



Report

2016/2017

DEUTSCHES VERKEHRSFORUM REPORT 2016/2017

Inhalt:

Digitalisierung und Vernetzung 6
Finanzierung und Infrastruktur 12
Energie und Umwelt 18
Nationale Standortpolitik 24
Europäische und internationale Politik 28
Chronik 2016/2017 34
Foren und Positionen 2016/2017 44
Präsidium des Deutschen Verkehrsforums . . . 46
Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums . . 48



WIR MÜSSEN UNS AN DER REALITÄT ORIENTIEREN

Die deutsche Wirtschaft verzeichnete im Jahr 2016 ein solides Wachstum, die Arbeitslosenquote lag auf einem historischen Tief bei rund 6,1 Prozent, und der Bund erzielte Rekordsteuereinnahmen. Bisher spüren wir keine negativen finanziellen Folgen aus den Umbrüchen in unserer Gesellschaft und im Wirtschaftsraum Europa, wie der Flüchtlingskrise und dem Brexit.



Vor diesem Hintergrund pocht das DVF noch eindringlicher darauf, die gute Kassenlage der öffentlichen Hand für Investitionen in die Zukunft zu nutzen – für Investitionen in unsere Infrastruktur. Zurzeit gestaltet sich das Geldausgeben schwierig: Die Länder können die hohen Summen vom Bund für die Verkehrswege nicht überall verbauen. Häufig fehlen die notwendigen Kapazitäten. Daher haben wir uns vehement für die Etablierung einer Bundesfernstraßengesellschaft eingesetzt – als Teil einer durchgreifenden Reform für die deutsche Verkehrsinfrastrukturpolitik. Mit der Einigung der Bundesminister Schäuble, Dobrindt und Gabriel im November 2016 über die Details einer Grundgesetzänderung zur Einrichtung einer solchen Institution ist dieser komplexe Prozess einen wichtigen Schritt vorangekommen. Nun muss die Reform so schnell wie möglich umgesetzt werden.

Unsere Arbeit 2016 war auch von zwei anderen Zukunftsthemen geprägt: der digitalen Trans-

formation im Verkehrsbereich und dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung. Beides ist miteinander verwoben, denn die alles durchdringende Digitalisierung von Reise- und Transportabläufen sowie die Automatisierung der Verkehrsmittel verbessern die Umweltbilanz und die Sicherheit der Mobilität. Der Verkehrssektor treibt die Digitalisierung voran, aber die öffentliche Hand ist ebenfalls gefordert. Notwendig sind vor allem ein innovationsfördernder Rechtsrahmen für digitale Dienste, mehr Breitbandkapazitäten entlang der ICE-Strecken, Autobahnen, im ÖPNV und den logistischen Knoten sowie der Ausbau von Open Data und die finanzielle Unterstützung digitaler Geschäftsideen.

Der Klimaschutzplan 2050 wurde nach kontroverser Diskussion von der Bundesregierung verabschiedet. Umweltministerin Dr. Hendricks stellte sich kurz darauf bei unserem Parlamentarischen Abend den Fragen der Mobilitätsbranche. Das DVF hat der Ministerin eindringlich mit auf den Weg gegeben, dass das Ziel »minus 40 Prozent CO₂ bis 2030« nicht so einfach zu erreichen ist. Wir fordern weiterhin eine langfristig angelegte Modernisierungsoffensive im Verkehrssektor von Politik und Wirtschaft. Dabei stehen alle vor der Herausforderung, realistische Ziele mit sozial und wirtschaftlich tragfähigen Maßnahmen zu hinterlegen. Über unser Engagement im letzten Jahr zu diesen und weiteren Themen lesen Sie in diesem Report.

Dr. Ulrich Nußbaum
Vorsitzender des Präsidiums

DIGITALISIERUNG UND VERNETZUNG

Deutschland gilt immer noch weltweit als vorbildlicher Mobilitätsstandort. Doch dieser Vorsprung ist gefährdet. In Zukunft müssen unter den Verkehrsdienstleistern gemeinsame Angebote geknüpft, Start-ups in Mobilitätsketten einbezogen und die Kunden mit einem flexiblen, qualitativ hochwertigen Angebot aus einem Guss versorgt werden. Das gelingt nur mit einer vollständigen digitalen Umstellung des Verkehrssektors.

Deutsche Unternehmen sind nicht nur global führende Anbieter von Antriebstechnologien, Fahrzeugen, Flugzeugen und Infrastruktur. Sie setzen auch den Branchenbenchmark als Verkehrsdienstleister. Und sie sind Vorreiter, wenn es um Expertenwissen und Lösungsansätze für innovative Mobilitätskonzepte geht. Mittlerweile gibt es jedoch Start-ups und Ableger klassischer Industrieunternehmen, die aus dem Ausland mit neuen Ideen und Angeboten in den deutschen Mobilitätsmarkt einsteigen. Diese Wettbewerber

Umweltauflagen, steigende Energiekosten, eine starke Dynamik in der globalen Arbeitsteilung, demografische Trends sowie schnell wechselnde Kundenwünsche und Produktzyklen setzen die Logistikdienstleister und Personenverkehrsunternehmen einem stetigen Optimierungsdruck aus. Die deutsche Mobilitätswirtschaft nimmt die Herausforderung an und setzt neben innovativen Antrieben und neuen Verkehrsmittelkonzepten auf den Ansatz von Digitalisierung und intelligenter Mobilität, um Transporte effizienter

zu gestalten, Abläufe zu automatisieren, Dienstleistungen noch besser auf den Kunden zuzuschneiden und Angebote miteinander zu vernetzen.

»Das Digitale Testfeld Autobahn ist die erste volldigitalisierte und vollvernetzte Straße weltweit für das automatisierte Fahren. Ein Jahr nach dem Start nutzen führende Automobilhersteller, Telekommunikations- und IT-Unternehmen dieses einzigartige Testfeld, um ihre Innovationen auf die Straße zu bringen.«



**Alexander Dobrindt MdB,
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur**

können – teilweise aufgrund ihres Zugangs zu Risikokapital und massiver staatlicher Unterstützung – sehr dynamisch und flexibel agieren. Gleichzeitig wachsen die Herausforderungen in allen Bereichen des Transports. Immer höhere

darauf ein, eine klare gemeinsame Zielsetzung zu verfolgen: Deutschland muss bei der intelligenten Mobilität zum Leitanwender werden und sich mit seinen Unternehmen als Leitanbieter behaupten. Mit Initiativen wie dem Runden

Das DVF wirkt bei Politik und Wirtschaft



STANDPUNKT

IT-Sicherheitsgesetz im Transportsektor

- Eine bessere Absicherung der versorgungsrelevanten IT-Systeme ist in der Transportwirtschaft unerlässlich.
- Die begrenzten Ressourcen zum Schutz der Grundversorgung der Bevölkerung sind gezielt in diejenigen IT-Anlagen zu leiten, die nicht durch die Redundanz und systemimmanente Ausfallsicherheit des Transportsektors abgedeckt werden.
- Die Entstehung doppelter Strukturen der Fach- und IT-Aufsichtsbehörden gilt es auszuschließen.
- Es ist sicherzustellen, dass die europäischen Definitionen von IT-Störungen Wettbewerbsnachteile für deutsche Unternehmen ausschließen, das heißt, europäisch gleichgesetzt sind.
- Die Anforderungen an Nachweise zur Absicherung von IT-Anlagen müssen sich nach Relevanz der Anlagen für die Versorgungssicherheit und nach Gefährdungspotenzial richten. Beides muss für die Unternehmen umsetzbar sein und in einem vertretbaren Nutzen-Kosten-Verhältnis stehen.



Tisch »Automatisiertes Fahren« im Straßenverkehr oder der Fünf-Punkte-Strategie »Schiene Digital« wurden bereits wichtige Impulse ge-

»Der Schlüssel liegt darin, dass alteingesessene Verkehrsunternehmen als Rückgrat des Nahverkehrs und Start-ups mit ihren neuen Ideen und Angeboten gemeinsam ausloten, wie ein besseres Mobilitätsangebot für den Kunden aussehen könnte.«

Dr. Sigrid Nikutta,
Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb, Berliner Verkehrsbetriebe BVG, AöR

setzt. Das ist der richtige Weg, der konsequent weiterverfolgt werden muss.

Aktionsplan Intelligente Mobilität

Das DVF hat in seinem Aktionsplan »Intelligente Mobilität« die zentralen Handlungsfelder und Maßnahmen für die Digitalisierung der Mobilität frühzeitig definiert. Die Politik kann diese Transformation am besten unterstützen, indem sie einen modernen Rechtsrahmen schafft, der mit dem technologischen Fortschritt ebenso Schritt hält wie mit den steigenden Anforderungen an Datensicherheit und Datenschutz. Dabei geht es nicht nur um die Automatisierung im Straßen- und Schienenverkehr, sondern auch um den Spielraum für neue Mobilitätskonzepte, etwa über eine Experimentierklausel im Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Die Aufgabe für die Verkehrswirtschaft besteht darin, ihre Prozesse umzustellen und digital zu begleiten. Mobilität folgt heutzutage noch stärker als bisher dem Netzwerkgedanken. Die Kunden wollen von A nach B befördert werden – und das möglichst reibungsfrei und kostengünstig und nicht mehr bewusst mit dem Auto, der Bahn, dem Flugzeug oder dem Schiff. Daraus ergeben sich ganz neue Partnerschaften, und die sogenannten neuen Mobilitätsformen können den Etablierten auch in schwierigen Märkten, wie der Peripherie oder den Tagesrandzeiten, helfen. Bei diesen Prozessen ist die Digitalisierung unverzichtbar.

Der »One-Stop-Shop« der Mobilität, mit Information, Buchung und Bezahlung aus einer Hand

kann nur Realität werden, wenn zuverlässige Informationen in Echtzeit vorliegen, Daten unternehmensübergreifend ausgetauscht werden, mobile Datenverbindungen uneingeschränkt bestehen und der Bezahlvorgang einfach durchzuführen ist.

Einige Forderungen des DVF aus dem Aktionsplan sind 2016

von der Politik aufgegriffen worden:

- Die Mobilfunkprovider wurden von der Bundesnetzagentur bei der letzten Frequenzauktion zum Ausbau des mobilen Datennetzes entlang der Hauptverkehrsachsen bis 2018 auf 50 Mbit/s verpflichtet.
- Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist mit den Initiativen »mCloud« und »mFund« sowie der Weiterentwicklung des Mobilitäts-Daten-Marktplatzes (MDM) dem Aufruf des DVF zur Öffnung der öffentlichen Datenschatztruhen zumindest im Mobilitätsbereich gefolgt.
- Im Zusammenhang mit den Bund-Länder-Finanzverhandlungen haben sich die Bundeskanzlerin und die Regierungschefs der Länder über erste Leitlinien auf eine Open-Data-Strategie verständigt. Jetzt müssen entsprechende Bundes- und Landesgesetze auf den Weg gebracht werden. Zusätzlich sollte der Bund die Umsetzung von Open-Data in den Ländern fördern.

Digitalisierung nutzen

Die Freigabe von Daten der öffentlichen Hand wie etwa Kartendaten, Stauinformationen und Baustellen sind eine wichtige Grundlage für zuverlässige Mobilitätsangebote. Zudem werden die Unternehmen untereinander auf einen noch intensiveren Datenaustausch angewiesen sein. Die Industrieunternehmen arbeiten schon heute mit ihren Kunden sowie den Verkehrs- und Logistikunternehmen, zusammen – es ist eine Win-win-Situation. Der Fahrzeughersteller kann

seine Produkte kontinuierlich verbessern, wenn er regelmäßig Daten über den Verschleiß von Fahrzeugteilen aus dem laufenden Betrieb erhält. Die Betreiber benötigen das Fachwissen und die Hinweise aus der Industrie, zu welchem Zeitpunkt eine vorbeugende Wartung sinnvoll ist. Diese vertikale Kooperation sollte nach Ansicht des DVF weiter ausgebaut werden.

Logistik effizienter machen

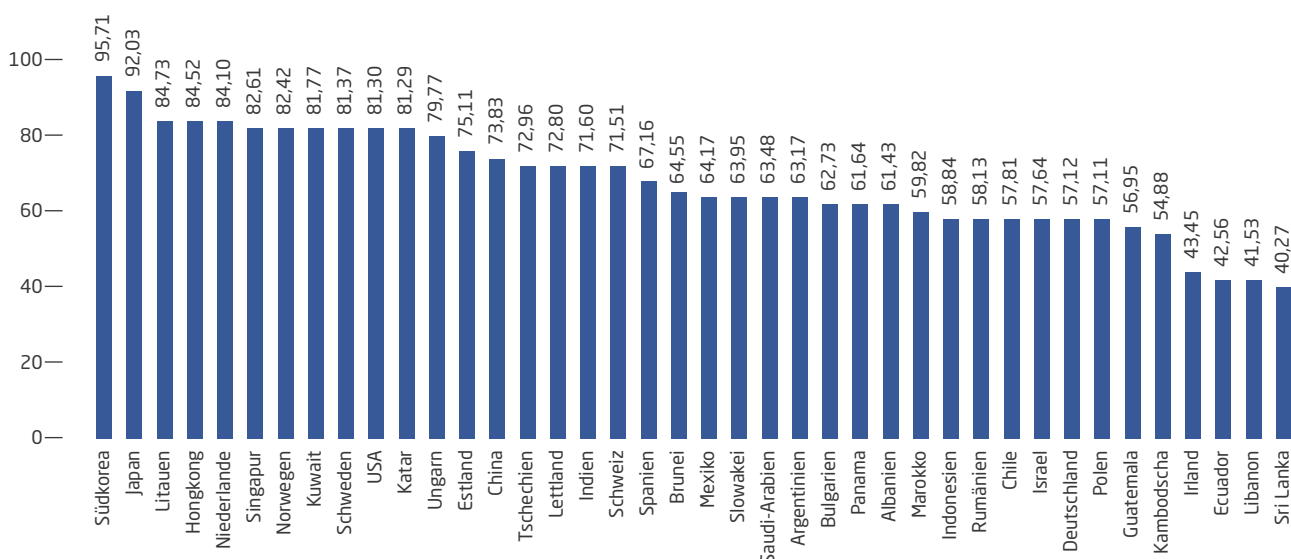
Für die Logistik ist die Digitalisierung ein echter »game changer« hin zu mehr Effizienz und Klimaschutz. Die Vernetzung von Produktion, Transport und Nachfrageseite ermöglicht passgenaue Lieferungen: Die Bestelldaten von Logistikkunden werden über Jahre analysiert, sodass heute zuverlässige Prognosen möglich sind, wann und wo wie viele Schrauben, Hamburger oder Rasierklingen benötigt werden. Gerade in Logistikhubs wie den Häfen ist das Datenpooling zu Ladungen und Transporten sowie die Verknüpfung aller Akteure unverzichtbar: Die Zollkontrollzeiten werden minimiert, Verspätungen an alle

Beteiligten weitergemeldet, knappe Kaje und Containerstellflächen optimal gesteuert und ausgelastet sowie Routen am Stau vorbei optimiert.

Und auch im Personenverkehr spielen Daten künftig eine Schlüsselrolle: Erst durch die Auswertung der vorliegenden Informationen aus Sensoren, Fahrplänen und Smartphones werden maßgeschneiderte Mobilitätsangebote und aktuelle Verkehrsinformationen möglich. Mobilität 4.0 bedeutet in Sachen Datenschutz, mit Augenmaß vorzugehen.

Das DVF sieht eine große Herausforderung darin, den breiten Datenschutz, den es in Deutschland gibt, ebenso wie ein hohes Maß an Cybersicherheit als Standortvorteil anzusehen und aufrechtzuerhalten. Es geht darum, mit den Nutzern, Partnern, Kunden und der Politik gemeinsam überzeugende Lösungen zu finden, um einerseits die Anonymisierung von Daten und andererseits die Verfügbarkeit von Echtzeitinformation zu realisieren.

4-G-Verfügbarkeit in einigen ausgewählten Ländern / November 2016 (in %)



[Quelle: opensignal.com]

Start-ups einbinden

Die Mobilitätsbranche sollte sich zudem horizontal weiter öffnen. Das DVF hat auf der Leitmesse InnoTrans und bei anderen Veranstaltungen darauf hingearbeitet, Start-ups mit etablierten Verkehrsdienstleistern zusammenzubringen. Die Marktteilnehmer sollten partnerschaftlich vorgehen und es sollten gemeinsame Strategien zu einer durchgehenden Mobilitätskette erarbeitet werden. Hier gilt es, die Daseinsvorsorge des öffentlichen Verkehrs mit der Agilität von flexiblen Mobilitätsdiensten so zu ergänzen, dass



»Die Zertifizierungs- und Zulassungsvorschriften müssen dahingehend überarbeitet werden, dass Serien-Lkw mit Autopilot-Funktionen auf den Markt kommen können. Das muss auch Fahrzeuge mit Anhänger einschließen, was derzeit nicht geplant ist.«

Dr. Wolfgang Bernhard,
Mitglied des Vorstands Daimler AG

daraus ein flächendeckendes Angebot von Tür zu Tür entsteht. Dazu müssen gemeinsam Leitplanken definiert werden, in denen sich neue Angebote entfalten können, ohne die Daseinsvorsorge des ÖPNV zu untergraben. Eine Anpassung des PBefG mit Blick auf eine Experimentierklausel könnte ein erster Schritt sein.

Automatisierung vorantreiben

Auf einer informellen Tagung der EU-Verkehrsminister am 14. April 2016 in Amsterdam bekannten sich diese in einer gemeinsamen Erklärung dazu, zusammen mit der Europäischen Kommission und der Industrie an Regeln und Vorschriften zu arbeiten, die den Weg für den Einsatz autonomer Fahrzeuge auf offener Straße ebnen. Signalwirkung hatte hier im Vorfeld die European Truck Platooning Challenge – eine von den Niederlanden organisierte Sternfahrt elektronisch gekoppelter Lkws nach Amsterdam unter Beteiligung von sechs europäischen Herstellern. Das DVF hat sich in diesem Zusammenhang in Brüssel mit seiner Positionierung »Digital, sicher, vernetzt, individuell: Rahmenbedingungen für die intelligente Mobilität europaweit

verbessern« dafür ausgesprochen, neben den notwendigen gesetzlichen Regelungen auch die Interoperabilität der verschiedenen Anbieter sicherzustellen und die digitale Ertüchtigung der vorhandenen Infrastruktur in den staatlichen Investitionsprogrammen zu berücksichtigen.

In Deutschland wurde mit dem im Januar 2017 von der Bundesregierung verabschiedeten Gesetzesentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes das hochautomatisierte Fahren ermöglicht. Das ist ein wichtiger Schritt hin zu einem

innovativen Rechtsrahmen. Das DVF setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass Deutschland die erforderlichen Anpassungen auch in Zukunft frühzeitig vornimmt und sich so einen Spitzen-

platz unter den technologisch führenden Standorten sichert. Auch das »Digitale Testfeld« an der Autobahn A9 leistet dazu einen wichtigen Beitrag. Nach den ersten Versuchen sollten nun auf Landes- und Gemeindeebene weitere regionale Testfelder etabliert werden, um der Automatisierung und weiteren neuen Verkehrstechnologien einen breiten Anwendungsraum zu bieten.

Im Schienenverkehr existiert mit der Nürnberger U-Bahn bereits eine vollautomatische Anwendung im ÖPNV-Regelbetrieb. Um die Zugdichte im Regional- und Fernverkehr zu erhöhen sowie Energie einzusparen und die Fahrer durch bessere Assistenzsysteme zu unterstützen, ist eine Ausweitung der Automatisierung im Schienenverkehr voranzutreiben. Die Erfahrungen im Pilotprojekt mit einer automatisierten Streckenlok bei der Erzgebirgsbahn sind aufzugreifen und das Regelwerk anzupassen. Im Schienenfernverkehr sollte die Umsetzung eines Softwarestandards des Europäischen Zugsicherungs- und Leitsystems (ETCS) die Grundlage für Assistenzsysteme bilden. Mit dem aktualisierten euro-

päischen Umsetzungsplan zur streckenseitigen Anwendung des ETCS im Januar 2016 sind die nächsten Schritte definiert. Um auch im Schienen-güterverkehr die Potenziale einer stärkeren Automatisierung nutzen zu können, müssen Innovationen schnell auf die Gleise gebracht werden.

Kritische Infrastrukturen sichern

Die Bundesregierung hat den Verkehrssektor als kritische Infrastruktur eingestuft. Da er von hoher Bedeutung für das Funktionieren des Gemeinwesens ist, sind bedeutende Einrichtungen und Anlagen so zu schützen, dass es zu keinen erheblichen Versordnungsengpässen

oder Gefährdungen für die öffentliche Sicherheit kommt. Welche Einrichtungen und Anlagen im Transportsektor zu schützen sind, definiert die

»Wir brauchen mehr Testgebiete für das automatisierte Fahren, eine zügige Klärung der Haftungsfragen und eine stärkere Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsträger.«

Thomas Jarzombek MdB,
Internetpolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion



entsprechende Verordnung (KRITIS-VO). Das DVF hat intensiv und kontinuierlich in den entsprechenden Fachgruppen des Bundesinnenministeriums auf eine praxistaugliche und zielgerichtete Ausgestaltung der KRITIS-VO hingearbeitet. Ebenso wird das DVF im öffentlichen Beteiligungsverfahren seinen Standpunkt mit Nachdruck vertreten.



FINANZIERUNG UND INFRASTRUKTUR

Mit der Aufstockung des Verkehrswegeetats für das Jahr 2017 auf rund 12,8 Milliarden Euro wurde der Investitionshochlauf des Bundes weiter fortgesetzt. Neben der langfristigen Absicherung und Verstetigung der Investitionsmittel sind trotzdem zusätzliche Reformanstrengungen erforderlich. Dazu zählen unter anderem die Planungsbeschleunigung, die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft sowie die stärkere Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan.

Der Investitionshochlauf und die Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 sind hinsichtlich ihrer finanziellen Planung im Gleichklang. Der angesetzte Finanzrahmen für die Projekte des BVWP bis 2030 in Höhe von 269,6 Milliarden Euro ist als umsetzbar anzusehen, wenn die Investitionsmittel des Bundes im Verkehrsbereich mittelfristig, wie vom DVF gefordert, auf 15 Milliarden Euro jährlich angehoben werden. In der Realität wird der Verkehrs-

Finanzminister ausgeglichen wird. Vor diesem Hintergrund muss der Bund insbesondere zu seiner Aussage stehen, dass die Mautmittel vollständig und zusätzlich in den Verkehrsetat fließen.

Aufgrund der Sparmaßnahmen von Bund und Ländern in den vergangenen Jahren läuft trotz inzwischen stabiler Investitionslinie die Umsetzung des Investitionshochlaufs in konkrete Bau-

projekte nur schleppend in vielen Bundesländern an. Es fehlen genügend baureife Projekte und der fortbestehende Personal-mangel in den Behörden bremst die

»Die Länder müssen wie geplant mehr Fachingenieure einstellen und für eine konstante Abwicklung sorgen. Die viel zu langen Genehmigungszeiten sind nach wie vor ein Ärgernis.«

**Nikolaus Graf von Matuschka,
Mitglied des Vorstands, HOCHTIEF Aktiengesellschaft**

etat in der Mittelfristplanung jedoch ab 2018 wieder leicht sinken, da sich die Mautprojekte des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und mit der Einführung der Pkw-Maut verzögert haben. Das DVF fordert daher, dass die dadurch entstehende Finanzierungslücke im Verkehrshaushalt vom

Planungs- und Genehmigungsverfahren, wie die Umweltverträglichkeitsprüfung oder Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren. Darüber hinaus dauern die einzelnen Verfahren immer noch viel zu lange, um den zusätzlichen Mittlereinsatz kurzfristig zu verarbeiten. In seinem »Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur« beschreibt das DVF weitere Reformschritte.





STANDPUNKT

Planungsbeschleunigung

- Planungsmittel aufstocken, Planungsfonds nicht nur auf Bundes-, sondern auch auf Länderebene einrichten, um durch Vorratsplanung die Baureife neuer Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu beschleunigen
- Regelungen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes in das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz übernehmen (zum Beispiel die Durchführung eines Erörterungstermins in das Ermessen der Behörde stellen)
- Entscheidungskompetenzen der Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren bündeln und Doppelprüfungen vermeiden
- EU-Vorschriften bei der Umsetzung in nationales Recht nicht »übererfüllen«
- Mehr Verbindlichkeit der Verhandlungsergebnisse durch Bürgerbeteiligung einführen (»Public Governance«)
- Transparente und bundesweit einheitliche Bewertungsmaßstäbe für Umweltverträglichkeitsprüfungen realisieren
- Behördenentlastung, indem private Projektmanagements im Planfeststellungsverfahren beauftragt werden, die die Öffentlichkeitsbeteiligung und Anhörung durchführen

Investitionslinie BVWP, aufgeteilt in Erhalt, Ausbau und Neubau

Investitionsvolumen für Aus- und Neubau (inkl. Schleppe*) in EUR BVWP 2030

Summe der Aus- und Neubaumittel	94,7
Straße	49,7
Schiene	40,1
Wasserstraße	4,9
davon für laufende und fest disponierte Vorhaben	
Straße	15,9
Schiene	8,4
Wasserstraße	0,9
davon für neue Vorhaben VB/VB-E+	
Straße	33,8
Schiene	31,7
Wasserstraße	4,0

[Quelle: BVWP 2030, Seite 35: Aus- und Neubau]

* Finanzierungsbedarf von Projekten im BVWP über 2030 hinaus

Infrastrukturgesellschaft aufbauen

Obwohl die Diskussion innerhalb der Bundesregierung sowie zwischen Bund und Ländern über die Etablierung einer Bundesfernstraßengesellschaft zwischenzeitlich festgefahren schien, legten sich die Bundeskanzlerin und die Regierungschefs der Länder in einem Grundsatzbeschluss am Rande der Bund-Länder-Finanzverhandlungen auf Eckpunkte einer Bundesfernstraßengesellschaft fest. Dieser Beschluss deckt sich in wesentlichen Teilen mit dem Konzept, dass das DVF in seinem Positionspapier »Rahmen-

aber privatrechtlich organisiert sein. Sie soll die Verantwortung für die Bundesautobahnen übernehmen, wobei den Ländern der Rückzug aus den verbleibenden Bundesfernstraßen freigestellt wird (»Opt out«).

Aus Sicht des DVF gilt es nun, zügig den eigentlichen Rechtsakt umzusetzen, in dem das unveräußerliche Eigentum des Bundes an Autobahnen und Straßen und die Ermächtigung des Bundes zur Rückübernahme der Auftragsverwaltung im Grundgesetz in Art. 90 GG festgeschrieben werden. Darüber hinaus dürfen jedoch nicht die weiteren, dringend notwendigen Reformen vernachlässigt werden. Das sind vor allem die Beschleunigung der Planungsprozesse, ein umfassender regelmäßiger Verkehrsinfrastrukturbericht und die langfristige Absicherung der Finanzierung der Verkehrswege. Das DVF empfiehlt dringend mit der Gründung der Infrastrukturgesellschaft Verkehr auch Instrumente zum mehrjährigen Mitteleinsatz zu schaffen, um lang laufende Projekte durchzufinanzieren sowie eine begrenzte Kreditfähigkeit der Gesellschaft zu ermöglichen. Private Investoren sollen sich außerdem über öffentlich-private Partnerschaften auf Projektebene beteiligen können.

Zudem muss beim Aufbau der Infrastrukturgesellschaft Verkehr darauf geachtet werden, dass während der Entscheidungsfindung und des Gründungsprozesses kein Vakuum entsteht und sowohl Planungs- als auch Bauaufgaben

bei Bund und Ländern nicht zum Erliegen kommen. Nach Ansicht des DVF ist dafür ein schrittweises Vorgehen mit einer Übergangsphase und der allmählichen Ausweitung der Kompetenzen einer

schlanken Managementgesellschaft erforderlich. Vor allem gilt es, die Länder auf diesem Weg mitzunehmen und die Kompetenzen der vorhandenen Auftragsverwaltungen einzubeziehen.



»Wichtig ist das Privatisierungsverbot der Bundesfernstraßen und der geplanten Bundesfernstraßengesellschaft. Zudem müssen eine schlechte Umsetzung und zu viele neue Schnittstellen vermieden werden, denn das würde die Verwaltung langfristig lähmen.«

Sören Bartol MdB,

Stellvertretender Fraktionsvorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion

bedingungen und Ausgestaltung einer Bundesfernstraßengesellschaft« im Herbst 2015 gefordert hatte. Die künftige Infrastrukturgesellschaft Verkehr soll unter staatlicher Regelung stehen,

Planung beschleunigen

Zudem müssen die Planungs- und Genehmigungsprozesse reformiert werden. Hier ist ein klares Umsetzungsdefizit erkennbar, und einige Bundesländer konnten sogar überhaupt keine Projekte für den zusätzlichen Geldsegen von Bundesverkehrsminister Dobrindt anmelden. Der Investitionshochlauf kommt dadurch regelrecht ins Stocken.

In den vergangenen Jahren wurden seitens der Politik wichtige Impulse gesetzt, um Projekte beschleunigt zu planen, zu genehmigen und umzusetzen. Dazu wurde beispielsweise die Bürgerbeteiligung gestärkt und auf eine frühe Phase der Projektreihe erweitert.

Darüber hinaus ist seit nunmehr über 10 Jahren – seit Dezember 2006 – das sogenannte Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz in Kraft.

Damit wurden gute Ansätze verwirklicht, und zwar:

- das Bundesverwaltungsgericht als zuständige erste und letzte Instanz für eine festgelegte Liste von Verkehrsinfrastruktur-Großprojekten bestimmt,
- die erweiterte Pflicht für Grundstückseigentümer, Vorarbeiten zu dulden, festgelegt,
- die Möglichkeit eingeführt, auf einen Erörterungstermin im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu verzichten,
- der Wegfall von besonderen Fristen und Pflichten gegenüber Naturschutzverbänden beschlossen
- und die einheitliche Geltungsdauer von 10 Jahren für Planfeststellungsbeschlüsse (5 weitere Jahre auf Antrag) angenommen.

Angesichts des nur zögerlichen Abflusses der Mittel aus dem Investitionshochlauf wird jedoch deutlich, dass diese Maßnahmen allein nicht ausreichen.

»Dass Verkehrswege nicht erhalten oder gebaut werden, liegt nicht am fehlenden Geld, sondern an den teilweise ungenügenden Planungs- und Genehmigungskapazitäten in den Bundesländern. Deshalb brauchen wir eine Bundesfernstraßengesellschaft.«

**Dr. Wolfgang Schäuble MdB,
Bundesminister der Finanzen**



Best Practices umsetzen

Das DVF hat in der Reformkommission Großprojekte an Lösungsvorschlägen mitgearbeitet, wie sich Planungsfehler frühzeitig vermeiden lassen, wie Projekte im Kosten- und Zeitkorridor bleiben und an welchen Stellschrauben in den einzelnen Prozessketten zu drehen sind. Vor allem ein sauberer Projektstart mit korrekten, betriebswirtschaftlich und nicht politisch motivierten Kosten- und Zeitschätzungen sowie Risikopuffern soll dabei helfen, den »Fluch der ersten Zahl« seitens der öffentlichen Hand zu

überwinden. Aber auch diese Kommission blieb die Antwort schuldig, ob die Prozesse und Zuständigkeiten bei den Planungs- und Genehmigungsverfahren noch zeitgemäß und praktikabel sind. Die von Bundesverkehrsminister Dobrindt im Juli 2016 gegründete Expertenkommission zur Planungsbeschleunigung soll hierzu Reformen vorschlagen.

Nach Meinung des DVF sollte im Ausland nach übertragungswerten Best Practices gesucht werden, denn positive Beispiele für gute Instrumente gibt es einige. So wurden bei den Großprojekten Brennerbasistunnel und Gotthardtunnel explizit Preissteigerungen und Risikobudgets für Zeit und Kosten einkalkuliert. In der Schweiz wurden darüber hinaus sehr gute Erfahrungen mit überjährigen Sondervermögen zur Infrastrukturfinanzierung gemacht. Und in Dänemark haben Infrastrukturprojekte Gesetzescharakter, was die zügige Umsetzung erleichtert.

Bundesverkehrswege priorisieren

Am 3. August 2016 verabschiedete die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

2030 mit einem Gesamtvolumen von 269,6 Milliarden Euro. Davon sind 226,7 Milliarden Euro für Investitionen in den Erhalt sowie den Aus- und Neubau von prioritären Verkehrsprojekten bis zum Jahr 2030 vorgesehen. Dieses veranschlagte Finanzvolumen von rund 15 Milliarden Euro jährlich entspricht in etwa dem Bedarf, den das DVF »Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur« eingefordert hatte. Das DVF hebt hier als besonders positiv hervor, dass zwei Drittel des Finanzvolumens des BVWP für den Substanzerhalt der vorhandenen Verkehrswege vorgesehen sind und darin Projekte mit der Kennzeichnung »Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung« (VB-E) stärker priorisiert werden.

Dennoch muss bei der Umsetzung des BVWP in den kommenden Jahren nachgesteuert werden, da einige Investitionen, vor allem im Schienenbereich, nur sehr vage definiert sind. So sind die Investitionsmittel zur Stärkung der Schienenverkehrsknoten generell deutlich zu niedrig angesetzt. Wichtige Projekte, die im Nachgang



»Die zahlreichen geplanten Investitionen in den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes über den neuen Bundesverkehrswegeplan und die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II sehen wir sehr positiv.«

Stephan Krenz,
Vorsitzender der Geschäftsführung, Abellio GmbH

noch ergänzt werden müssen, sind die infrastrukturelle Vorbereitung des sogenannten Deutschlandtakts im Schienenpersonenverkehr und die Ertüchtigung von Schienennetzabschnitten für Güterzüge von 740 Meter Länge.

Das DVF ermahnt die Politik und Wirtschaft, so diszipliniert zu sein, die Priorisierungen durchzuhalten und nicht mangels Planungsreife andere nachrangige Projekte mit rein lokaler Bedeutung vorzuziehen. Denn genau um das zu vermeiden, hat sich die Verkehrswirtschaft dafür starkgemacht, eine Überjährigkeit einzuführen und nicht verausgabte Finanzmittel auf andere prioritäre Projekte im Verkehrshaushalt zu übertragen.

Außerdem fehlt nach Ansicht des DVF im BVWP die transparente Einbeziehung einer durchschnittlichen Teuerungsrate (historisch: 2,5 Prozent jährlich). Die daraus entstehenden Mehrkosten sollten als Risikopuffer im BVWP dargestellt und fortgeschrieben werden. Dadurch wird zumindest ein Teil der potenziellen Folgekosten durch die Verzögerung von Projekten deutlich gemacht.

Regionalisierung fortsetzen

Positive Signale aus den Vereinbarungen zwischen Bund und Ländern gab es 2016 für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und die Absicherung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur.

Zur Zukunftssicherung des SPNV einigten sich Bund und Länder im Juni 2016 endgültig auf die vom DVF beständig eingeforderten stabilen Rahmenbedingungen zur Fortschreibung der Regionalisierungsmittel. Vorangegangen war ein Tauziehen zwischen Ost- und Westländern, da der

revidierte Verteilungsschlüssel (Kieler Schlüssel) ohne weitere Anhebung der Mittel zu einer Benachteiligung der Ostländer geführt hätte. Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel von 7,3 auf 8,2 Milliarden Euro pro Jahr ab 2016 bis 2031 und die Anhebung der jährlichen Dynamisierung von 1,5 auf 1,8 Prozent sind ein Erfolg. Für die nächsten 15 Jahre konnte somit eine Planungssicherheit erzielt und der höheren Nachfrage wie auch den steigenden Kosten Rechnung getragen werden.

Ebenso wichtig ist die mittlerweile zugesicherte ungekürzte Fortführung der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in Höhe von 330 Millionen Euro jährlich über 2019 hinaus. Offen bleibt aber die Zukunft der sogenannten Entflechtungsmittel. Bislang endet das Programm, wonach die Länder seit 2013 Gelder



in Höhe von jährlich 1,3 Milliarden Euro ohne Zweckbindung erhalten, ersatzlos im Jahr 2019. In den Eckpunkten zum Bund-Länder-Finanzausgleich sind zwar die geforderten Beträge enthalten, aber ohne eine Zweckbindung. Das DVF fordert daher mit Nachdruck eine entsprechende Selbstverpflichtung der Länder, diese Finanzierung den kommunalen Verkehrswegen zukommen zu lassen. Ebenso fehlt es an einem Bekenntnis von Bund und Ländern, die kommunalen Verkehrsinvestitionen mindestens entsprechend der Teuerungsrate zu dynamisieren, da ansonsten die Mittel über die Jahre real abschmelzen.

Infrastruktur nachrüsten

Ein wichtiges Thema, das bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur nicht als nebensächlich betrachtet werden darf, ist die digitale Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur. Die vorhandene Telematikinfrastruktur, wie Leit- und Sicherungstechnik, Verkehrsmanagementzentralen und die Verkehrsinformationssysteme, lässt sich oftmals nicht auf weitere (digitale) Dienstleistungen und

Anwendungen übertragen. Dafür müssen entsprechende Finanzmittel bereitgestellt und in intelligente Verkehrswege investiert werden. Ansonsten trifft die deutsche Verkehrsinfrastruktur ein Entwicklungshemmnis, das sich auf den gesamten Personen- und Wirtschaftsverkehr negativ auswirkt. Die öffentliche Hand muss die bestehende Infrastruktur an Straßen, Schienen und Wasserstraßen nachrüsten – und zwar mit international kompatiblen Systemen, beispielsweise mit digitalen Stellwerken und der Leit- und Sicherungstechnik ETCS im Schienenverkehr mit kompatiblen Verkehrsinformationsdiensten und mit elektronischem Ticketing.

Nach Meinung des DVF sind deshalb alle öffentlichen Ausschreibungen und Kostenansätze um intelligente Infrastrukturkomponenten und Telematiksysteme zu ergänzen. Das im Januar 2016 verabschiedete sogenannte DigiNetz-Gesetz ist dafür ein erster wichtiger Schritt. Es legt fest, dass künftig auf jeder Baustelle an Verkehrswegen Glasfaserkabel für den Breitbandausbau mitverlegt werden.

ENERGIE UND UMWELT

Die deutsche Verkehrswirtschaft will ihren Teil zu einer weltweit wirkungsvollen Eindämmung des Klimawandels beitragen. Dazu muss die Mobilität in Zukunft noch nachhaltiger gestaltet werden. Umgekehrt hat die nationale und internationale Klimaschutzpolitik erhebliche Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Daher hat das DVF die Vorbereitung des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung intensiv begleitet.

Die Zielvorgabe des Klimaschutzplans der Bundesregierung ist eine weitgehende Treibhausgasneutralität bis zur Mitte des Jahrhunderts. Das Zwischenziel für den Verkehrssektor lautet minus 40 Prozent CO₂-Emissionen bis 2030. Das DVF hat deutlich darauf hingewiesen, dass diese Zielsetzung eine extreme Herausforderung darstellt. Die Branche hat den Anspruch, Weltmarktführer bei nachhaltigen Mobilitätslösungen zu sein, der Transformationspfad muss jedoch realistisch sein.

Eine prozentual zweistellige Absenkung der Emissionen im Verkehr in den nächsten 10, 20 Jahren ist allerdings eine qualitativ neue Zielsetzung. Soll diese Erwartung auch nur annähernd erfüllt werden, braucht der Verkehrssektor massive Innovationen und Investitionen seitens der öffentlichen Hand und der Wirtschaft. Notwendig ist zum einen die intelligente Mischung aus Marktanreizen für neue Antriebe, aus einer konsequenten Innovationsförderung und aus gezielten Verbesserungen der Struktur unseres Verkehrssystems und zum anderen die Digitalisierung des Verkehrssektors.



»Ich werbe dafür, nicht einen Verkehrsträger als böse und den anderen als gut darzustellen, sondern die Vorteile zu kombinieren. Auto- und Radverkehr, Bus und Bahn dürfen keine Gegenspieler sein, sondern Mitspieler ein und desselben Teams.«

**Dr. Barbara Hendricks MdB,
Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit**

Hersteller und Nutzer haben in der Vergangenheit bereits massiv in Effizienzsteigerungen investiert. Das Wachstum auf der Emissionsseite, das sich zwangsläufig aus dem Verkehrswachstum ergibt, wurde dadurch spürbar abgefangen.

Beim Pkw werden elektrische Antriebe sukzessive Einzug halten. Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung knüpft hier an und setzt für alle

Verkehrssektoren auf die direkte oder indirekte Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen. Allerdings hat das DVF deutlich gemacht, dass die Hürden für diese technologische Umstellung bei schweren Nutzfahrzeugen im Straßengüter-



Bewertung und Umsetzung des Klimaschutzplans 2050

- Eine 40-prozentige Absenkung der Treibhausgasemissionen bis 2030 ist für den Verkehrssektor eine große Herausforderung.
- Die Elektromobilität muss unterstützt und die Zukunftsperspektive einer indirekten Nutzung von erneuerbarem Strom für den Verkehr muss konkretisiert werden.
- Die Förderung von Innovationen und andere klimapolitische Steuerungsinstrumente müssen technologieoffen sein.
- Effizienzgewinne und die Optimierung konventioneller Antriebe bleiben wichtig.
- Digitalisierung und Automatisierung sind wichtige Bausteine zur künftigen Reduktion von Emissionen.
- Der Schienenverkehr und der ÖPNV müssen gefördert und ausgebaut werden.
- Regulatorische Vorgaben und Maßnahmen zur Emissionsreduktion müssen für Unternehmen und Verbraucher langfristig planbar und verlässlich sein.

verkehr, im Luftverkehr und im Schiffsverkehr sehr viel höher sind. Wann die erforderlichen Power-to-X-Technologien sowie die nötigen strombasierten Kraftstoffe und neuen Antriebe in diesen Verkehrssektoren wirtschaftlich tragfähig sein werden und welche Alternativen es in 30 Jahren geben könnte, ist nur schwer abzuschätzen.



»Die Branche steht weiterhin zu ihrem Engagement im Klimaschutz, aber dazu benötigt sie Planungssicherheit und politisches Augenmaß. Gerade beim Einsatz alternativer Antriebe und Kraftstoffe ist man auf verlässliche staatliche Rahmenbedingungen angewiesen.«

**Dr. Jörg Mosolf,
Vorsitzender des Vorstands (CEO), MOSOLF SE & Co. KG**

Feststeht die Zielsetzung, den Schienenverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Binnenschifffahrt auszubauen. Beim Schienenverkehr ebenso wie beim Binnenschiff sind der gezielte Ausbau, der Substanzerhalt und die optimierte Vernetzung Grundvoraussetzungen dafür, dass diese Verkehrsträger künftig einen größeren Anteil am Modal Split erreichen.

Verlässlichkeit und Technologieoffenheit

Die Bundesregierung hat angekündigt, den Klimaschutzplan bis 2018 mit konkreten Maßnahmen zu unterlegen. Wichtig ist dabei: Die

Anforderungen an den Verkehrssektor müssen planbar und langfristig verlässlich sein, damit Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Deutschland nicht verloren gehen. Emissionsreduktionen sollten nicht durch kurzfristige regulatorische Eingriffe und Verbote erzwungen werden. Auch Verbesserungen bei konventionellen Antrieben einschließlich Diesel bleiben mittelfristig von

großer Bedeutung. Nur eine technologieoffene Klimaschutzpolitik kann erfolgreich sein.

Kritisch sieht das DVF pauschale Formulierungen im Klimaschutzplan, wonach

»umweltschädliche Subventionen« abgebaut werden sollen. Weitere einseitige Belastungen des Straßengüterverkehrs und des Luftverkehrs darf es nicht geben. Die Unternehmen sollen in den Klimaschutz investieren, dann muss aber auch die wirtschaftliche Basis dafür gewährleistet sein.

Elektromobilität fördern

Vor diesem Hintergrund hat das DVF das Förderpaket der Bundesregierung zur Elektromobilität im Pkw-Sektor ausdrücklich begrüßt. Die Autofahrer und die Hersteller haben jetzt

E-Mobilitätsindex in den für die Elektromobilität wichtigsten Nationen, Stand Juli 2016

Rangliste E-Fahrzeuge-Markt			Rangliste E-Fahrzeuge-Hersteller	
1	Norwegen	8 Deutschland	1	China
2	Niederlande	9 Portugal	2	Japan
3	Frankreich	10 Korea	3	Deutschland
4	China	11 Japan	4	USA
5	Dänemark	12 Irland	5	Korea
6	Großbritannien	13 Italien	6	Frankreich
7	USA	14 Spanien	7	Italien

[Quelle: McKinsey & Company]

Klarheit für ihre Investitionsentscheidungen. Dieser Schritt war sehr wichtig, damit Deutschland den Markthochlauf schafft. Das DVF hat sich vor allem für den beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur, die Aktivierung von öffentlichen Beschaffungsprogrammen und die Einführung finanziell wirksamer Kaufanreize eingesetzt. Diese Punkte stehen im Maßnahmenplan der Bundesregierung nun im Vordergrund.

Die Behörden betreiben in Deutschland große Fuhrparks, die – konsequent auf Elektromobilität umgestellt – eine erhebliche Nachfrage in den Markt bringen können. Neben dem Bund sollten zudem die Länder und Kommunen entsprechende Programme auflegen. Durch die Elektrifizierung von Fuhrparks wird außerdem die Basis für einen Gebrauchtwagenmarkt geschaffen, sodass gebrauchte E-Fahrzeuge mittelfristig zu deutlich günstigeren Preisen von Privatnutzern erworben werden können. Das DVF hätte aus diesem Grund auch die Einführung einer Sonderabschreibung für dienstlich genutzte Pkw begrüßt. Steuerliche Kaufanreize sind notwendig, um den Mehrpreis für E-Fahrzeuge gegenüber konventionellen Pkw zu reduzieren.

Künftig sollten auch der städtische Verteilerverkehr und Elektrobusse bei der Förderung der Elektromobilität stärker berücksichtigt werden. Busse und leichte Nutzfahrzeuge machen einen signifikanten Teil des städtischen Straßenverkehrs aus. ÖPNV- und Logistikunternehmen haben erste E-Fahrzeuge im Fuhrpark. Durch entsprechende Anreize und eine verbesserte Technologie kann dieser Anteil erhöht werden.

Gesamtstrategie für Antriebe

Klare Signale benötigen die Nutzer und Hersteller zur Ausweitung der Erdgasmobilität. Gasantriebe ermöglichen neben der CO₂-Re-

duktion auch die Senkung der NO_x-Emissionen, was insbesondere für die geforderte Einhaltung von EU-Luftschadstoffgrenzwerten bei Pkw relevant ist. Fahrzeuge mit Gasantrieb sind ausgereift und im Markt verfügbar. Für die vermehrte

»Bei Antrieben im Straßenverkehr sind Entscheidungen nötig - die notwendigen Schritte dafür müssen in der nächsten Legislaturperiode umgesetzt werden. Das funktioniert über marktwirtschaftliche Instrumente.«

**Dr. Valerie Wilms MdB,
Sprecherin für Nachhaltigkeit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Anschaffung von Erdgasfahrzeugen sind weiterhin wirtschaftliche Anreize erforderlich. Die Bundesregierung hat inzwischen einen Gesetzesentwurf vorgelegt, mit dem die Energiesteuerermäßigung für Erdgas bis 2026 fortgesetzt werden soll. Das DVF begrüßt die hiermit geschaffene Planungssicherheit für Unternehmen und Autokäufer. Allerdings wäre es besser, die Ermäßigung nicht



bereits 2024 abzuschmelzen und auch Autogas weiter in die Förderung einzubeziehen.

Bei schweren Nutzfahrzeugen und Bussen ist ein integrierter Ansatz nötig: Hier sind Fahrzeugtechnologie, Maße und Gewichte, sowie Infrastruktur und digitale Vernetzung einzubeziehen. Erfolg versprechend ist die Entwicklung von konkurrenzfähigen neuen Antrieben auf der Basis von Hybridsystemen und Wasserstoff/Brennstoffzelle. Die elektrischen Antriebsoptionen sollten auch auf längeren Strecken im Straßengüterverkehr erprobt werden.



»Wir haben eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, wie die Abschaffung des Schienenbonus, die Investitionsförderung des Bundes in die Umrüstung leiser Güterwagen und den Entwurf eines Schienenlärmschutzgesetzes, das ab 2020 laute Güterzüge auf dem deutschen Netz untersagt.«

Martin Burkert MdB,

Vorsitzender des Ausschusses Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag

Ein notwendiger Ansatzpunkt des Klimaschutzplans ist außerdem die Förderung alternativer Kraftstoffe für den Schiffsverkehr und den Luftverkehr. Für den Luftverkehr darf jedoch nicht nur auf strombasierte und PtL-Kraftstoffe gesetzt werden, da diese Kraftstoffe erst auf sehr lange Sicht wirtschaftlich konkurrenzfähig werden können. Mittelfristig ist Biokerosin auf der Basis von nachhaltigen Rohstoffen ohne Nutzungskonkurrenz die realistischere Option. Im Luftverkehr, der Schifffahrt und im Schienenverkehr muss zudem die Entwicklung hocheffizienter und innovativer Antriebssysteme gefördert werden. Dazu zählen in Abhängigkeit vom konkreten Einsatzbereich insbesondere LNG-, Brennstoffzellen- und Hybridantriebe.

EU-Standards beim Klimaschutz

Die Europäische Kommission hat im Laufe des Jahres 2016 eine neue Strategie für »emissionsarme Mobilität« vorgelegt. Bedenklich ist, dass hier – ähnlich wie im Klimaschutzplan der Bundesregierung – die Chancen der Dekarbonisierungspolitik stark hervorgehoben, die wirt-

schaftlichen Risiken aber nicht thematisiert werden. Die Europäische Kommission setzt ausdrücklich auch auf verteuernde Maßnahmen, Veränderungen in der Kostenstruktur und die weitere Verschärfung der CO₂-Obergrenzen.

Aus Sicht des DVF besteht bezüglich der künftigen CO₂-Standards für Pkw, leichte und eventuell auch schwere Nutzfahrzeuge, ferner bei der geplanten Anwendung von RDE-Messungen (»Real Driving Emissions«) auf CO₂ und auch in Bezug auf die geplante Änderung der Besteuerung von Dieselfahrzeuge und Dienstwagen ein

erheblicher Diskussionsbedarf. Positiv ist, dass die Europäische Kommission künftige Effizienzsteigerungen, Erdgas und weiterentwickelte Biokraftstoffe in der EU-Strategie ausdrück-

lich als wichtige Hebel erwähnt.

Klimaschutzinstrument im Luftverkehr

Im Luftverkehr wurde mit dem Beschluss des weltweiten Klimaschutzinstruments CORSIA (Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation) ein entscheidender Durchbruch erzielt. Die Vollversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hat sich damit auf ein gemeinsames Instrument geeinigt, um die CO₂-Emissionen durch das Luftverkehrswachstum in Zukunft zu neutralisieren. CORSIA wird ab 2021 stufenweise starten; die Teilnahme ist zunächst freiwillig. Allerdings werden sehr viele Länder bereits von Beginn an mitwirken. Die vorliegenden Zusagen von 64 Ländern decken bereits 84 Prozent des Weltluftverkehrs ab. Ab 2027 wird das System für alle ICAO-Mitgliedsstaaten und deren Airlines verpflichtend.

Im Luftverkehr und ebenso im Schiffsverkehr helfen nur globale Klimaschutzmaßnahmen weiter, nationale oder europäische Alleingänge

führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Deshalb setzt sich das DVF dafür ein, den EU-Emissionshandel im Luftverkehr mit dem Start des ICAO-Offsettings zu beenden und auch bei inner-europäischen Flügen auf CORSIA umzusteigen. Den Beschluss des Europäischen Parlamentes, den Seeverkehr ab 2023 in das EU-ETS einzubeziehen, sieht das DVF nach den Erfahrungen im Luftverkehr sehr kritisch. Eine Lösung kann nur auf internationaler Ebene durch die International Maritime Organization (IMO) erreicht werden. Es besteht die Gefahr, dass diese Einigung durch die Ankündigung eines EU-Alleingangs nicht gefördert, sondern erschwert wird.

Lärm an der Quelle reduzieren

Der Bund und die Bahnunternehmen haben Maßnahmen ergriffen, um das Ziel der Halbierung des Schienenlärms bis 2020 zu erfüllen. Die Umrüstung der lauten Bremssysteme an Güterwagen auf leise ist in vollem Gange. Parallel dazu wird mit sogenannten passiven Maßnahmen durch Schutzwände und Schallschutzfenster in Höhe von 150 Millionen Euro jährlich lärmsaniert. Mit der Erprobung und Anwendung von innovativen Maßnahmen zur Lärmsenkung und der geplanten Förderung von leiseren Loks und Wagen werden weitere Lärmsenkungen möglich sein. Diese Maßnahmen müssen durch ein Verbot von Güterwagen mit Graugussbremssohlen ergänzt werden, um zu gewährleisten, dass laute Wagen ausländischer Bahnen ab 2021 nicht mehr auf dem deutschen Netz fahren. Daher begrüßt das DVF das vorliegende Schienenlärmschutzgesetz. Im Detail bestehen jedoch insbesondere bei den Ausnahmetatbeständen noch einige kritische Punkte, die im weiteren Gesetzgebungsverfahren ausgeräumt werden müssen.

Auf europäischer Ebene wirbt das DVF für effektive Anreize, damit Unternehmen dazu bewegt werden, ihre lauten Güterwaggons auf leise umzurüsten. Die derzeitige EU-Förderung in Höhe von 20 Prozent der Umrüstungskosten aus Mitteln der Connecting Europe Facility (CEF)

reicht dafür aber nicht aus. Zudem ist sicherzustellen, dass die EU-Förderung von den Unternehmen zusätzlich zur deutschen Förderung in Anspruch genommen werden kann.

Auch im Luftverkehr setzt sich das DVF für einen verstärkten Lärmschutz an der Quelle ein. Durch Forschung und Entwicklung werden die Flugzeuge mit jeder neuen Generation nicht nur emissionsärmer, sondern auch leiser. Entscheidend ist zudem, dass die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs in Deutschland nicht noch weiter geschwächt wird. Die Betriebszeiten der deutschen Flughäfen sind im internationalen Maßstab kaum noch konkurrenzfähig; zusätzliche Einschränkungen darf es nicht geben. Darum löst die Ankündigung der hessischen Landesregierung, künftig eine Lärmobergrenze für den Flughafen Frankfurt einzuführen, beim DVF große Sorgen aus.



NATIONALE STANDORTPOLITIK

Deutschland gilt immer noch weltweit als vorbildlicher Mobilitätsstandort. Die deutschen Unternehmen sind nicht nur globale Anbieter von Fahrzeugen und Infrastruktur. Sie setzen auch den Branchenbenchmark als Verkehrsdienstleister und bieten Expertenwissen sowie Lösungen für innovative Mobilitätskonzepte. Allerdings gibt es in diesem Bereich besonders starke Konkurrenz, etwa aus den USA. Zudem steigen die Anforderungen im Umwelt- und Klimaschutz. Der Verkehrssektor muss gemeinsam mit der Politik diese Herausforderungen meistern.

Das Innovationsforum Personen- und Güterverkehr, initiiert vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), hat sich vorgenommen, den Modernisierungsschub für die gesamte Verkehrswirtschaft zu unterstützen. Das DVF hat das Innovationsforum maßgeblich mit angeschoben und inhaltlich begleitet. Nach den bisherigen Sitzungen haben sich als wesent-

mit strategischen Leitlinien und Handlungsfeldern entwickelt. Auf 29 Seiten listet der Ergebnisbericht die bisherigen und die geplanten Aktivitäten des BMVI auf. Die Aussagen zur Digitalisierung decken sich weitgehend mit den Anliegen des DVF, die dem BMVI im April 2016 in einer Stellungnahme übermittelt wurden. Unter anderem hat das BMVI ein Breitbandförderprogramm für

ländliche Regionen aufgelegt. Die entsprechenden Mittel in Höhe von 2,7 Milliarden Euro wurden um 1 Milliarde erhöht und um ein Sonderprogramm zur Erschließung von Gewerbegebieten mit Glasfaseranschlüssen


über 350 Millionen Euro ergänzt.

Die fünf Handlungsfelder für das Zukunftsthema Elektrifizierung der Antriebe und alternative Kraftstoffe sind:

- Technologieoffener und -übergreifender Ansatz
- Elektrifizierung der Antriebe

liche Leitlinien und Maßnahmen für einen Modernisierungsschub die Themen »Digitalisierung« und »Elektrifizierung der Antriebe/alternative Kraftstoffe« herauskristallisiert.

Mit den Empfehlungen der beteiligten 45 Verbände und Unternehmen wurde ein »Innovationsplan Personen- und Güterverkehr« des BMVI



»Mobilitätsdaten haben einen erheblichen Nutzen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Open Data - wie ab 2018 auch bei der Lkw-Maut - sind zu begrüßen, reichen allein aber nicht. Hier muss die öffentliche Hand in digitale Plattformen investieren und neue Geschäftsmodelle etablieren.«

Ivo Körner,
Geschäftsführer Vertrieb Branchenkunden,
Vice President Enterprise Sales DACH IMT, IBM Deutschland GmbH



STANDPUNKT

Masterplan Schienengüterverkehrsinnovationen

- Spürbare Senkung der Trassen- und Anlagenpreise durch Fördermaßnahmen
- Entlastung bei energiebezogenen Steuern und Abgaben, wie Energiesteuer, Emissionshandel und EEG-Umlage
- Verankerung des 740-m-Netzes für den Schienengüterverkehr in den Ausbaugesetzen und Investitionsplänen
- Digitalisierung, unter anderem zur intelligenten Begleitung der Transportkette und besseren Bündelung von Güterverkehrsaufkommen, durch Sensorik an Fahrzeug und Fahrweg sowie durch Automatisierung im Fahr- und Rangierbetrieb
- Weitere Erhöhung und Verstetigung der Investitionsmittel zur Schaffung einer besseren Planungssicherheit sowie weitere Verkürzung der Planungs- und Genehmigungsverfahren

- Wasserstoff-/Brennstoffzellenfahrzeuge, vor allem für Schienen-/Straßengüterverkehr
- Gasbasierte Kraftstoffe, vor allem für den Seeverkehr
- Bio- und strombasierte Kraftstoffe, vor allem für Luft-/ Seeverkehr

Das DVF wird sich weiterhin intensiv in das Innovationsforum mit den Anliegen seiner Mitglieder, die den Personen- und Güterverkehr umfassen, einbringen.

Masterplan Schienengüterverkehr


Seit Jahren liegt der Anteil der Transportleistung des Schienengüterverkehrs in Deutschland bei rund 18 Prozent – den Großteil des ständig steigenden Güteraufkommens stemmt der Lkw. Der Verkehrsträger Straße wird damit stark belastet. Um den Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger zu machen und den Modal Split zu erhöhen, hat das BMVI einen runden Tisch »Schienengüterverkehr« mit den Projektgruppen »Optimierung der Infrastruktur«, »Verbesserung der Produktion« und »Verbesserung der Rahmenbedingungen« unter Mitwirkung des DVF eingerichtet. Von diesen Projektgruppen wird ein »Masterplan Schienengüterverkehr« zur Stärkung des Schienengüterverkehrs erarbeitet. Im Rahmen der Sitzungen hat das DVF einige wettbewerbsrelevante Maßnahmen vorgeschlagen, beispielsweise

ermöglichen, muss eine Vielzahl von Einschränkungen und Belastungen beseitigt werden, die zu einem schleichenden Bedeutungsverlust des Luftverkehrs in Deutschland führen. Das DVF fordert mit Nachdruck, die Kürzungen der bestehenden Betriebszeiten an den Flughäfen zu beenden und die Luftverkehrssteuer abzuschaffen. Beides sollte nach Meinung des DVF in das Nationale Luftverkehrskonzept Eingang finden. Das entsprechende Grundlagengutachten des BMVI zum Nationalen Luftverkehrskonzept hatte diese Einschätzung zu den negativen Auswirkungen einer einseitigen Belastung auf den Luftverkehrsstandort Deutschland eindeutig bestätigt.

Im November 2016 hat das BMVI die Eckpunkte des Nationalen Luftverkehrskonzepts vorgestellt. Danach ist unter anderem geplant, dass die deutschen Luftverkehrsdrehkreuze gestärkt, an bestehenden Betriebsgenehmigungen festgehalten und die Flugsicherungsgebühren gesenkt werden sollen. Diese Maßnahmen sind nach Meinung des DVF sehr wichtig, um den Luftverkehr in Deutschland zu unterstützen und die Verlässlichkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland zu gewährleisten. Der DVF-Lenkungskreis Luftverkehr hat in verschiedenen Gesprächen nochmals mit hoher Dringlichkeit

um konkrete, wirtschaftlich wirksame Entlastungsschritte und um die Unterstützung der Bundesregierung zur Sicherung der Betriebszeiten gebeten. Die vom Deutschen Bundestag befürwortete Entlastung der

Deutschen Flugsicherung (DFS) von flugsicherungs-fremden Kosten ist ein erster, jedoch nicht ausreichender Schritt. Ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt für Entlastungen sind die Luftsicherheitskosten. Das DVF setzt sich dafür ein, dass die Sicherheitskosten nicht weiter steigen, sondern der Anteil der Luftverkehrswirtschaft daran



»Auf europäischer Ebene eröffnen sich Perspektiven für den Schienengüterverkehr, etwa mit den Basistunneln am Gotthard und Brenner. Daher ist es wichtig, schon jetzt den Betrieb längerer Züge von zunächst 740 m in Netz und Betrieb vorzusehen.«

**Enak Ferlemann MdB,
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur**

se den Abbau der Überregulierung im europäischen Schienengüterverkehr. Dieser Masterplan soll bis zum Frühjahr 2017 fertiggestellt werden.

Nationales Luftverkehrskonzept

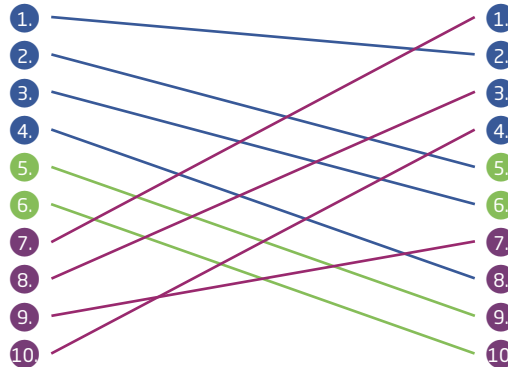
Um dem deutschen Luftverkehr im internationalen Wettbewerb wieder Wachstumschancen zu

EU-Airports rutschen ab

Umsteigepassagiere auf Interkontinentalverbindungen

Rangliste 2005 Wachstum p. a.

Frankfurt	+2,5%
Paris	+2,6%
London	+2,6%
Amsterdam	+1,8%
Atlanta	+3,5%
Miami	+4,1%
Dubai	+18,2%
Doha	+18,7%
Abu Dhabi	+22,2%
Istanbul	+29,6%



Rangliste 2015 Passagiere p. a.

Dubai	14 972 000
Frankfurt	9 460 000
Doha	8 314 000
Istanbul	7 647 000
Paris	7 588 000
London	7 537 000
Abu Dhabi	6 470 000
Amsterdam	6 352 000
Atlanta	5 818 000
Miami	5 792 000

[Quelle: Lufthansa Group, Politikbrief 1/2016]

abgesenkt wird. Ein größerer Teil dieser Kosten muss künftig von der öffentlichen Hand übernommen werden – so wie dies auch an wichtigen anderen Luftverkehrsstandorten weltweit der Fall ist.

Nationales Hafenkonzzept

Das fortgeschriebene Nationale Hafenkonzzept definiert wichtige strategische Orientierungspunkte für die Maßnahmen des Bundes in den kommenden Jahren. Auf der ersten Sitzung der Steuerungsgruppe zur Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzpts hatte sich das DVF für die Fixierung und Umsetzung gemeinsamer Prioritäten ausgesprochen. Diese Prioritäten hat das DVF Ende April 2016 beim BMVI eingereicht:

- Sicherung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur, insbesondere Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen ohne weiteren Zeitverzug
- Unterstützung zur digitalen Vernetzung und Innovation
- Abwendung von internationalen Wettbewerbsverzerrungen, insbesondere durch die EU-Hafen- und Beihilfepolitik
- Stärkung der Nachhaltigkeit der Häfen durch technologische Maßnahmen

Auf den Sitzungen des DVF-Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt haben auch die Ländervertreter sehr deutlich gemacht, dass sie die Fixierung dieser Prioritäten für dringend erforderlich halten. Die Einzelmaßnahmen werden nun in vier prioritären Bereichen – nämlich Infrastruktur, Flächensicherung, Beihilfepolitik sowie Sicherung von Qualifizierung und Arbeitskräften – zusammengefasst. Im Dezember 2016 hat die Steuerungsgruppe darüber einen entsprechenden Beschluss gefasst.

Das BMVI hat bereits eine Maßnahme vollzogen und die neue Förderrichtlinie für innovative Hafentechnologien (IHATEC) am 8. Juli 2016 in Kraft gesetzt. Das Nachfolgeprogramm von ISETEC ist mit 64 Millionen Euro für den Zeitraum von 2016 bis 2020 dotiert. Erhöhung der Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit, sowie für die künftige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen hat die digitale Vernetzung eine große Bedeutung. Sie kann aber die Verbesserung der physischen Verkehrsinfrastruktur keinesfalls ersetzen. Die Anpassung der seewärtigen Zufahrten, der Hinterlandanbindungen und der Wasserstraßeninfrastruktur bleibt unverzichtbar und äußerst zeitkritisch. Die entsprechenden Projekte müssen vom Bund mit höchster Priorität realisiert werden.

EUROPÄISCHE UND INTERNATIONALE POLITIK

Nach langen Jahren der Verhandlungen wurden im Jahr 2016 sowohl der politische als auch der technische Teil des vierten Eisenbahnpakets von der Europäischen Kommission verabschiedet. Damit soll der Verkehrsträger Schiene europaweit gestärkt werden. Grundsätzlich ist es notwendig, einheitliche Regeln und Zulassungsverfahren für alle Unternehmen in den Mitgliedsstaaten zu ermöglichen. Allerdings legt der politische Teil die Öffnung der Schienenverkehrsmärkte so weit in die Zukunft, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen noch lange warten müssen, bis in einigen EU-Mitgliedsstaaten tatsächlich Wettbewerb stattfindet.

Mit einem vierten Paket an Gesetzesinitiativen zur Harmonisierung des europäischen Eisenbahnraums zielte die Europäische Kommission darauf ab, den Schienenverkehr wettbewerbsfähiger zu gestalten. Nach dreijährigen Verhandlungen stimmten die europäischen Institutionen dem Ergebnis im Jahr 2016 zu. Die Bahnhersteller sind dringend auf die einheitliche Zugzulassung in Europa sowie das europäische Sicherheitszertifikat angewiesen. Damit benötigt

technischen Teil des vierten Eisenbahnpakets einzuführen. Die Abstimmung ebnet den Weg zur europäischen Zulassung von Schienenfahrzeugen in allen EU-Mitgliedsstaaten.

Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum

Mit der Verabschiedung des technischen Teils des vierten Eisenbahnpakets wird die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) ab 2019 als zentrale Zulassungsstelle für grenzüberschreitende Verkehre fungieren.

Dazu baut sie einen One-Stop-Shop als digitale Plattform auf. Bereits im Jahr 2018 sollen die neuen Verfahren in einem Testbetrieb angewendet werden. Bei der Umsetzung kommt es in

»Mit der Verabschiedung des technischen Teils des vierten Eisenbahnpakets durch das EU-Parlament kommt es nun darauf an, diese Bestimmungen schnell in nationale Vorschriften zu integrieren und keine neuen Doppelstrukturen durch Zulassungsverfahren auf nationaler Ebene entstehen zu lassen.«

**Dr. Jochen Eickholt,
CEO Mobility, Siemens AG**

ein europäisch zugelassenes Fahrzeug keine weitere nationale Zulassung, was unverhältnismäßig viel Geld kosten würde. Das DVF hat sich für die Einführung dieses Verfahrens engagiert und die Entscheidung im April 2016 des Plenums des Europäischen Parlaments sehr begrüßt, den

den nächsten Jahren besonders auf zwei Dinge an. Zum einen sind die Verfahren zur Abstimmung zwischen der ERA und den nationalen Zulassungsbehörden ohne neue Doppelstrukturen zu gestalten, denn das wäre am Ende kontraproduktiv und würde die Zulassungsdauer und





STANDPUNKT

Umsetzung Aviationstrategie

- Neue Luftverkehrsankommen mit den Golf- und ASEAN-Staaten sowie der Türkei mit fairen Wettbewerbsregeln abschließen
- Verordnung 868 gegen Subventionen im internationalen Luftverkehr konkretisieren und anwenden
- Forschung und Entwicklung fördern, neue Technologien für weniger Lärm und Emissionen entwickeln
- Leistungsfähige Infrastruktur, Betriebszeiten und Verkehrsanbindung für Europas Flughäfen absichern
- Den Betrieb von Drohnen zukunftsicher regeln um gleichermaßen für Sicherheit und Innovationen zu sorgen
- Den Single European Sky auch künftig als Kernprojekt behandeln und weiterhin vorantreiben
- Den EU-Emissionshandel im Luftverkehr in das internationale Instrument CORSIA überführen

damit die Kosten wieder in die Höhe treiben. Zum anderen ist die zügige Umsetzung der europäischen Regelungen in nationale Gesetze wichtig.

Der politische Teil des vierten Eisenbahnpakets regelt den Zugang zu nationalen Verkehrsmärkten und der Organisationsformen der Eisenbahnen. Deutschland hat bereits 1996 seinen Markt im Personenschienenverkehr für ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geöffnet. Mittlerweile herrscht ein Wettbewerbsumfeld auf den deutschen Schienen mit rund 400 EVU. Die Entscheidung der EU, die Marktöffnung im

schluss der Softwareversion Baseline 3 Release 2 und der Gründung der Stakeholder-Plattform für ERTMS sind im Jahr 2016 zwei wichtige Schritte erfolgt, um die weitere Standardisierung voranzutreiben. Die streckenseitige Installation auf den deutschen Teilstrecken der transeuropäischen Netze hat begonnen. Im Bundeshaushalt 2017 sind erste Mittel eingestellt, die ergänzt werden müssen.

Europäische Hafenerverordnung

Für die Häfen und Umschlagbetriebe sind weiterhin zwei Regelungsverfahren der EU von enormer Bedeutung: die Verordnung über den

Zugang zum Markt für Hafendienste und die finanzielle Transparenz in den Häfen einerseits sowie die Revision der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) andererseits. Beide Verfahren müssen im Zusammen-

hang betrachtet werden. Das DVF hat sich daher mit Nachdruck für ein faires Gesamtpaket eingesetzt.

Den geänderten Entwurf der Verordnung über den Zugang zum Markt für Hafendienste hat das Europäische Parlament inzwischen beschlossen. Mit den Änderungen nimmt die Verordnung Rücksicht auf die unterschiedlichen Organisationsformen der europäischen Häfen. Vorgesehen sind einheitliche Mindestanforderungen an die Organisation von Hafendiensten, etwa Regelungen zur Qualifikation und Verfügbarkeit von Diensten oder auch zur Einhaltung geltender Arbeits- und Sozialstandards. Außerdem wird geregelt, unter welchen Voraussetzungen die Anzahl der zugelassenen Dienstleister begrenzt werden kann.

Die Umschlagbetriebe bleiben von den Regelungen über den Marktzugang grundsätzlich ausgeschlossen. Dies hatte die Europäische

»Mit dem vierten Eisenbahnpaket schreitet auch die Marktöffnung in Europa weiter voran. Zukünftig besteht freier Zugang zu eigenwirtschaftlichen Schienenverkehren in ganz Europa und es gelten strengere Anforderungen an die Vergabe öffentlicher Verkehrsleistungen.«

Ronald Pofalla,

Vorstand Wirtschaft, Recht und Regulierung, Deutsche Bahn AG



Personenverkehr in der Europäischen Union erst im Jahr 2021 einzuführen, sieht das DVF sehr kritisch. Damit wird über weitere viele Jahre hinaus der Wettbewerb auf der Schiene ausgesetzt und die Wettbewerbsfähigkeit dieses Verkehrsträgers nicht unterstützt.

Kostensenkung durch EU-Standards

Die Vereinheitlichung der Regelwerke, der Leit- und Sicherungstechnik und der Bahntechnik bleibt Voraussetzung um im europäischen Schienenverkehr die Kosten zu senken. Einen Teil zur Kostensenkung soll das Europäische Zugsicherungs- und Leitsystem (ERTMS/ETCS) beitragen und den Schienenverkehr damit wettbewerbsfähiger machen. Dies setzt aber die Verwendung europäischer Standards voraus, bei deren Festlegung man bislang wenig erfolgreich war. Zukünftig muss die ERA vor der Genehmigung neuer Anwendungen zustimmen und spielt damit auch bei der erfolgreichen Einführung von ERTMS/ETCS eine wichtige Rolle. Mit dem Be-



Kommission in ihrem Entwurf bereits so vorgesehen. Das Kapitel über die finanzielle Transparenz in den Häfen soll nach den Vorstellungen des Europäischen Parlaments im Wesentlichen beibehalten werden. Die Empfänger und die Verwendung von öffentlichen Geldern müssen nachvollziehbar sein. Zudem ist eine Konsultation der Nutzer vorgeschrieben, die aber durch bestehende Gremien erfolgen kann, sodass ein unnötiger bürokratischer Aufwand vermieden wird. Insgesamt wird in der vom EP-Verkehrsausschuss geänderten Fassung der Hafenverordnung das öffentliche Interesse an qualitativ guten Diensten stärker in den Vordergrund gerückt.

AGVO und die Beihilfepolitik für Häfen

Auch der Vorschlag der Europäischen Kommission, die Häfen in die AGVO einzubeziehen, wird vom DVF grundsätzlich befürwortet. Je-

doch geht die zuständige Generaldirektion Wettbewerb davon aus, dass praktisch jede öffentliche Finanzierung von Autobahnen, Schienenwegen oder wasserseitigen Zufahrten eine notifizierungspflichtige Beihilfe darstellt, wenn der betreffende Verkehrsweg in irgendeiner Weise mit einem See- oder Binnenhafen in

»Bei der Revision der AGVO muss darauf geachtet werden, dass die Auslegung des Beihilfebegriffs die bewährte Arbeitsteilung zwischen öffentlicher Hand und Umschlagbetrieben nicht grundsätzlich infrage stellt.«

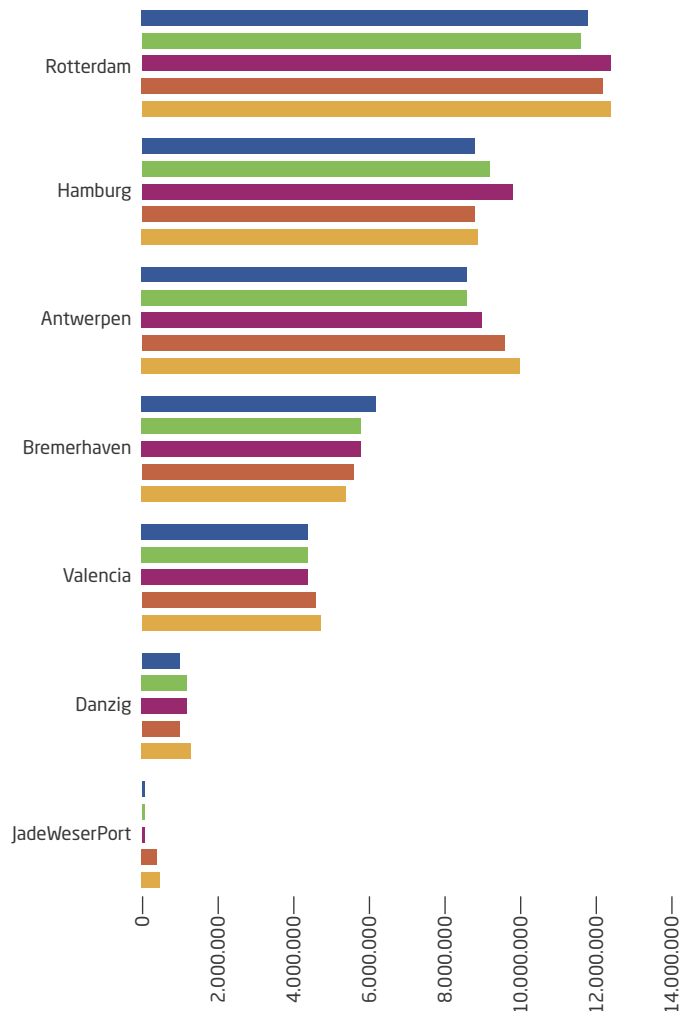
Frank Dreeke,
Vorsitzender des Vorstands, BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG



Verbindung steht. Auch öffentliche Mittel, die der Infrastruktur in den Häfen selbst zugutekommen, ordnet die Generaldirektion als notifizierungspflichtig ein, ohne hierfür klar, eingrenzende Bedingungen zu formulieren. Wenn diese Rechtsauffassung umgesetzt wird, stellt das die Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen und der deutschen Logistik insgesamt gravierend infrage. Es kann aus Sicht des DVF nicht

Containerumschlag ausgewählter europäischer Häfen

in 1.000 TEU ■ 2012 ■ 2013 ■ 2014 ■ 2015 ■ 2016



[Quelle: Eigene Recherche des DVF]

gewollt sein, den Beihilfebegriff so extensiv auszulegen, dass Investitionen der Mitgliedsstaaten, die der Leistungsfähigkeit der allgemeinen Verkehrsinfrastruktur dienen, gegenüber der Europäischen Kommission gerechtfertigt werden müssen und dadurch zusätzlich verzögert und womöglich verhindert werden.

Nachdem ein überarbeiteter Vorschlag zur Revision der AGVO zu keiner Verbesserung führte, hat das DVF gemeinsam mit anderen Verbänden die Bundesregierung und die Europäische Kom-

mission nochmals mit allem Nachdruck um eine Kurskorrektur gebeten. Die derzeit vorliegende Fassung der AGVO-Revision muss grundlegend überarbeitet werden. Zentrale Begriffe wie Hafen, Hafeninfrastruktur und Zugangsinfrastruktur müssen darin eindeutig und rechtssicher definiert werden. Erforderlich ist ein praxisgerechter und wettbewerbsneutraler Rahmen für die Finanzierung von hafenrelevanten Infrastrukturen. Zur Jahreswende haben Europäisches Parlament und Europäischer Rat nun der Hafenverordnung mit bestimmten Änderungen zugestimmt. Nach 15 Jahren Diskussion ist das Kapitel »Port Package« damit im Prinzip abgeschlossen. Nach wie vor ist aber die Beihilfethematik offen. Sie muss im Rahmen der AGVO-Revision geklärt werden.

Road Package

Bereits für das Jahr 2016 angekündigt, sollen die novellierten Vorschläge der Europäischen Kommission zum Straßengüterverkehr jetzt 2017 veröffentlicht werden. Dabei geht es um Regelungen zur Maut, zum Marktzugang und um soziale Aspekte. Ziel sei unter anderem, faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und die Regeln zu vereinfachen. Eine Anpassung der Regeln ist aus Sicht der Europäischen Kommission notwendig, da die bestehenden Systeme zwischen den Mitgliedsstaaten stark variieren und eine bessere Finanzierung der Infrastruktur vonnöten ist.

Das DVF hat sich an den Konsultationen im Vorfeld der Vorstellung der novellierten Initiativen positioniert. Voraussetzung für eine Überarbeitung der Mautrichtlinie ist aus DVF-Sicht, dass die geplante Zweckbindung der Mittel für Infrastrukturinvestitionen umgesetzt wird. Ebenso wichtig ist es, hohe Kosten für Mautgeräte zu vermeiden. Das DVF begrüßt auch eine weitere Harmonisierung der technischen Lösungen für elektronische Erhebungssysteme. Dafür bedarf es realistischerer Anforderungen an die Betreiber. Der Wechsel von der zeitabhängigen zur entfernungsabhängigen Bepreisung sollte nach

Meinung des DVF forciert werden. Besonders ausgewogen müssen die externen Kosten einbezogen werden. Die Erhebung von Staukosten lehnt das DVF ab, da der Gütertransport auf begrenzte Zeitfenster beschränkt ist. Nicht notwendig ist zudem eine Ausweitung des Anwendungsbereichs auf kleine Lastkraftwagen zwischen 3,5 und 12 Tonnen.

Aviation Package und Luftverkehrsmandate

Die Europäische Kommission hatte Ende 2015 eine neue Luftverkehrsstrategie präsentiert. Ausgangspunkt war die Feststellung, dass sich der Schwerpunkt des Wachstums im Weltluftverkehr in den letzten 10 Jahren immer stärker weg von Europa und hin zu anderen Weltregionen verlagert hat. Daher hat die Europäische Kommission die langfristige Absicherung einer führenden Position Europas im internationalen Luftverkehr als oberste Zielsetzung in der Luftverkehrsstrategie verankert. Eine Maßnahme, die dabei helfen soll, sind die geplanten Luftverkehrsabkommen. Die Europäische Union will damit für europäische Fluggesellschaften und Flughäfen neue Wachstumsmärkte erschließen und zugleich besser für einheitliche Wettbewerbsbedingungen sorgen.

Daher begrüßt das DVF die Vorbereitung von luftverkehrsrechtlichen Verhandlungen der Europäischen Union mit den ASEAN-Staaten, Katar, den Vereinigten Arabischen Emiraten und der Türkei ausdrücklich. Indes ist künftig mehr Durchsetzungskraft der Europäischen Union bei der Absicherung fairer Rahmenbedingungen im internationalen Luftverkehr erforderlich.

Europa muss an die Dynamik im Weltluftverkehr Anschluss halten. Dazu sind auch faire Regeln notwendig. Mehr Verkehrsrechte und Chancengleichheit müssen Hand in Hand gehen. Allerdings stellt die praktische Umsetzung einer Fair

»Subventionen anderer Staaten für ihre Carrier und Flughäfen verzerren den Wettbewerb und benachteiligen europäische Airlines und Flughafenstandorte. Deutschland selbst hat jedoch mit der nationalen Luftverkehrssteuer einen weiteren Nachteil für die einheimischen Unternehmen geschaffen.«

Dr. Stefan Schulte,
Vorsitzender des Vorstands, Fraport AG

Competition-Klausel in den Abkommen und die effektive Umsetzung gesetzlicher Instrumente, wie der Verordnung 868 gegen unlauteren Wettbewerb im internationalen Luftverkehr, eine enorme Herausforderung dar. Am Ende werden

harte Fakten über die Durchsetzungsfähigkeit europäischer Carrier entscheiden. Dazu zählen nicht zuletzt die Wachstumsfähigkeit der Flughafeninfrastruktur, die Betriebszeiten und die Standortkosten.



CHRONIK

2016/2017

Parlamentarischer Abend zum »Neustart Nationales Hafenkonzert« mit v. I. PSts Ferlemann MdB, Rehberg MdB, Kümmerlen (Moderator), Erhardt, Günthner, Bonz und Dr. Nußbaum

Investitionen in die Zukunft der Mobilität – damit beschäftigten sich auf der Messe Leipzig »new Mobility« v. I. Dr. Eckhardt, Dr. Springer, Middlberg, Sts. Bomba, Euler und Moderator Opitz

März

Parlamentarischer Abend zum Thema »Neustart Nationales Hafenkonzert – Maßnahmen jetzt gemeinsam umsetzen«

unter Leitung des DVF-Präsidiums-vorsitzenden Dr. Ulrich Nußbaum. Vortragende waren Gunther Bonz, Geschäftsführer der Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH; Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH; Enak Ferlemann MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur; Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und Senator für Justiz und Verfassung der Freien Hansestadt Bremen; Eckhardt Rehberg MdB, Haushaltspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion. Es moderierte Robert Kümmerlen von der DVZ Deutsche Verkehrszeitung.



April

Gemeinsame Veranstaltung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Leipzig zum Thema **»Breitband, e-Ticket & Co: Investitionen in die Mobilität der Zukunft!«** auf der Messe »new mobility – Mobilität neu denken«. Vortragende waren Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Dr. Carl Friedrich Eckhardt, Leiter Kompetenzzentrum Urbane Mobilität, BMW ; Chief Quality Officer (CQO), Deutsche Bahn AG; Thomas Hailer, Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum (DVF); Ulf Middelberg, Sprecher der Geschäftsführung der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH; Dr. Johannes Springer, Leiter Technik – strategisches Konzerngeschäftsfeld Con-



ted Car, T-Systems International GmbH. Moderiert wurde die Veranstaltung von Olaf Opitz, FOCUS.

Sitzung des Lenkungskreises Straßenverkehr

unter Leitung seines Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. Vortragende waren Christoph Albus, Leiter Referat LA 27, Kraftfahrzeugtechnik (Umweltschutz) im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Frank Hansen, Corporate Strategy and Planning, BMW Group; Arno Klare MdB; Volker

Noeske, Leiter DEKRA Automobil GmbH, Automobil Test Center.

64. Sitzung des Präsidiums unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Ulrich Nußbaum. Teilnehmer waren Ulrich Klaus Becker, Dr. Wolfgang Bernhard, Mitglied des Vorstands Daimler AG; Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands, BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG; Dr. Florian Eck, Stellv. Geschäftsführer DVF; Dr. Jochen Eickholt, Chief Executive Officer Siemens AG, Division Mobility; Karl-Ulrich Garnadt, Vorstandsmitglied, Deutsche Lufthansa AG; Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung, Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG; Thomas Hailer; Ivo Körner, Geschäftsführer Vertrieb Branchenkunden, Vice President

Enterprise Sales DACH IMT, IBM Deutschland GmbH; Dr. Jörg Mosolf, Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung Horst Mosolf GmbH & Co. KG; Dr. Sigrid Nikutta, Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR; Ronald Pofalla, Vorstand Wirtschaft, Recht und Regulierung, Deutsche Bahn AG; Michael Schmidt, Vorsitzender

des Vorstands, BP Europa SE; Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands, Fraport AG; Norbert Schüßler, Geschäftsführender Gesellschafter der Schüßler Plan GmbH; Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie e.V.

32. Mitgliederversammlung unter Leitung von Dr. Ulrich Nußbaum. Den Festvortrag zum Thema »Solide Finanzen und gezielte Investitionen – vernünftige Politik für den Wirtschaftsstandort Deutschland« hielt Dr. Wolfgang Schäuble MdB, Bundesminister der Finanzen. Weitere Podiumsmitglieder waren Frank Dreeke, Dr. Rüdiger

Über Prüfvorschriften und EU-weite Typengenehmigungen sprachen die Experten v. l. Klare MdB, Becker und Albus



Grube, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Bahn AG; Dr. Stefan Schulte und Matthias Wissmann. Es moderierte Judith Schulte-Loh vom Westdeutschen Rundfunk WDR.

Mai

Sitzung des Lenkungskreises Luftverkehr unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte. Vortragende waren Norbert Barthle MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur; Dr. Karlheinz Haag, Leiter Umweltkonzepte Konzern, Deutsche Lufthansa AG; Jochen Flasbarth, Staatssekretär im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

ol: Bundesfinanzminister Dr. Schäuble MdB bei seinem Vortrag auf der 32. Mitgliederversammlung

or: Impression von der Mitgliederversammlung während der Podiumsdiskussion

ul: V. I. Dr. Nußbaum, Wissmann, Graf von Matuschka und Körner im Gespräch nach dem öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung

ur: Psts Norbert Barthle MdB argumentiert zur Luftverkehrspolitik der Bundesregierung

Juni

Sitzung des Lenkungskreises Telematik/Telekommunikation unter Leitung seines Vorsitzenden Ivo Körner. Vortragende waren Henrik Falk, Vorstandsvorsitzender Hamburger Hochbahn AG; Oliver Ipp, Senior Manager Business Development Transportation, Thales Deutschland GmbH; Onno Opperhuizen, Directie Wegen en verkeersveiligheid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-generaal Bereikbaarheid;



Dr. Roland Schütz, CIO FRA HI / EVP Information Management, Deutsche Lufthansa AG.

Kooperationsveranstaltung mit der COMMERZBANK AG unter Leitung von Präsidiumsmitglied Ivo Körner »**Branchenkolloquium Transport & Logistik 2016 des branchen:netzwerks Transport & Logistik der COMMERZBANK**«. Vortragende waren

waren Prof. Konrad Bergmeister, Vorstand Brenner Basistunnel BBT SE; Dr. Katrin Schneeberger, Stellvertretende Direktorin des Bundesamtes für Straßen ASTRA und Leiterin der Abteilung Direktionsgeschäfte beim Bundesamt für Straßen (ASTRA) Schweiz; Dr. Gerhard Schulz, Leiter Abteilung G, Grundsatzangelegenheiten im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Dr. Clemens Beckmann, Executive Vice President Innovation Brief, Deutsche Post DHL; Thomas Hailer; Andreas Hämmerle, Chief Financial Officer, MTH Retail Group Holding GmbH; Thomas Jarzombek MdB, Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für Digitale Agenda; Prof. Dr. Ulrich Müller-Steinfahrt, Vorsitzender des Aufsichtsrates COLO21 AG; Andreas Roth, Direktor, Niederlassungsleiter Großkunden Ost, Mitglied der Geschäftsleitung COMMERZBANK AG; Holger Werner, Bereichsvorstand Mittelstandsbank Ost, COMMERZBANK AG.

Sitzung des Lenkungskreises

Infrastruktur unter Leitung seines Vorsitzenden Nikolaus Graf von Matuschka, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft. Vortragende

Thomas Hailer (r.) begrüßt den Vorstandsvorsitzenden des neuen Mitgliedsunternehmens Hamburger Hochbahn Henrik Falk zur Lenkungskreissitzung Telematik/Telekommunikation

Wie schnell kann die Digitalisierung in der Logistik Fuß fassen? Diese und weitere Fragen diskutierten v. I. Werner, Jarzombek MdB und Körner

Wie kann man Großprojekte kostenseitig realistisch über ihren Lebenszyklus hinweg planen? Das erklärte im Lenkungskreis Infrastruktur Prof. Bergmeister (r.) anhand des Brenner Basistunnel. Wertvolle Informationen für Graf von Matuschka (l.) und Dr. Schneeberger (m.).



Gemeinschaftsveranstaltung UNITI-Kraftstoff GmbH mit Beteiligung des DVF als Kooperationspartner – UNITI expo – Internationale Fachmesse für Produkte und Dienstleistungen rund um das Tankstellengeschäft in Stuttgart.

01: Gute Stimmung beim Lenkungskreis Bahntechnologie v. I. Gratzka, Euler, Dr. Eickholt, Dr. Doppelbauer und Hörster

02: V. I. Dr. Kaminsky, Gastgeber Tobias Liebischer, Partner bei BearingPoint GmbH, und Pofalla sprachen über Marktöffnung im Schienenverkehr und Automatisierung der Eisenbahn

03: V. I. Dörre, Zink, Dr. Bernhard, Jarzombek MdB, Dr. Eickholt und Falk beim Parlamentarischen Abend »Mobilitätsstandort Deutschland: Was muss die Digitalisierung leisten?«

04: Psts Bär MdB plädiert in ihrem Vortrag dafür, das Thema Digitalisierung auf die Bedürfnisse der Menschen herunterzubrechen

Juli

Sitzung des Lenkungskreises Bahntechnologie unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jochen Eickholt. Vortragende waren Dr. Josef Doppelbauer, Executive Director European Union Agency for Railways; Kay Euler; Hugo Gratzka, Leiter Unterabteilung LA 1, Eisenbahnen im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Gerald Hörster, Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes.

Sitzung des Lenkungskreises Schienenverkehr unter Leitung seines Vorsitzenden Ronald Pofalla. Vortragende waren Dirk Fischer MdB; Dr. Ralf Kaminsky, Siemens AG, Division Mobility; Valerie Wilms MdB, Sprecherin der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi) im Deutschen Bundestag.



Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Thomas Jarzombek MdB; Matthias Zink, Vorsitzender der Geschäftsleitung UB Getriebesysteme und Mitglied der Geschäftsleitung Getriebesysteme, LuK GmbH & Co. KG, Schaeffler AG. Moderiert von Birger Nicolai, Die Welt/Welt am Sonntag.

65. Sitzung des Arbeitsaus-

schusses des DVF unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Ulrich Nußbaum. Teilnehmer waren Frank Dreeke, Dr. Stefan Schulte und Matthias Wissmann.



Gemeinsames Dialog Forum »Wo stehen die Eisenbahnen im Innovationswettbewerb des digitalen und vernetzten Zeitalters?«

anlässlich der InnoTrans 2016 – Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik, mit Beteiligung des DVF und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Vor-

Der Lenkungs-
kreisvorsitzende
Dr. Mosolf (2. v. r.)
fordert von der
Regierung Pla-
nungssicherheit
beim Thema Um-
weltschutz. Schrö-
der (l.), Viesehon
MdB (2. v. l.) und
Siegemund (r.) dis-
kutierten, wie das
Güterverkehrs-
wachstum umwelt-
freundlich erfolgen
kann.

September

Sitzung des Lenkungskreises Güterverkehr

unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf. Vortragende waren Joachim Drees, CEO MAN Truck & Bus AG, MAN SE; Dustin Schoeder, In-house Consultant Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG; Stefan Siegemund, Bereichsleiter Energieeffiziente Verkehrssysteme, Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena); Thomas Viesehon MdB.

Abendveranstaltung »Mobilitätsstandort Deutschland: Was muss die Digitalisierung leisten?«

unter Leitung der Präsidiumsmitglieder Dr. Wolfgang Bernhard und Dr. Jochen Eickholt. Vortragende waren Dorothee Bär MdB, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur; Oliver Dörre, Director Country Business Unit SIX, Thales Deutschland GmbH; Henrik Falk; Dieter Janecek MdB, Sprecher für Wirtschaftspolitik der

vortragende waren Joachim Berends, Vorstand der Bentheimer Eisenbahn AG und Vizepräsident des VDV; Dr. Friedrich Hagemeyer, Vorstandsmitglied Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM); Dr. Martin Henke, Geschäftsführer VDV; Claudia Horn, Leiterin der Abteilung Landverkehr im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Dr. Michael Meyer zu Hörste, DLR e.V., Institut für Bahnsysteme; Volker Schenk, Vorstandsmitglied Vossloh Aktiengesellschaft und Präsident des VDB; Prof. Dr. Thomas Siefer, Geschäftsführender Leiter im Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Technischen Universität Braunschweig.

Gemeinsames Dialog Forum »#Mobilität 4.0: Informiert, vernetzt, gebucht, bezahlt«

anlässlich der InnoTrans 2016 mit Beteiligung des DVF und dem VDV unter Leitung von Präsidiumsmitglied Dr. Sigrid Nikutta.

Spannender Blick
auf die aktuelle
Startup-Szene im
Bereich Mobilität
und die Interak-
tion mit den alt-
eingewachsenen
ÖPNV-Dienstleis-
tern auf der Inno-
Trans-Veranstal-
tung: v. l.
Dr. Delhaes,
Dr. Nikutta, an de
Meulen, Schneider,
D´Incà, de Noblet
und Jarzombek
MdB

Vortragende waren Joris D'Inca, Transport und Logistik der OLIVER WYMAN GmbH; Thomas Jarzombek MdB; Helmut an de Meulen, Gesellschafter der MATERNA GmbH, Information & Communications; Anne-Laure de Noblet, Head of Marketing ally, Door2Door GmbH; Katina Schneider, Co-Founder, Business-Developer, Match Rider UG. Moderation von Dr. Daniel Delhaes, Handelsblatt.



Oktober

Sitzung des Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt

unter Leitung seines Vorsitzenden Frank Dreeke in Lübeck. Vortragende waren Prof. Kurt Bodewig, Bundesminister a.D., EU-Koordinator Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor, Vorstandsvorsitzender Baltic Sea Forum; Dr. Thomas Bronnert, Leiter Logistik und Technischer Einkauf & Logistik, Wacker Chemie AG; Prof. Dr. Sebastian Jürgens, Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH; Dr. Tilo Klinner, Beauftragter für internationale Wirtschafts-, Handels- und Finanzpolitik, Außenwirtschaftsförderung und Technologiepolitik im Auswärtigen Amt; Bernd Saxe, Bürgermeister der Hansestadt Lübeck.



V. I. Dr. Schulte, Sts von der Mühlen, Schnalke, Bedran und Prof. Scheurle bewerten die aktuelle Situation und Perspektive der Luftverkehrswirtschaft in Deutschland

Bei der gemeinsamen Sitzung der Lenkungskreise Bahntechnologie und Schienenverkehr sprachen Experten mit der Politik über Innovationen für die Eisenbahn wie Digitalisierung, Automatisierung und alternative Antriebe und Kraftstoffe sowie die politischen Rahmenbedingungen. V. I. Wacker, Dr. Eickholt, Pofalla und Psts Ferlemann MdB

Engineering GmbH & Co. KG; Peter Gerber, Vorsitzender des Vorstands Lufthansa Cargo AG; Tobias Larsson, Direktor Deutsche Post DHL und Head of DHL Resilience360; Lars Purkarthofer, Manager Public Affairs Germany, United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG.

November

Kooperationsveranstaltung »4. ZEIT Konferenz Logistik & Mobilität«

von DIE ZEIT, Messe Frankfurt und DVF unter Beteiligung von Dr. Jochen Eickholt, Dr. Rüdiger Grube, Dr. Ulrich Nußbaum, Dr. Stefan Schulte. Vortragende waren Detlef Braun, Geschäftsführer der Messe Frankfurt/M; Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt MdB; Dr. Rainer Esser, Geschäftsführer der ZEIT Verlags Gruppe; Henrik Falk; Dieter B. Gauff, Geschäftsführender Gesellschafter der GRE-Gauff Rail

Sitzung des Lenkungskreises Luftverkehr

unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte in Düsseldorf. Vortragende waren Al Bedran, Vice President Europe Region Transportation, United Parcel Service UPS; Michael von der Mühlen, Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung DFS Deutsche Flugsicherung GmbH; Thomas Schnalke, Sprecher der Geschäftsführung Flughafen Düsseldorf GmbH.



Gemeinsame Sitzung der Lenkungsreise Bahntechnologie und Schienenverkehr unter Leitung seiner Vorsitzenden Dr. Jochen Eickholt und Ronald Pofalla. Vortragende waren PSts Enak Ferlemann MdB; Michael Frankenberg, Geschäftsführender Gesellschafter der HaCon Ingenieurgesellschaft mbH; Dr. Jens Sprotte, Leiter Geschäftsbereich Urban & Systems Deutschland & Österreich der ALSTOM Transport Deutschland GmbH; Germar Wacker, Vorsitzender der Geschäftsführung Bombardier Transportation GmbH.

Parlamentarischer Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag zum Thema »Strategien für den Personenfernverkehr«. Vortragende waren Martin Burkert MdB, Vorsitzender des Ausschusses Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag; Matthias Gastel MdB, Stv. Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienen-

verkehr im Deutschen Bundestag; Berthold Huber, Vorstand Verkehr und Transport, Deutsche Bahn AG; Ulrich Lange MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion; Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V.; Gerwin Matysiak, Bundesvorsitzender des Bundesverbandes Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. Moderiert von Dieter Fockenbrock, Handelsblatt.

65. Sitzung des Präsidiums des DVF unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Ulrich Nußbaum. Vortragender und Gast war Cem Özdemir MdB, Bundesvorsitzender BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Es nahmen teil Ulrich Klaus Becker, Dr. Wolfgang Bernhard, Dr. Jochen Eickholt, Stefan Kölbl, Nikolaus Graf von Matuschka, Dr. Jörg Mosolf, Dr. Sigrid Nikutta, Ronald Pofalla, Michael Schmidt, Dieter Schweer, Germar Wacker, Matthias Wissmann sowie Thomas Hailer und Dr. Florian Eck.

Sitzung des Lenkungskreises Infrastruktur unter Leitung seines Vorsitzenden Nikolaus Graf von Matuschka. Vortragende waren Sören Bartol MdB, Stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion; Dirk Brandenburger, Technischer Geschäftsführer der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH;

ol: Als Zuhörer im Publikum haben sich Burkert MdB (m.) und Matysiak (l.) einleitend zum Parlamentarischen Abend »Personenverkehr« für eine schnellere Umsetzung der Barrierefreiheit bei Bus und Bahn eingesetzt

or: Özdemir MdB (r.) zu Gast in den Räumen des DVF bei der Präsidiumssitzung mit Dr. Nußbaum

ul: Vor Beginn des Lenkungskreises Infrastruktur begrüßt der Vorsitzende Graf von Matuschka (l.) den Gast Sören Bartol MdB



DVF-Präsidiumsvorsitzender Dr. Nußbaum (r.) nimmt die Bundesumweltministerin Dr. Hendricks MdB in Empfang, die beim Parlamentarischen Abend ihren Klimaschutzplan 2050 der Branche vorstellte

Die Vertreter der Mobilitätswirtschaft und der Politik bewerten den Klimaschutzplan 2050 in der Diskussion, v. I. Magnor, Dr. Scholz, Schreyer, Dr. Wilms MdB und Vaatz MdB

Bei der gemeinsamen Sitzung des Lenkungskreises Straßenverkehr und des neu benannten Lenkungskreises Digitale Vernetzung v. I. Dr. Miethaner, Becker, Dr. Geppert, Sethon und Körner wurde u. a. über die notwendigen Rahmenbedingungen für automatisierte Fahrzeuge gesprochen

Martin Huber, Amtsleiter der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation beim Amt Verkehr und Straßenwesen.

Parlamentarischer Abend »Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz – ein modernes Verkehrssystem schafft beides!« unter Leitung von Dr. Ulrich Nußbaum. Die Keynote-Rede hielt Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit Dr. Barbara Hendricks MdB. An der Podiumsdiskussion nahmen teil Matthias Magnor, Chief Executive Officer (CEO) Surface and Contract Logistics – Germany der Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co.; Dr. Eckhard Scholz, Vorsitzender des Markenvorstands Volkswagen Nutzfahrzeuge, Volkswagen Aktiengesellschaft; Christian Schreyer, Vorsitzender der Geschäftsführung / CEO der Transdev GmbH; Arnold Vaatz MdB, Stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion; Dr. Valerie Wilms MdB, Mitglied des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und Sprecherin für Nachhaltigkeit der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN. Die Veranstaltung moderierte Birger Nicolai, DIE WELT / WELT am Sonntag / N24.

Gemeinsame Sitzung der Lenkungskreise Straßenverkehr und Digitale Vernetzung unter Leitung ihrer Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker und Ivo Körner. Vortragende waren Dr. Dietmar Geppert, Director Marketing & Sales der APCOA PARKING Holdings GmbH; Dr. Tobias Miethaner, Abteilungsleiter Digitale Gesellschaft im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Lior Sethon, Global Director Sales, Marketing, Business Development, Aftermarket Division, Mobileye Vision Technologies Ltd. 2017

Januar

Parlamentarischer Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag zum Thema »Leise Züge 2020 – eine Zwischenbilanz«. Vortragende waren

Martin Burkert MdB; Bundesminister Alexander Dobrindt MdB; Psts Enak Ferlemann MdB; Dr. Heiko Fischer, Vorsitzender des Vorstands, VTG Aktiengesellschaft; Erwin Rüdell MdB; Dr. Jürgen Wilder, Vorsitzender des Vorstands DB Cargo AG; Marcin Wójcik, Policy Officer Single European Rail Area, DG Mobility and Transport, Europäische Kommission. Moderiert von Dieter Fockenbrock, Handelsblatt.

Sitzung des Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt unter Leitung seines Vorsitzenden Frank Dreeke. Vortragende waren Dr. Ottmar Gast; Knut Fleckenstein MdEP, Vice-Chair S&D Group im Europäischen Parlament; Karl Soukup, Director Dir H - State aid: General Scrutiny & Enforcement, Europäische Kommission; Felix Schulyk, Case Handler - State aid Policy & Case support, Europäische Kommission; Achim Wehrmann, Leiter Unterabteilung WS 2 – Schifffahrt, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Februar

66. Sitzung des Arbeitsausschusses des DVF unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Ulrich Nußbaum. Teilnehmer waren Dr. Stefan Schulte und Matthias Wissmann sowie Thomas Hailer und Dr. Florian Eck.

Parlamentarischer Abend »Luftverkehrs- politik 2017plus – Was sind die Prioritäten für den Luftverkehr in der nächsten Legislaturperiode?« unter Leitung Dr. Stefan Schulte. An der Podiumsdiskussion nahmen teil Karl Ulrich Garnadt; Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen Köln/Bonn GmbH; Stephan Kühn MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Andreas Rimkus MdB, Stellvertretender verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion; Ralf Teckentrup, Vorsitzender der Geschäftsführung Condor Flugdienst GmbH; Arnold Vaatz MdB. Moderiert von Cord Schellenberg.



Dr. Gast (l.) und Wehrmann machten sich beim Lenkungskreis Häfen und Schifffahrt Gedanken über die Zukunft der Containerschifffahrt und das Förderprogramm der Bundesregierung IHATEC

Noch als Zuhörer – kurz darauf teilweise als Teilnehmer zur Diskussionsrunde »Luftverkehrspolitik 2017plus« v. I. Kühn MdB, Vaatz MdB, Dr. Schulte, PSts Barthle (als Gast) und Teckentrup

V. I. Garnadt, Garvens und Rimkus MdB sprachen beim Parlamentarischen Abend am 14.2. über die Hindernisse für die deutsche Luftverkehrsbranche

FOREN UND POSITIONEN

2016/2017

Lenkungskreis Bahntechnologie

Dr. Jochen Eickholt, CEO Division Mobility,
Siemens AG

Themenauswahl:

- Schienenverkehrspolitik der Bundesregierung
- Fahrplan zur Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets der Europäischen Union
- Bahnforschung aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes
- Digitalisierung im Schienenverkehr für Betrieb und Vertrieb: Erfolgreiche Beispiele aus Europa und den USA
- Alternative Kraftstoffe und Antriebe im Schienenverkehr

Lenkungskreis Digitale Vernetzung (vormals Telematik/Telekommunikation)

Ivo Körner, Geschäftsführer Vertrieb
Branchenkunden, Vice President Enterprise Sales
DACH IMT, IBM Deutschland GmbH

Themenauswahl:

- Die Umsetzung der Digitalen Agenda im Mobilitätsbereich: Testfeld auf der A9, Open Data, Automatisierung und Breitband
- Automatisierung und vernetztes Fahren: Mehr Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit im Straßenverkehr
- Amsterdamer Erklärung und Digital Single Market: Die Mobilitätsagenda der niederländischen EU-Ratspräsidentschaft
- Mobilität 4.0: Digitalisierung von Kundenschnittstellen und Unternehmensprozessen
- Cyber Security für den Verkehrssektor: Handlungsbedarf und Strategien

Lenkungskreis Güterverkehr und Logistik

Dr. Jörg Mosolf, Vorsitzender des Vorstands (CEO),
MOSOLF SE & Co. KG

Themenauswahl:

- Grüne Logistik: Strategische Herausforderungen des Klimaschutzes im Straßengüterverkehr
- Logistik 4.0: Die Digitalisierung verändert das Transport-Ökosystem
- Statusbericht über die LNG-Task Force Schwere Nutzfahrzeuge

Lenkungskreis Häfen und Schifffahrt

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

Themenauswahl:

- EU Hafenverordnung, Beihilfepolitik (AGVO)
- Lage der Containerschifffahrt
- Entwicklung der Handels- und Transportbeziehungen Deutschland und EU zu Russland
- Entwicklungsperspektiven und Herausforderungen für den Seeverkehr im Ostseeraum
- Anbindung Bayerns an die deutschen Seehäfen
- Digitale Vernetzung in den Seehäfen und den maritimen Lieferketten

Lenkungskreis Infrastruktur

Nikolaus Graf von Matuschka, CEO HOCHTIEF
Solutions AG, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF
Aktiengesellschaft

Themenauswahl:

- Positionierung des DVF zur Einrichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft
- Großprojekte optimieren: Erfahrungen aus dem Bau des Brenner Basistunnel
- Der Nationalstraßen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) der Schweiz

- Perspektiven für die Verkehrsinfrastrukturpolitik der nächsten Legislaturperiode
- Optimierungspotenziale von Planung, Finanzierung, Bau und Erhaltung der Bundesfernstraßen

Lenkungskreis Luftverkehr

Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands, Fraport AG

Themenauswahl:

- Klimaschutzmaßnahmen im Luftverkehr auf internationaler und nationaler Ebene
- Vorbereitung marktbasierter Instrumente für CO₂ durch ICAO
- Nationales Luftverkehrskonzept
- Strategie für den Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen
- Entwicklungschancen und Anforderungen der deutschen Cargo-Hubs
- Zukunft der Flugsicherung in Deutschland und Europa

Lenkungskreis Schienenverkehr

Ronald Pofalla, Vorstand Wirtschaft, Recht und Regulierung, Deutsche Bahn AG

Themenauswahl:

- Automatisiertes Fahren im Schienenverkehr: Status und Potenziale
- Strategiegelgespräch zur Schienenverkehrspolitik: BVWP, Deutschlandtakt, runder Tisch ›Schienengüterverkehr‹
- Strategiegelgespräch zur Schienenverkehrspolitik: die Neufassung des ERegG und Fortschreibung der Regionalisierungsmittel

Lenkungskreis Straßenverkehr

Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr des ADAC

Themenauswahl:

- RDE und WLTP – neue Verfahren zur Messung und Kontrolle von Emissionen
- Reform der EU-Typgenehmigung
- Carsharing-Gesetz und innovative städtische Mobilitätskonzepte
- Digitale Agenda der Bundesregierung im Bereich Straßenverkehr

- Automatisiertes und vernetztes Fahren
- Smart Parking – neue App-basierte Lösungen und Dienste im Parkraummanagement

Positionspapiere / Stellungnahmen

- DVF-Eckpunkte zur Ausgestaltung einer »Infrastrukturgesellschaft Verkehr« des Bundes
- Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2030
- Beitrag zum Innovationsforum Personen- und Güterverkehr des BMVI
- Stellungnahme zum zweiten Gesetz zur Änderung des Energie- und des Stromsteuergesetzes – Verlängerung der Steuervergünstigung für Erdgas als Kraftstoff
- Contribution to the first and second consultation of the EC, DG for Competition – Beihilfepolitik Häfen, AGVO
- Stellungnahme zum Entwurf des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung
- Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen
- Öffentliche Konsultation zur Verbesserung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr – EU-Regelungen zu Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten im gewerblichen Güterkraftverkehr
- Consultation on the policy options for market-based measures to reduce the climate change impact from international aviation (ETS, CORSIA)
- Stellungnahme zum Impulspapier »Mehr Verkehr auf die Schiene – die Politik ist am Zug« der Arbeitsgruppen Verkehr und digitale Infrastruktur, Wirtschaft und Energie sowie Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit der SPD-Bundestagsfraktion
- Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/1148 – Maßnahmen zur Gewährleistung eines hohen gemeinsamen Sicherheitsniveaus von Netz- und Informationssystemen (NIS)

Parlamentsgruppen

Das DVF unterstützte die interfraktionelle Parlamentsgruppe Schienenverkehr des Deutschen Bundestages der 18. Legislaturperiode. Geschäftsführer: Thomas Hailer

PRÄSIDIUM DES DEUTSCHEN VERKEHRSFORUMS



Dr. Ulrich Nußbaum
Vorsitzender Präsidiums



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



Dr. Wolfgang Bernhard
(bis 02/2017) Mitglied des Vorstands
Daimler AG



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



Dr. Jochen Eickholt
Chief Executive Officer
Siemens AG
Division Mobility



Karl Ulrich Garnadt
Vorstandsmitglied
Deutsche Lufthansa AG



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



Dr. Rüdiger Grube
(bis 01/2017) Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Bahn AG



Reiner Heiken
Vorsitzender der Geschäftsleitung
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG
(bis 06/2016)



Dieter John
President Region Central /
Eastern Europe & CIS, Transportation
Chairman of the Management Board
Bombardier Transportation GmbH (bis 05/2016)



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



Ivo Körner
Geschäftsführer Vertrieb Branchenkunden,
Vice President Enterprise Sales DACH IMT,
IBM Deutschland GmbH



Stephan Krenz
Vorsitzender der Geschäftsführung
Abellio GmbH
(seit 04/2016)



Wolfgang Langhoff

Vorsitzender des Vorstands
BP Europa SE
(seit 01/2017)



Nikolaus Graf von Matuschka

CEO HOCHTIEF Solutions AG
Mitglied des Vorstands
HOCHTIEF Aktiengesellschaft
(seit 04/2016)



Dr. Jörg Mosolf

Vorsitzender des Vorstands (CEO)
MOSOLF SE & Co. KG



Dr. Sigrid Nikutta

Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), AöR



Ronald Pofalla

Vorstand Infrastruktur
Deutsche Bahn AG



Dr. Hansjörg Rodi

Vorsitzender der Geschäftsleitung Deutschland
und der Region Zentral- und Osteuropa
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG
(seit 11/2016)



Michael Schmidt

Vorsitzender des Vorstands
BP Europa SE
(bis 12/2016)



Dr. Stefan Schulte

Vorsitzender des Vorstands
Fraport AG



Norbert Schüßler

Geschäftsführender Gesellschafter
Schüßler-Plan GmbH



Dieter Schweer

Mitglied der Hauptgeschäftsführung
Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.
(BDI)
(bis 11/2016)



Germar Wacker

Vorsitzender des Aufsichtsrates
Bombardier Transportation Austria GmbH,
Bombardier Transportation GmbH
(seit 09/2016)



Matthias Wissmann

Präsident
Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)



Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr

(Ehrevorsitzender)
Ehrevorsitzender des Aufsichtsrats Dürr AG

Stand Februar 2017

MITGLIEDER DES DEUTSCHEN VERKEHRSFORUMS

A

- Abellio GmbH, Berlin
- ACV Automobil-Club Verkehr e.V., Köln
- ADAC e.V., München
- adesse anwälte Eckhardt & Packi Partnerschaft mbH, Berlin
- AD HOC Gesellschaft für Public Relations mbH, 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
- APCOA PARKING Holdings GmbH, Stuttgart
- ARS Altmann AG, Wolnzach
- Arthur D. Little GmbH, Frankfurt/M
- AUDI AG, Ingolstadt
- Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG, Bonn
- Autohof – Tanken – Rasten – Parken eG, Herbolzheim

B

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

C

- Captrain Deutschland GmbH, Berlin
- CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechtsanwälten und Steuerberatern mbB, Berlin
- COLO21 AG, Bernstadt
- COMMERZBANK AG, Frankfurt/M
- Condor Flugdienst GmbH, Frankfurt/M
- Container Terminal Wilhelmshaven
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven
- CSC Deutschland 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 Germany Holding GmbH, Bonn
- DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Köln
- Dornier Consulting International GmbH, Berlin
- DVV Media Group GmbH, Hamburg
- Dyckerhoff GmbH, Wiesbaden
- DZ BANK AG, Frankfurt/M

E

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

F

- Fichtner Water and Transportation GmbH, Stuttgart
- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, 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
- Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH, Berlin
- GOMULTIMODAL GmbH, Hamburg
- Greenberg Traurig Germany, LLP, Berlin
- GRE-Gauff Rail Engineering GmbH & Co. KG, Frankfurt/M

H

- HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Hannover
- Hafen Hamburg Marketing e.V., Hamburg
- Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
- Hamburger Hochbahn AG, Hamburg
- Hamburg Port Authority AöR, Hamburg
- Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG, Hamburg
- Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., Berlin
- Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, Osnabrück
- Hermes Germany GmbH, Hamburg

- HOCHTIEF Aktiengesellschaft, Essen
- HOLM GmbH (House of Logistics & Mobility), Frankfurt/M

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

J

- JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven

K

- KfW IPEX-Bank GmbH, Frankfurt/M
- 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
- Liebherr-Aerospace & Transportation SAS, Toulouse (F)
- Linklaters LLP, Berlin
- LNC LogisticNetwork Consultants GmbH, Hannover
- LogPay Financial Services GmbH, Eschborn
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, München
- Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, Lübeck

M

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

N

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

O

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

P

- PANALPINA Welttransport (Deutschland) GmbH, Mörfelden
- Paneuropa-Rösch GmbH, Vechta

- PLANCO Consulting GmbH, Essen
- Plasser & Theurer GmbH, Wien
- Port of Rotterdam, Rotterdam
- PricewaterhouseCoopers AG WPG, Frankfurt/M

R

- Railistics GmbH, Wiesbaden
- Ramboll Management Consulting GmbH, Hamburg
- Reederei Jaegers GmbH, Duisburg
- RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss
- RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim
- Robert Bosch GmbH, Stuttgart
- Rödl & Partner GbR Wirtschaftsprüfer Steuerberater Rechtsanwälte, Nürnberg
- Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG, Dahlewitz

S

- Schenker AG, Essen
- Schenker Deutschland AG, Kelsterbach
- Schnellecke Group AG & Co. KG, Wolfsburg
- Schübler Plan GmbH, Düsseldorf
- Seaports of Niedersachsen GmbH, Oldenburg
- Seehafen Wismar GmbH, Wismar
- Siemens AG, Erlangen
- Sopra Steria GmbH, Hamburg
- Spiekermann GmbH Consulting Engineers, Düsseldorf
- Steinbrück Omnibusbetrieb und Reisebüro, Gotha

T

- Talgo (Deutschland) GmbH, Berlin
- Teradata GmbH, Augsburg
- TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Mainz
- Thales Deutschland GmbH, Stuttgart
- thyssenkrupp Steel Europe AG, Duisburg
- Toll Collect GmbH, Berlin
- TransCare GmbH, Wiesbaden
- Transdev GmbH, Berlin
- TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg
- T-Systems International GmbH, Frankfurt/M

U

- UBER Germany GmbH, Berlin
- 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
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln
- VOLKSWAGEN Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- Vossloh Aktiengesellschaft, Werdohl
- VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

W

- Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, Potsdam

Z

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

Stand: Februar 2017

Herausgeber:

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

Verantwortlich für den Inhalt:
Ingrid Kudirka

Fotos:

© Ekkehardt Viefhaus (Titel, S.4)
Bundesregierung / Kugler (S. 6)
2017 Deutsche Telekom AG (S. 4, 7)
www.siemens.com/presse (S. 11)
Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus (S. 4, 13)
Fotolia (S. 17)
Deutsche Bahn AG / Ralf Braum (S. 4, 19)
© Copyright BMW AG, München (Deutschland)
(S. 21)
Deutsche Bahn AG / Pablo Castagnola (S. 23)
AUDI AG (S. 4, 25)
FRA / Oliver Rösler (S. 4, 29)
HHLA / Thies Rätzke (31)
Copyright 2011-2017 Toll Collect (S. 33)

Layout und Produktion:
msm.media | amadea.berlin
www.amadea-berlin.de

Berlin, Februar 2017

