin
- AD HOC European Relations, Gütersloh
- AGES International GmbH & Co. KG, Langenfeld
- Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, Berlin
- Airbus Operations GmbH, Hamburg
- ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
- Andreas Schmid Logistik AG, Gersthofen
- Arthur D. Little GmbH, Frankfurt/M
- A.T. Kearney GmbH, Berlin
- AUDI AG, Ingolstadt
- Autobahn Tank & Rast Holding GmbH, Bonn
- Autohof – Tanken – Rasten – Parken eG, Herbolzheim

## B

- Bain & Company Germany Inc., Düsseldorf
- BearingPoint GmbH, Frankfurt/M
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Berlin
- Bilfinger SE, Mannheim
- BLG Logistics Group AG & Co. KG, Bremen
- BMW AG, München
- Boeing Operations International, Inc., Berlin
- Bombardier Transportation GmbH, Berlin
- Booz & Company GmbH, Düsseldorf
- BP Europa SE, Hamburg
- BPW Bergische Achsen KG, Wiehl
- bremenports GmbH & Co. KG, Bremen
- Brunsbüttel Ports GmbH, Brunsbüttel
- Buss Port Logistics GmbH & Co. KG, Hamburg

## C

- Captrain Deutschland GmbH, Berlin
- CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechtsanwälten und Steuerberatern mbB, Berlin
- COMMERZBANK AG, Frankfurt/M
- CSC Deutschland Solutions GmbH, Wiesbaden

## D

- Daimler AG, Stuttgart
- DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg
- DEKRA e.V., Stuttgart
- Dettmer Group KG, Bremen
- Deutsche Bahn AG, Berlin
- Deutsche Bank AG, Frankfurt/M
- 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 GmbH, Bonn
- DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Köln
- Dornier Consulting GmbH, Berlin
- Drewes GmbH & Co. Investitions-KG, Bremen
- DVB Bank SE, Frankfurt/M
- DVV Media Group GmbH, Hamburg
- Dyckerhoff AG, Wiesbaden
- DZ BANK AG, Frankfurt/M

## E

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

## F

- Fichtner Water and Transportation GmbH, Stuttgart
- FIEGE Logistik Holding Stiftung & Co. KG, Greven
- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), Berlin
- 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
- Gerd Körner Consulting KG, Weiterstadt
- GOMULTIMODAL GmbH, Hamburg
- Gütegemeinschaft AKB für Asphalt-Kaltbauweisen zur Erhaltung von Straßen e.V., Ahnatal

## H

- HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Hannover
- Hafen Hamburg Marketing e.V., Hamburg
- Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
- Hamburg-Köln-Express GmbH, Köln
- Hamburg Port Authority AöR, Hamburg
- Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft KG, Hamburg
- Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., Berlin
- Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, Osnabrück
- Hermes Transport Logistics GmbH, Hamburg
- HFK Rechtsanwälte LLP, Frankfurt/M
- HOCHTIEF Aktiengesellschaft, Essen
- HOLM GmbH (House of Logistics & Mobility), Frankfurt/M
- Horst Mosolf GmbH & Co. KG, Kirchheim/Teck

- I**
- IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin
  - IBM Deutschland GmbH, Ehningen
  - IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG, Duisburg
  - Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH, Düsseldorf
  - Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen
  - Iveco Magirus AG, Unterschleißheim

- J**
- JadeWeserPort Logistics Zone GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven
  - JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven

- K**
- KfW IPEX-Bank GmbH, Frankfurt/M
  - KG GEKOL Mineralölhandel GmbH & Co., Hamburg
  - Kienbaum Consultants International GmbH, Düsseldorf
  - Knorr-Bremse AG, München
  - KombiConsult GmbH, Frankfurt/M
  - Kombiverkehr KG, Frankfurt/M
  - KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen Kraftverkehrs VaG, Hamburg
  - Kühne + Nagel (AG & Co.) KG, Hamburg

- L**
- Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt/M
  - Leipziger Messe GmbH, Leipzig
  - Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig
  - Linklaters LLP, Berlin
  - LNC LogisticNetwork Consultants GmbH, Hannover
  - Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München

- M**
- Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg
  - MAN Truck & Bus AG, München
  - Max Aicher GmbH & Co. KG, Freilassing
  - McKinsey & Company, Inc., München
  - Messe Frankfurt Venue GmbH, Frankfurt/M
  - MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, Mannheim

- Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig
- M&M Militzer & Münch Deutsche Holding GmbH, Hof
- M. M. Warburg & CO KGaA, Hamburg
- MTU Aero Engines AG, München

- N**
- Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss
  - NIIT Technologies GmbH, Stuttgart
  - NILES-SIMMONS-HEGENSCHEIDT GmbH, Chemnitz
  - North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co., Bremerhaven

- O**
- OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, München
  - Olswang Germany LLP, Berlin
  - On Rail GmbH, Mettmann

- P**
- PANALPINA Welttransport (Deutschland) GmbH, Mörfelden
  - PERSONALUNION, Hamburg
  - PLANCO Consulting GmbH, Essen
  - Plasser & Theurer GmbH, Wien
  - Port of Rotterdam, 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
  - Rödl & Partner GbR Wirtschaftsprüfer Steuerberater Rechtsanwälte, Nürnberg
  - Roland Berger Strategy Consultants GmbH, Düsseldorf
  - Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG, Dahlewitz

- S**
- Schenker AG, Essen
  - Schenker Deutschland AG, Kelsterbach
  - Schnellecke Group AG & Co. KG, Wolfsburg
  - Schübler Plan Consult GmbH, Düsseldorf
  - Seaports of Niedersachsen GmbH, Oldenburg
  - Seehafen Wismar GmbH, Wismar
  - Siemens AG, Erlangen
  - Spiekermann GmbH Consulting Engineers, Düsseldorf
  - Steria Mummert Consulting GmbH, Münster

- T**
- Talgo (Deutschland) GmbH, Berlin
  - Techdata Projektsteuerung und Projektmanagement im Bauwesen GmbH, Berlin
  - TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt/M
  - Thales Deutschland GmbH, Stuttgart
  - ThyssenKrupp AG, Essen / Düsseldorf
  - Toll Collect GmbH, Berlin
  - TransCare GmbH, Wiesbaden
  - TransInvest Holding AG, St. Gallen
  - T-Systems International GmbH, Frankfurt/M

- U**
- UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG, Kleinostheim
  - UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V., Berlin
  - UPS Transport OHG, Neuss

- V**
- VDA Verband der Automobilindustrie e.V., Berlin
  - VdTÜV - Verband der TÜV e.V., Berlin
  - VDVerband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln
  - Verein Deutscher Zementwerke e.V., Düsseldorf
  - Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA), Nordhorn
  - Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
  - VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

- W**
- Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, Potsdam
  - Wallenius Wilhelmsen Logistics Germany GmbH, Lehrte
  - Wilmer Cutler Pickering Hale and Dorr LLP, Berlin

- Z**
- ZDS Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V., Hamburg
  - Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK), Bonn

Stand Februar 2014

> [www.verkehrsforum.de](http://www.verkehrsforum.de)