Deutsches Verkehrsforum

2011/2012 >

Report

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:
ADAC (S. 31); BMW AG (S. 35 und 36); Deutsche Bahn AG (S. 17 und 26); Deutscher Bundestag / Lichtblick / Achim Melde (S. 15); Deutsche Lufthansa AG (S. 25); EU-Kommission (S. 7); Fotolia (S. 14); Fraport AG (S. 9); Günter Wicker / Flughafen Berlin Brandenburg (Titel); Häfen und Güterverkehr Köln AG (S. 18); Hamburger Hafen und Logistik AG (S. 10 und 29); Kühne + Nagel (AG & Co.) KG (S. 32); Marion Schmieding /Alexander Obst / Flughafen Berlin Brandenburg (S. 13); Stadtwerke München (S. 22); Verbio AG (S. 21)

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

Berlin, März 2012

DEUTSCHES VERKEHRSFORUM
REPORT 2011/2012

WWW.VERKEHRSFORUM.DE

Inhalt:

Europas Mobilität gestalten 6
In Zukunft investieren 12
Nachhaltigkeit sichern 20
Logistik stärken 28
Intelligent reisen 34
Chronik 2011/2012 38
Foren und Positionen 2011/2012 46
Präsidium des Deutschen Verkehrsforums . . . 48
Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums . . 50

ENTSCHLOSSEN HANDELN

Klaus-Peter Müller
Vorsitzender des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum,
Vorsitzender des Aufsichtsrates COMMERZBANK AG

Letztes Jahr haben wir einen unglaublichen Aufschwung der deutschen Wirtschaft nach der Finanz- und Wirtschaftskrise erlebt, der immer noch anhält. Aber an anderer Stelle verstärkt sich eine Krise, die Bürger, Unternehmen und Politiker schwer verunsichert: Stehen wir vor einer Währungs- und Staatsschuldenkrise? Welche Auswirkungen haben insolvente EU-Mitgliedstaaten auf die heimische, europäische und globale Wirtschaft? Die politischen Entscheidungsträger stehen unter hohem Druck, Schaden abzuwenden oder gering zu halten. Der Sparzwang für die öffentliche Hand wird dadurch noch größer.

Aber sparen heißt nicht zwangsläufig Finanzmittel zu kürzen oder Steuern zu erhöhen. Vielmehr müssen die Mittel sinnvoller und gezielter eingesetzt werden. Vor allem investive Mittel sind eine Anlage für die Zukunft, und gerade Verkehrswege sind die Grundlage unserer Wirtschaft und unseres Wohlstands.

Daher haben wir im Deutschen Verkehrsforum klare Ziele und Anliegen an die politische Ebene adressiert und in Entscheidungsprozessen unsere Expertise eingebracht. Beispielhaft nenne ich das »EU-Weißbuch Verkehr«, das zwar viele positive Ansatzpunkte für eine langfristige Ausrichtung eines europäischen Mobilitätsraums aufzeigt, jedoch zu sehr auf ein Thema fixiert ist: Reduzierung von Treibhausgasen. Dieses Manko hat das Deutsche Verkehrsforum angemahnt und weitere wichtige Initiativen des Weißbuchs, wie zum Beispiel eine kohärente Finanzierungsstrategie von Infrastruktur mit konkreten Zeitplänen und Zielvorgaben, zu untermauern. Als Exportnation sind wir auf leistungsfähige Verkehrswege und deren bestmögliche Nutzung angewiesen.

Ferner geht es dem Deutschen Verkehrsforum darum, die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen mit der Akzeptanz in der Bevölkerung in Einklang zu bringen. Für Interessenkonflikte wie bei Nachtflügen, Schienenlärm oder großen Infrastrukturprojekten brauchen wir gerechte Lösungen, die die Bevölkerung vor den negativen Folgen des Verkehrs schützen, aber gleichzeitig die Leistungsgrundlage der Unternehmen erhalten. Dazu muss die Politik entschlossen handeln.

In diesem Sinne fordert das Deutsche Verkehrsforum eine ehrliche, mutige und weitsichtige Mobilitätspolitik. Wir erinnern die politischen Entscheider an ihre Verantwortung für unser hoch entwickeltes Mobilitätssystem. Und wir bieten Lösungen, wie Deutschland diesen Wettbewerbsvorteil erhalten kann. Mehr darüber finden Sie in den nachfolgenden Kapiteln.

Ihr
Klaus-Peter Müller

EUROPAS MOBILITÄT GESTALTEN

Siim Kallas, Kommissar für Verkehr und Vizepräsident der Europäischen Kommission, hat seine Vision für eine gemeinsame europäische Mobilitätsgemeinschaft in einem sogenannten Weißbuch vorgestellt: Mit dem »Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem« will die EU-Kommission die strategischen Weichen für die Entwicklung der Mobilität bis zum Jahr 2050 stellen.

Die Weißbücher der EU-Kommission sind die Weiterführung von Grünbüchern oder Mitteilungen, die einen Konsultationsprozess eröffnen. Im ersten Weißbuch der Kommission »über die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik« in der Europäischen Union (EU) von 1992, lag der Schwerpunkt auf der Öffnung des Verkehrsmarkts. Am 12. September 2001 verabschiedete die EU-Kommission das Weißbuch »Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft« mit 60 Maßnahmen, um die Nutzung der Verkehrsmittel ins Gleichgewicht zu bringen, den Schienenverkehr wieder zu beleben und den See- und Binnenverkehr zu fördern. 10 Jahre später, am 28. März 2011, stellte EU-Kommissar Siim Kallas das aktuelle, 40 Maßnahmen umfassende Weißbuch vor. Europa braucht eine klare und umfassende Strategie für den Verkehrssektor, auch im Sinne einer Standortsicherung im Wettbewerb mit anderen Kontinenten. Es geht darum, Antworten auf die verkehrlichen Herausforderungen in Europa zu finden. Während diese im Weißbuch benannt werden, bleibt teils offen, wie die Finanzierung, die Bereitstellung einer nachfragegerechten Infrastruktur und die Stärkung von Transporteffizienz und Ko-Modalität tatsächlich bewältigt werden sollen, insbesondere wenn Mobilität bezahlbar bleiben soll.

»Vermieden werden muss, dass ökologische Regulierung zu De-Industriealisierung in Europa führt.«

Günther Oettinger, Kommissar für Energie der Europäischen Kommission

Enorme Herausforderungen

Die europäische Politik steht vor der Bewältigung enormer Herausforderungen im Verkehrssektor: Sie muss

- Wachstum ermöglichen,
- Arbeitsplätze schaffen,
- Lebensqualität fördern,
- einen harmonisierten Verkehrsbinnenmarkt vollenden,

Standpunkt zur EU-Verkehrspolitik

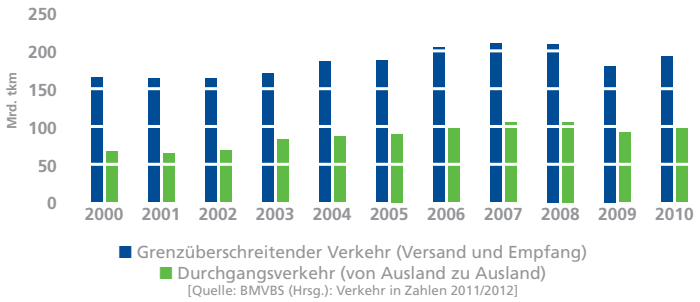
Positiv:

- Initiativen im Anhang des Weißbuchs Verkehr
- Einheitlicher europäischer Eisenbahnmarkt
- Transeuropäisches Kernnetz
- Einheitlicher europäischer Luftraum
- Einführung alternativer Antriebe und Kraftstoffe

Mangelhaft:

- EU-Regelung zur Innenstadtmaut nicht erforderlich
- Internalisierung externer Kosten nicht vollständig durchdacht
- Finanzierung nachfragegerechter Infrastruktur unzulänglich
- Mittelfristige Meilensteine zur Zielerreichung fehlen.
- Kontinuierliches Monitoring der Maßnahme fehlt.

Durchgangsverkehr und grenzüberschreitender Verkehr in Deutschland 2000 bis 2010



[Quelle: BMVBS (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2011/2012]

- die Abhängigkeit vom Öl reduzieren,
- die CO_2-Emissionen verringern und
- das transeuropäische Verkehrsnetz bedarfsgerecht ausbauen.

Dies sind zukünftige Handlungsfelder, wie sie im Weißbuch richtigerweise skizziert sind. Jedoch gewichtet das Weißbuch die Herausforderungen zu einseitig. Es dominiert die herausragende Maßgabe der Treibhausgasreduktion. So soll eine CO_2-Minderung für den Verkehrssektor von 60 Prozent gegenüber 1990 bis 2050 erreicht werden. Andere Themenfelder sind weniger ausführlich und konkret dargestellt. Die Europäische Union (EU) sollte den anderen Bereichen eine ebenso hohe Bedeutung beimessen und eindeutige Zeitpläne und Umsetzungswege wie für die Klimaziele festlegen. Dazu zählen Maßnahmen, die unserem Mobilitätsbedürfnis gerecht werden, das Wirtschaftswachstum anregen, alle Verkehrsträger gleichermaßen stärken und die globale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Mobilitätsstandorts Europa sichern. Sonst wird es kaum zu schaffen sein, den Fahrplan hin zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum einzuhalten.

»Wir brauchen in Deutschland und Europa eine klare verkehrspolitische Ausrichtung der Finanzierung von Infrastrukturen.«

Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr DB Mobility Logistics AG

Erfolgreicher Klimaschutz

Effiziente Mobilität zählt zu den Kernkompetenzen Deutschlands und Europas – auch hinsichtlich umweltfreundlicher Technologien und Mobilitätskonzepte. Die engagierten Klimaschutzziele der EU sind sinnvoll, dürfen aber nicht so weit überzogen werden, dass sie zu einer Deindustriealisierung führen und Wettbewerbsnachteile in Europa verursachen. Die europäische Politik sollte vielmehr versuchen, ihre Erfolge auch in anderen Kontinenten zu vermarkten, und Drittstaaten darin unterstützen, ihre Verkehrssysteme so umweltfreundlich und leistungsfähig wie in Europa zu gestalten. Richtig ist das Ziel, durch stabile politische Rahmenbedingungen für Unternehmen die nötige Planungssicherheit zu schaffen. Zudem sollte sich die europäische Politik für weltweit faire Marktregeln starkmachen und beispielsweise in Drittstaaten die Protektion unwirtschaftlicher Marktteilnehmer durch Subventionen verhindern. Der pauschalen Aussage im Weißbuch, dass das Verkehrssystem nicht nachhaltig sei, widerspricht das Deutsche Verkehrsforum. In den vergangenen Jahren wurde die Energieeffizienz deutlich gesteigert und in Deutschland sogar eine Entkoppelung zwischen Verkehrswachstum und Emissionsentwicklung erreicht.

Integrierte Verkehrsnetze

In ihrem Weißbuch spricht die EU-Kommission von der Notwendigkeit eines modernen integrierten und multimodalen Verkehrsnetzes, um einen leistungsfähigen und umweltfreundlichen Personen- und Güterverkehr zu gewährleisten. Für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) wurde mittlerweile ein Kernnetz mit 10 Korridoren definiert, was zu begrüßen ist. Allerdings muss hier der Finanzierungsanteil Europas deut-

lich erhöht werden. Zur Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraums (SES) muss sich die EU aus Sicht des Deutschen Verkehrsforums noch stärker engagieren. Die EU-Kommission ist aufgefordert, auf die Festlegung und Einhaltung verbindlicher Leistungsziele bei den sogenannten funktionalen Luftraumblöcken hinzuwirken, denn sie sind ein Kernelement für den SES.

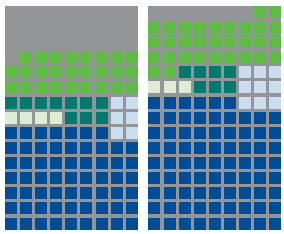
Die Ertüchtigung von multimodalen Schnittstellen, die Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Verkehre und der Ausbau von Umschlagknoten auf internationalen Verbindungen im Güterverkehr, erfordern infrastrukturelle und ordnungsrechtliche Maßnahmen von der EU. »Ko-Modalität« ist hier der richtige Leitgedanke. Zudem will das Weißbuch den maritimen Standort Europa durch das Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege, eine bessere Anbindung der Häfen an andere Verkehrsträger und den Ausbau der multimodalen Güterverkehrskorridore stärken.

Als Alternative zur öffentlichen Auftragsvergabe können Öffentlich-Private-Partnerschaften zu erheblichen Effizienzvorteilen führen. Daher sollte die Prüfung der Umsetzungsmodelle ein Teil standardisierter Ausschreibungs- und Vergabeverfahren werden.

Die Internalisierung externer Kosten ist, so wie sie die EU-Kommission plant, nicht vollständig durchdacht. In erster Linie sollten die Qualität und das Zusammenspiel der Verkehrswege verbessert werden. Negative Effekte an der Quelle zu reduzieren ist die beste Lösung, zum Beispiel durch lärmreduzierende Maßnahmen an den Fahrzeugen. Das Deutsche Verkehrsforum warnt vor der Einführung einer europäisch einheitlichen Regelung für eine Innenstadtmaut. Solche Maßnahmen würden zudem das Subsidiaritätsprinzip unterlaufen. Best-Practice-Beispiele zwischen den Städten zu fördern und Verkehrsteilnehmer besser über die unterschiedlichen Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte zu informieren ist hier die bessere Methode. Bisher gelang die von der

Deutscher Außenhandel 2010

Einfuhren insgesamt:	806,2 Mrd. EUR
darunter	
EU-Länder:	455,9 Mrd. EUR
Drittländer:	350,3 Mrd. EUR
USA:	45,1 Mrd. EUR
China:	76,5 Mrd. EUR
Russland:	31,8 Mrd. EUR
Drittländer Rest:	196,9 Mrd. EUR
Ausfuhren insgesamt:	959,5 Mrd. EUR
darunter	
EU-Länder:	578,2 Mrd. EUR
Drittländer:	381,3 Mrd. EUR
USA:	65,6 Mrd. EUR
China:	53,6 Mrd. EUR
Russland:	26,4 Mrd. EUR
Drittländer Rest:	235,7 Mrd. EUR



EU-Länder USA China
Russland Drittländer Rest
[Quelle: Statistisches Bundesamt (2011): PM 089 vom 8.3.2011]

Verkehrsbranche geforderte Zweckbindung der Nutzerfinanzierung nicht. Daher sind ist die Ablehnung einer Ausweitung von Nutzerfinanzierungen berechtigt. Denn fraglich bleibt, ob diese Mittel zukünftig tatsächlich in den Verkehrssektor investiert werden.

Steigende Mobilitätskosten

Die Verbraucherpreise für Verkehr in Deutschland sind im Jahr 2011 gegenüber 2005 für Flugtickets um 34,9 Prozent, für Pkw-Kraftstoff um 28 Prozent und für Bahntickets um 22,2 Prozent gestiegen. Zum Vergleich: Für denselben Zeitraum erhöhten sich die Lebenshaltungskosten um lediglich 11,1 Prozent. Diese Mittel fließen jedoch nicht in den Verkehrsbereich. Ohne Zweckbindung der Finanzmittel trägt eine stärkere Nutzerfinanzierung lediglich zur Verteuerung der Mobilität ohne verkehrlichen Nutzen bei.

Entwicklungschancen für Häfen

Ende 2011 hat die EU-Kommission einen Richtlinienvorschlag zur Konzessionsvergabe vorgelegt, der von großer Tragweite für die Zukunft der deutschen Seehafenbetriebe ist. Das Deutsche Verkehrsforum hatte bereits im Vorfeld darauf hingewiesen, dass die Attraktivität der Seehäfen für Investitionen durch eine unbedachte Einbeziehung in die Konzessionsrichtlinie gefährdet wird. Der Richtlinienentwurf berücksichtigt das. Er sollte dennoch im weiteren Verfahren durch das Europäische Parlament und den Rat präzisiert werden, damit negative Konsequenzen für die Entwicklungschancen der Häfen ausgeschlossen werden.

Positiv ist, dass die EU zur Öffnung des europäischen Binnenmarktes beitragen will, zum Beispiel durch harmonisierte Beförderungsdokumente im EU-Seeverkehr oder im Güterverkehr über Land. Der Abbau des Verwaltungsaufwands im See-

verkehr kann Kapazitätsengpässe an Land reduzieren. Im Schienenbereich muss der Marktöffnungsprozess voranschreiten, um die positiven Effekte auf Qualität, Angebotspreise und Innovation zu fördern. Verstärktes Augenmerk ist auf die einheitliche und vollständige Umsetzung der Wettbewerbsregeln in allen EU-Mitgliedstaaten zu legen. Die europäischen Schienenverkehrsmärkte dürfen nicht länger hinter der verwirklichten Marktöffnung in Ländern wie Deutschland oder Großbritannien zurückbleiben. Dafür sind größere Kompetenzen, Rechte und mehr Unabhängigkeit der Regulierungsbehörden in allen EU-Staaten notwendig, analog zu den deutschen Behörden. Zur Förderung des Schienenverkehrs bedarf es europaweit harmonisierter Zulassungsverfahren, der gegenseitigen Anerkennung von Schienenfahrzeugen sowie eines einheitlichen Rechtsrahmens für Sicherheits- und Umweltschutzauflagen, Arbeitsbedingungen und Nutzerrechten.

Gezielte Sicherheitsmaßnahmen

Hohe Sicherheitsniveaus im Güter- und Personenverkehr sind wichtig. Maximale Sicherheit kann jedoch nie 100-prozentige Sicherheit bedeuten, da dies zum Stillstand führen würde. Deswegen sind Sicherheitsgewinne mit den Risiken und den Kosten sorgfältig abzuwägen. Eine schnelle Einführung des EU-Aktionsplans zur Luftfrachtsicherheit wäre ein großer Schritt nach vorn. Er enthält unter anderem europaweit harmonisierte Maßnahmen zur Frachtüberwachung und risikobasierte Kontrollen. Selbstverständlich ist der Schutz vor Terrorismus eine hoheitliche Aufgabe – an den Kosten hierfür muss sich der Staat beteiligen.

Um die Straßenverkehrssicherheit zu steigern, will das EU-Weißbuch die Initiative e-safety ebenso wie das Notrufsystem E-Call weiterführen. Ergänzend dazu sollten realistische Etappenziele bei der Reduzierung von Unfallzahlen definiert und die Sicherheit der Straßeninfrastruktur erhöht werden.

Strategie für Innovationen

Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt die geplante europäische Forschungs-, Innovations- und Einführungsstrategie für den Verkehrssektor. Wünschenswert wäre, wenn zu einem solchen ganzheitlichen Ansatz eine High-Level-Group praxistaugliche und marktfähige Forschungsziele aufstellen würde. Vorbild für ein solches Modell kann die deutsche »Nationale Plattform Elektromobilität« sein. So würden gemeinsame europäische Forschungsziele definiert und Standardisierungsprozesse politisch flankiert, zum Beispiel für Aufladegeräte von Elektrofahrzeugen.

Intensiv sollte an der Weiterentwicklung von verkehrsträgerübergreifenden Informationssystemen gearbeitet werden, sei es im Personen- oder im Güterverkehr.
Deutschland hat sich gemeinsam mit allen EU-Staaten dazu verpflichtet, einen »One-Stop-Shop« für die Lkw-Maut einzuführen. Die Europäische Union fordert, dass ab Oktober 2012 die nationalen Voraussetzungen für den europäischen elektronischen Mautdienst (EETS) für Lkw und Busse geschaffen werden. Jetzt ist es die vordringliche Aufgabe der EU, die Zugangskriterien zu definieren, um den Marktzugang für Anbieter von Mautdienstleistungen zu beschleunigen.

»Mir geht es in erster Linie um das Ziel eines europaweit durchgängigen Schienenverkehrs. Welche Technik dazu eingesetzt wird, ist dabei nicht vorrangig.«

Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

IN ZUKUNFT INVESTIEREN

Deutschland bleibt mobil, solange unsere Infrastruktur intakt gehalten und angemessen ausgebaut wird. Noch verfügen wir über ein eng vernetztes Verkehrssystem, können viele Best Practices aufweisen und betreiben leistungsfähige Verkehrsnetze, Häfen und Flughäfen. Dieser infrastrukturelle Vorsprung schmilzt, denn ein riesiger Aufholbedarf beim Erhalt unserer Infrastruktur hat sich aufgetürmt – das bremst wichtige Zukunftsprojekte.

Nicht allein für den Erhalt, auch für den Ausbau hat sich seit dem Jahr 2000 eine enorme Finanzierungslücke aufgetan, die bis 2013 etwa 20 Milliarden Euro betragen wird. Hauptverbindungen müssen ausgebaut, Verkehrswege und Brücken dringend instand gehalten werden, sonst ist der Wirtschafts- und Verkehrsstandort Deutschland gefährdet.

»Mit den Einnahmen unserer Maut speisen wir einen Fonds für Eisenbahngroßprojekte und können den Ausbau des Schienennetzes verlässlich finanzieren.«

Doris Leuthard, Bundesrätin, Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Aus Sicht des Deutschen Verkehrsforums ist es keine Lösung, dem allgemeinen Bundesetat durch Belastung des Verkehrssektors mit Steuern, Abgaben oder Dividenden ständig neue Einnahmen zuzuführen, solange in der Summe keine Erhöhung des Verkehrshaushalts stattfindet. Zusätzliche Einnahmen verschaffen dem Verkehrssektor nur dann Vorteile, wenn eine Zweckbindung der zusätzlichen – und auch der vorhandenen – Mittel sichergestellt wird. Dadurch können mehr Verkehrsinvestitionen getätigt werden. Zusätzlich muss die Effizienz in allen Bereichen – Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb und Instandhaltung – gesteigert werden. Die Diskussionen mit Experten in den Lenkungskreisen und Symposien des Deutschen Verkehrsforums haben gezeigt: Die Rahmenbedingungen müssen grundlegend geändert werden, um wieder eine tragfähige Finanzierungsbasis zu erzielen.

Mehr investieren

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, erachtet jährlich 15 Milliarden Euro aus dem Bundeshaushalt für notwendig, um die Infrastruktur auf dem jetzigen Niveau zu halten und Engpässe zu beseiti-

Standpunkt zu Infrastrukturmaßnahmen

- Regelmäßige Erstellung eines Verkehrsinfrastrukturberichts
- Transparenz beim Investitionsbedarf durch regelmäßige Zustandsberichte und ein einheitliches Rechnungs- und Berichtswesen von Bund und Ländern
- Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für den Erhalt der Straßeninfrastruktur
- Priorisierung der Investitionen nach eindeutigen Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten
- Klare neue Kriterien für den künftigen Bundesverkehrswegeplan
- Investionsquote trotz Schuldenbremse erhöhen.
- Verstärkter Einsatz Öffentlich-Privater-Partnerschaften
- Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft
- Reform der föderalen Kompetenzverteilung für Straßenbau und - verwaltung
- Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur durch Telematikausbau

gen. Beschlossen sind rund 10,5 Milliarden Euro Investitionen für 2012. Die Aufstockung von 1 Milliarde Euro verteilt auf 2012 bis 2016 ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Als nächsten Schritt fordert das Deutsche Verkehrsforum, die Investitionsquote im Bundeshaushalt trotz Schuldenbremse dringend zu erhöhen – sie ist seit 1998 von 13 auf 8 Prozent gesunken.

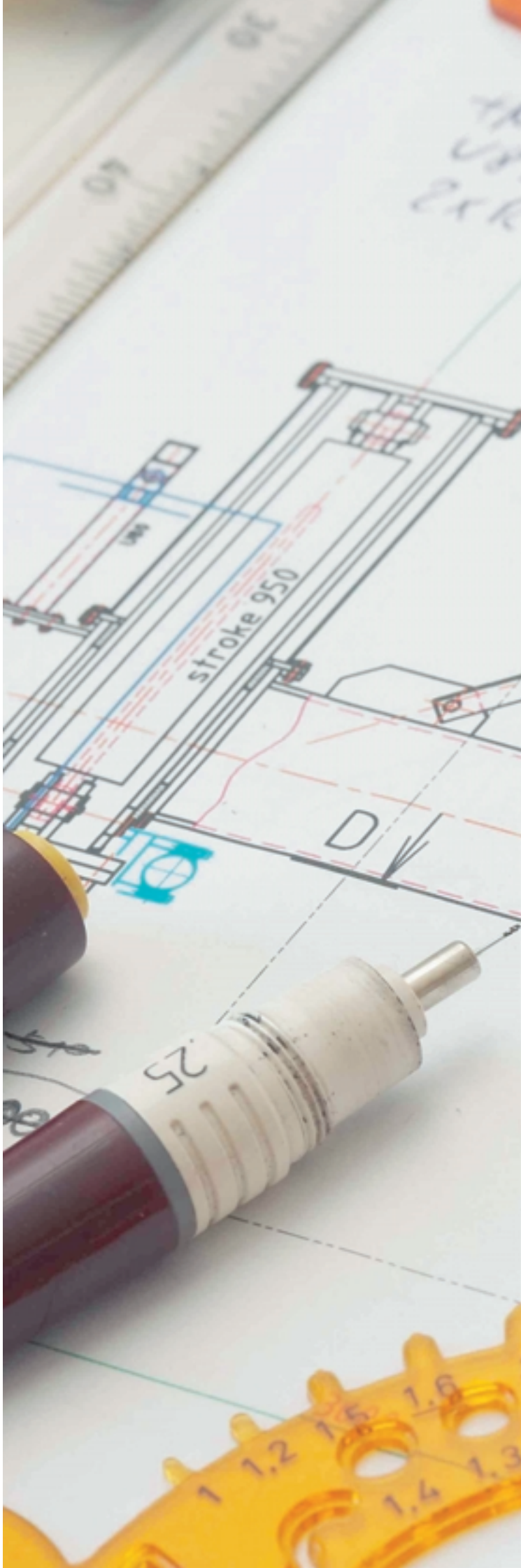
Auch im öffentlichen Personennahverkehr besteht ein Sanierungsstau von rund 2,35 Milliarden Euro. Hier wird der Investitionsbedarf 2006 bis 2020 auf rund 38,4 Milliarden Euro geschätzt. Nachholbedarf ist auch bei kommunalen Straßen und Brücken vorhanden: Von 2006 bis 2020 türmt sich die unglaubliche Summe von rund 125,2 Milliarden Euro auf. Damit die Kommunen ihre Verkehrsinfrastruktur nachhaltig erneuern und erhalten können, müssen die sogenannten Entflechtungsmittel erhöht werden. Diese Finanzmittel müssen einer Zweckbindung unterliegen, damit sie tatsächlich in Verkehrswege fließen. Ebenso brauchen Städte und Gemeinden schnellstmöglich eine solide Planungsgrundlage für die Finanzierung ihrer Verkehrsinfrastruktur nach dem Auslaufen des Entflechtungsgesetzes 2019.

Qualität festlegen

Es muss beim Investieren und Finanzieren stärker als bisher auf Effizienz geachtet werden. Es gilt, Investitionen dort zuerst zu tätigen, wo das Gesamtnetz mit geringstem Aufwand am meisten gestärkt wird. Ein wesentliches Element dabei ist der vom Deutschen Verkehrsforum und anderen Verbänden geforderte regelmäßige Verkehrsinfrastrukturbericht. Er soll den Netzzustand dokumentieren, Schwachstellen identifizieren und vor allem dabei helfen, das Qualitätsniveau der Verkehrsinfrastruktur festzulegen. Dabei liegen die Informationen bereits vor, sie müssen nur systematisch aufbereitet werden, um die notwendige Transparenz zu erzeugen.

Bestandsnetze sichern

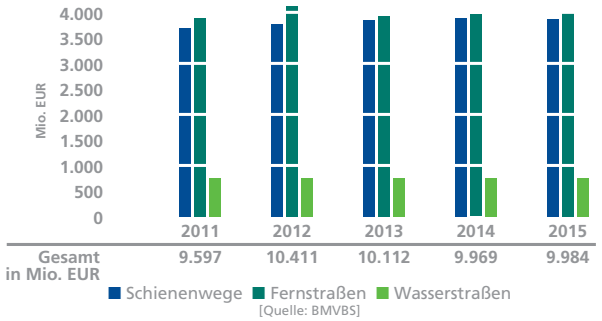
Für die benötigte langfristige Planungssicherheit sollte das Verkehrshaushaltsbudget abseits der



Kameralistik mehrjährig festgelegt werden. Für die Schieneninfrastruktur wurde dies bereits vorbildlich umgesetzt. Mit der sogenannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) stellt der Bund für 5 Jahre dem Netzbetreiber Deutsche Bahn (DB) AG jährlich 2,5 Milliarden Euro für den Erhalt des Bestandsnetzes zur Verfügung. Im Gegenzug sichert die DB AG ein vereinbartes Qualitätsniveau der Infrastruktur zu.

Das Deutsche Verkehrsforum schlägt vor, diesen Ansatz auch auf die Bundesfernstraßen im Sinne einer »LuFV-Straße« zu übertragen, um den Erhalt zu sichern. Einzelne Bundesländer haben sich bereit erklärt, an Pilotprojekten mitzuwirken und einen Erhaltungskreislauf mit überjähriger Mittelbindung aufzubauen. Unterstützen muss hier ein einheitliches Rechnungs- und Berichtswesen von Bund und Ländern, das sich noch im Aufbau befindet.

Verkehrsinfrastrukturinvestitionsplanung 2011 bis 2015



[Quelle: BMVBS]

Prioritäten setzen

Eine überjährige Festschreibung von Haushaltsgeldern ist auch für den Verkehrswegeausbau notwendig. Sinnvoll wäre, die Kompetenzen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft hierfür entsprechend auszuweiten. Die Einnahmen aus dem Verkehrssektor dürfen im Sinne eines Finanzierungskreislaufs ausschließlich dem Verkehrssektor zugutekommen. Darüber hinaus muss ein Priorisierungskonzept die Vielzahl der aktuellen Prioritätenlisten von Bund und Ländern in einen einzigen Bundesverkehrswegeplan überführen. Die Bundesebene muss dabei in Korridoren und Magistralen denken und planen sowie den Länderproporz eingrenzen. Der nächste Bundesverkehrswegeplan muss faktisch an bundesdeutschen Prioritäten ausgerichtet sein (s. Standpunkt S. 17). Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist ein erster Versuch des Bundes, ein solches Prioritätskonzept aufzustellen. Aber auch trotz Sparzwang muss hier der Netzcharakter der Verkehrsträger aufrechterhalten bleiben. Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) erhöhen die Effizienz einer Infrastruktur über den Lebenszyklus hinaus. Das heißt, eine ÖPP muss immer fair als Alternative geprüft werden, die Projektgröße optimiert und auch für Erhalt und Teilnetze in Erwägung gezogen werden.

Bürger beteiligen

Je schneller gebaut wird, desto geringer die Kosten, unabhängig von der Finanzierungsform. So sollte die Lebenszyklus-Betrachtung von Infrastrukturen aus ÖPP stärker als bisher auch in konventionelle Projekte eingebracht werden. Neben optimierten Finanzierungsstrukturen gilt es, die ordnungspolitischen Weichenstellungen für eine effiziente Projektrealisierung zu schaffen. Letztlich muss die Planung bei gleichzeitig intensiverer Bürgerbeteiligung beschleunigt werden. Eine höhere Akzeptanz für Verkehrsprojekte be-

»Wir müssen bei der Finanzierung von Investitionen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur haushaltsunabhängiger werden.«

Arnold Vaatz MdB, Stellv. Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

deutet eine schnellere Realisierung notwendiger Investitionen. Ab einem bestimmten Investitionsvolumen sollte eine Analyse der Anspruchsgruppen und deren Beteiligung verpflichtend sein. So können bereits in einem frühen Stadium alle direkt Betroffenen bestimmt und eingebunden werden. Dies spart Kosten, da in der Konzeptphase der notwendige Spielraum für Varianten noch eher vorhanden ist als in einem späten Stadium der Projektumsetzung. Im Rahmen einer Vorerörterung können so Konflikte frühzeitig angesprochen und ausgeräumt werden.

Es ist wichtig, die Bürgerbeteiligung auf einen engen Zeitrahmen einzuschränken und alle Beteiligten an Vermittlungsergebnisse zu binden. Entscheidend ist eine Verbindlichkeit im Umgang mit demokratischen Entscheidungen: Die von der Mehrheit getroffene Entscheidung ist ebenso für die unterlegene Partei verpflichtend und muss respektiert werden. Auch auf der Planungsseite kann auf eine zügige Umsetzung von Verkehrsprojekten hingearbeitet werden. Die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts hat sich bei vielen Verkehrsinfrastruktur-Großprojekten bewährt. Die Kapazität des Gerichts muss jedoch den Projektmengen und -größen angepasst werden. Gleichzeitig müssen die Verfahren weiter verschlankt werden, etwa durch bedarfsgerechte, verbindliche Fristen, klare Formalien und Schwellenwerte für Umweltverträglichkeitsprüfungen. Ebenso müssen die Verfahren zusammengefasst oder, wo möglich, parallel durchgeführt werden, um die Planungszeiträume zu verkürzen. Eine wichtige Voraussetzung für nachhaltige Investitionen wie auch für eine zügige Projektrealisation ist die angemessene Planungskostenfinanzierung. Denkbar wäre ein separater Ansatz im Verkehrshaushalt, der eine rechtzeitige Vorausplanung ermöglicht. Das Planungsrisiko für die Schieneninfrastruktur bleibt bei der DB AG, denn sie muss die Planungskosten vorfinanzieren und bekommt diese erst mit Baubeginn zurückerstattet. Die Rückerstattung selbst ist eine Pauschale von 16 Prozent der Baukosten.

Führt Ersteres zu deutlichen Zinsaufwendungen bei der DB AG, die nicht erstattet werden, deckt die zuletzt 2009 festgelegte Pauschale von 16 Prozent nicht mehr die inzwischen gestiegenen Planungskosten. Eine Erhöhung der Pauschale auf gutachterlich bestätigte 18,3 Prozent sowie eine Anschubfinanzierung von Planungskosten (rund 100 Millionen Euro) ist erforderlich.

Kapazitäten auslasten

Nach sehr langer Vorlaufzeit verzeichnet Deutschland aktuell wichtige Durchbrüche beim Ausbau seiner Flughafeninfrastruktur. Die vierte Bahn am Frankfurter Flughafen ist in Betrieb genommen worden. Der neue Hauptstadtflughafen wird Mitte 2012 offiziell eröffnet. Die dritte Bahn am Flughafen München ist planfestgestellt. Allerdings wird die effiziente Nutzung der neu geschaffenen Kapazitäten durch operative Restriktionen in den Tagesrandzeiten und in der Nachtzeit zunehmend eingeschränkt. Diese Entwicklung ist für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland von großem Nachteil.

Die Bundesregierung gab dieses Jahr ihre Strategie zur Umrüstung deutscher Bahnstrecken auf das europäische Signal- und Sicherungssystem ETCS (European Train Control System) bekannt.

»Es kommt auf einen echten Ausgleich zwischen Bürger- und Wirtschaftsinteressen an, aber auch auf schnellere Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten.«

Florian Pronold MdB, Stellv. Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion

»Der Luftverkehr trägt seine Infrastrukturkosten über Gebühren und Entgelte selbst. Dieses System wird mit der Luftverkehrssteuer durchbrochen.«

Dr. Christoph Franz, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Lufthansa AG

Danach soll der deutsche Abschnitt des Korridors A zwischen Emmerich und Basel aufgrund seiner hohen verkehrlichen Bedeutung priorisiert werden. Durch Deutschland verlaufen weitere 3 der 6 ETCS-Korridore, zu deren Umrüstung sich die EU-Mitgliedstaaten bis 2020 verpflichteten, um die 20 verschiedenen Signal- und Sicherungssysteme in Europa durch ein einheitliches grenzüberschreitendes System abzulösen. Aufgrund knapper Finanzmittel will die Bundesregierung in Deutschland zunächst den Einbau sogenannter Specific Transmission Modules (STM) bei rund 1.000 Fahrzeugen finanzieren. Eine Umrüstung der Streckensignale erfolge später. Die neuen technische Lösungen können nicht flächendeckend eingeführt werden. Ein Anfang muss auf den wichtigsten europäischen Magistralen gemacht werden. Die deutsche Strategie verdeutlicht aber, dass eine stärkere europäische Finanzierung notwendig ist, wenn eine Umrüstung erfolgen soll.

Transeuropäisches Verkehrsnetz

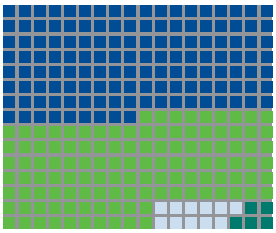
Gemeinsam mit den Mitgliedstaaten setzt die EU-Kommission die Rahmenbedingungen für bedeutsame europäische Verkehrsverbindungen,

Standpunkt zum Bundesverkehrswegeplan

- Nationale Kompetenz stärken, Länderproporz begrenzen.
- Gesamtnetz betrachten.
- Engpässe und Lückenschlüsse nach Verkehrsfluss definieren.
- Maßnahmen nach Entlastungswirkung priorisieren.
- Kosten-Nutzen-Verhältnis spezifisch für jeden Verkehrsträger beachten.
- In Korridoren und Magistralen planen.
- Bedarfsgerechte Daseinsvorsorge: Bevölkerungsschwerpunkte und Entwicklungsachsen einbeziehen.
- Güterverkehr stärker berücksichtigen.
- Telematik integrieren.
- Flexibilisierung durch Bedarfsplanüberprüfung
- Europäische Dimension im Auge behalten.

TEN-V-Finanzierungsbedarf 2014 bis 2020

Gesamtnetz	500 Mrd. EUR
Kernnetz	250 Mrd. EUR
EU-Anteil	21,7 Mrd. EUR
EU-Kohäsionsfonds	10 Mrd. EUR



■ Gesamtnetz ■ Kernnetz ■ EU-Anteil ■ EU-Kohäsionsfonds
[Quelle: EU-Kommission, eigene Darstellung]

das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V). Am 19. Oktober 2011 veröffentlichte die Europäische Kommission ihren Vorschlag zur Revision der geltenden Leitlinien für das TEN-V. Die ergänzende Verordnung »Connecting Europe Facility« enthält als weiteres Element der EU-Strategie den Finanzierungsvorschlag für die Verkehrs-, Energie- und die digitalen Netze Europas.

Für die Schaffung fehlender Verkehrsverbindungen und die Beseitigung von Engpässen im TEN-V will die EU zwischen 2014 und 2020 31,7 Milliarden Euro zur Kofinanzierung bereitstellen. Dieser Ansatz erscheint großzügig, muss aber auch in Relation zu dem gewaltigen Ausbaubedarf in Europa gesehen werden. Die Kosten für den bedarfsgerechten Ausbau des gesamten europäischen Verkehrsnetzes werden von der Europäischen Kommission bis 2050 mit insgesamt 1.500 Milliarden Euro veranschlagt. Für die Schließung von Lücken und die Beseitigung von Engpässen im sogenannten Kernnetz sind bis 2020 rund 250 Milliarden Euro aufzubringen. Der angesetzte Beitrag der Europäischen Union würde also nur 12,7 Prozent der 250 Milliarden Euro für die Lückenschlüsse und die Engpassbeseitigung abdecken.

»Noch ist Deutschland in puncto Mobilität ein Vorzeigestandort. Aber für Erhalt und Ausbau klafft für die Jahre 2006 bis 2013 mittlerweile ein Finanzloch von 20 Milliarden Euro.«

Dr. Frank Stieler, Vorstandsvorsitzender HOCHTIEF Aktiengesellschaft

Auch wenn der EU-Anteil durch Anleihen, Darlehen und Garantien erhöht werden kann, müssen die Mitgliedstaaten weiterhin den größten Finanzierungsanteil schultern. Da 6 der 10 TEN-Korridore durch Deutschland verlaufen, kommen somit zusätzliche Verpflichtungen auf den Nettozahler Deutschland hinzu. Wird der Umsetzungszeitpunkt der europäischen Projekte, wie in der vorliegenden Verordnung vorgesehen, verbindlich fixiert und bleibt der Eigenanteil des Bundes bei mindestens 70 bis 80 Prozent, besteht die Gefahr, dass andere wichtige Infrastrukturvorhaben in Deutschland blockiert werden.

EU-Finanzierung aufstocken

Will die EU-Kommission, dass die Mitgliedstaaten europäische Verkehrsprojekte den nationalen Projekten vorziehen, muss sie nach Meinung des Deutschen Verkehrsforums den EU-Anteil der Finanzierung auf deutlich mehr als 30 Prozent erhöhen. Dies gelingt nur, wenn EU-Mittel aus anderen Bereichen umgeschichtet werden und die Priorisierung an eine starke europäische Finanzierung gekoppelt wird. Ansonsten stellt die Verordnung einen Eingriff in die Souveränität der Mitgliedstaaten dar, da sie unter Androhung eines Vertragsverletzungsverfahrens zur fristgerechten Umsetzung der europäischen Projekte gezwungen werden könnten.

NACHHALTIGKEIT SICHERN

Deutschland braucht ein Verkehrssystem, das im umfassenden Sinne nachhaltig ist: Es geht darum, die wirtschaftliche Zukunftssicherung und Mobilität mit Ressourcenschonung, Klimaschutz, der Verringerung anderer negativer Umweltauswirkungen und der Berücksichtigung sozialer Belange bestmöglich zu verbinden.

Deutschland verfügt im internationalen Vergleich über einen Mobilitätssektor, der Anforderungen an die Nachhaltigkeit bereits auf sehr hohem Niveau erfüllt. 2010 entfielen rund 154,6 Millionen von insgesamt 960,1 Millionen Tonnen emittierten Treibhausgasen (THG) in Deutschland auf den Verkehr – das sind 16 Prozent. Bei allen Verkehrsträgern ist mindestens eine Entkoppelung von Verkehrswachstum und Emissionen festzustellen. Die THG-Werte des Verkehrssektors sind in Deutschland seit 2000 deutlich gesunken – bei gleichzeitig gestiegener Verkehrsleistung. Die Abkoppelung des Energieverbrauchs im Verkehr von der wirtschaftlichen Entwicklung fällt in Deutschland stärker als im EU-Durchschnitt aus. Auch beim Schutz vor Verkehrslärm verzeichnet Deutschland beachtliche Erfolge. Gleichwohl sind weiter große Anstrengungen erforderlich, um die anspruchsvollen Ziele – insbesondere beim Klimaschutz – zu erreichen.

»Letztendlich brauchen wir für den international ausgerichteten Luftfahrtsektor globale Instrumente zum Klimaschutz.«

Ursula Heinen-Esser MdB, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Globaler Klimaschutz

Die Verkehrswirtschaft ist auf verlässliche und faire umweltpolitische Rahmenbedingungen angewiesen. Sie unterstützt deshalb die Zielsetzung eines internationalen Klimaschutzabkommens, das künftig weltweit verbindliche Reduktionsvorgaben beim Ausstoß von Treibhausgasen festlegt. Allerdings hat der Ausgang der Vertragsstaatenkonferenz im Dezember 2011 in Durban/Südafrika gezeigt, dass wichtige Industrie- und Schwellenländer außerhalb Europas gegenwärtig nicht zu einer solchen Absprache bereit sind. Zwar haben die Staaten fest vereinbart, auf ein künftiges Abkommen hinzuarbeiten. Die Abstimmung verbindlicher Inhalte fehlt jedoch noch,

Standpunkt zum Klimaschutz im Verkehr

- Globale Klimaschutzziele vereinbaren.
- Im Straßenverkehr: Forschung und Entwicklung für alternative Antriebe fördern.
- Im Schienenverkehr: Keine Doppelbelastung durch Energiebesteuerung und Zertifikatehandel zulassen.
- Im Luftverkehr: Emissionshandel wettbewerbsneutral umsetzen und international abstimmen.
- Im Seeverkehr: Strategie für den maritimen Klimaschutz mit den Mitgliedern der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation umsetzen.

und ein Kyoto-Nachfolgeprotokoll wird nicht vor 2020 in Kraft treten können. Ihre Teilnahme an einer zweiten Verpflichtungsperiode nach 2012 haben nur die Europäische Union (EU), Norwegen und die Schweiz zugesagt. Verbindliche Absprachen über Reduktionsverpflichtungen auf globaler Ebene werden somit über viele Jahre nicht bestehen.

Innerhalb Europas hat die Diskussion um noch ehrgeizigere Minderungsziele hingegen eine unverändert große Dynamik. Nach kontroverser Abstimmung haben die EU-Kommissare Connie Hedegaard (Klimapolitik), Günther H. Oettinger (Energie), und Siim Kallas (Verkehr) im März 2011 ein Strategiepapier zur Erreichung einer CO_2-armen Wirtschaft vorgelegt. Das Papier nennt eine Anhebung des EU-Minderungsziels auf 25 Prozent bis 2020 – statt wie bisher 20 Prozent – als machbare Option. Auch die Stilllegung von Emissionshandelszertifikaten zwecks Verknappung und Preisanhebung wird diskutiert. Das EU-Parlament hat ebenfalls über das CO_2-Minderungsziel abgestimmt und eine Anhebung vorläufig abgelehnt.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Weltklimakonferenz in Durban hält das Deutsche Verkehrsforum unverändert an seiner Einschätzung fest, dass die EU ihr zugesagtes Minderungsziel von 20 Prozent bis 2020 nicht einseitig anheben darf. Andernfalls würde sich die Wettbewerbslage der europäischen Verkehrswirtschaft im globalen Rahmen objektiv verschlechtern. Die erzielten Erfolge beim Klimaschutz würden damit letztendlich konterkariert.

Globaler Wettbewerb

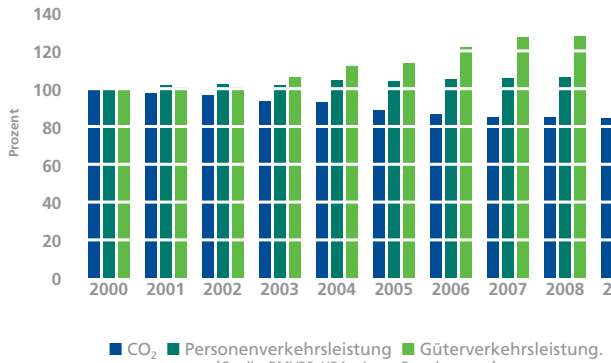
Besonders deutlich wird dies an der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel. Die entsprechende Richtlinie der EU ist zum Januar 2012 in Kraft getreten. Maßgebliche Partnerländer wie die USA und China lehnen die Beteiligung Ihrer Fluggesellschaften jedoch kategorisch ab. Es droht ein Handelskrieg, der auf dem Rücken der europäischen Luftverkehrswirt-

schaft ausgetragen würde. Der klimapolitische Effekt eines Emissionshandels, der nur auf Europa oder nur auf europäische Fluggesellschaften beschränkt bliebe, wäre demgegenüber äußerst gering.

Der Vorgang zeigt, dass die Vorreiterrolle Europas im globalen Klimaschutz Grenzen hat. Die einseitige Vorgehensweise der EU sollte im Bereich des maritimen Verkehrs nicht wiederholt werden. Das Deutsche Verkehrsforum sieht in der vorübergehenden Aussetzung des Emissionshandels im Luftverkehr und der Realisierung eines internationalen Klimafonds im Seeverkehr den richtigen Weg. Steigende Kraftstoffpreise und hoher Wettbewerbsdruck sorgen in der Verkehrswirtschaft bereits für sehr starke Anreize zur Verbrauchsreduktion. Die EU und die Mitgliedstaaten sollten durch die Unterstützung von Forschung und Entwicklung und durch die Verbesserung der Infrastruktur ihren Beitrag dazu leisten, dass der Verkehr effizienter und nachhaltiger abgewickelt werden kann. Auch die Reibungsverluste durch die Fragmentierung der Luftraumkontrollen in Europa müssen mit größerer Konsequenz als bisher beseitigt werden.

Im Straßenverkehr greift die EU nach dem Inkrafttreten der CO_2-Obergrenzen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge jetzt die Emissionsbegrenzung bei schweren Nutzfahrzeugen auf. Die EU-Kommission will ihre Strategie bis 2013 vorlegen, wobei offen ist, ob die Vorschläge legislativen Charakter haben werden. Zielführend wäre die Entwicklung von optimierten einheitlichen Messzyklen für schwere Nutzfahrzeuge. Eine Regulierung, die bestimmte Grenzwerte vorgibt, wäre nicht zielführend. Wegen der Vielfalt der Variablen beim Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge (Topografie, Beladung, Aufbau, Maße und Gewichte) ist die Ausgangslage viel uneinheitlicher als beim Pkw oder beim leichten Nutzfahrzeug. Außerdem ist der Kraftstoff ein dominanter Kostenfaktor für die Wirtschaftlichkeit der Transporteure. Dadurch besteht ein sehr hoher Druck in Richtung Verbrauchsreduktion bei den Nutzfahrzeugflotten.

Entwicklung der CO_2-Verkehrsemissionen und Verkehrsleistung 2000 bis 2010 in Deutschland



[Quelle: BMVBS; UBA, eigene Berechnungen]

Auf ein kritisches Echo in Deutschland sind die Pläne der EU-Kommission zur Änderung der Mineralölbesteuerung gestoßen. Die Kraftstoffe sollen demnach künftig einheitlich nach dem Energiegehalt und der CO_2-Komponente besteuert werden, nicht wie bisher nach Volumen. Zwar ist die grundsätzliche Zielrichtung einer konsequenten Besteuerung nachvollziehbar. Inakzeptabel wäre es aber, wenn aufgrund dieser Strukturänderung die Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff in Deutschland angehoben werden müsste. Denn moderne Dieselantriebe lei-

»Unser Ziel ist die Entwicklung einer Kraftstoffstrategie, die machbar, durchsetzbar, bezahlbar und umweltfreundlich ist.«

Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

sten einen unentbehrlichen Beitrag zur CO_2-Verringerung im Straßenverkehr. Beide Themen hat das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums mit Brüsseler Abgeordneten und Kommissar Oettinger erörtert.

Elektromobilität

Die aktuelle Entwicklung bei den alternativen Antrieben und Kraftstoffen erfordert von der Verkehrspolitik eine integrierte Perspektive, welche auch die Energiepolitik berücksichtigt, um den verkehrlichen Herausforderungen in Deutschland zu begegnen.

Im Bereich der Elektromobilität ist ein intensiver Austausch zwischen allen Beteiligten – Herstellern, Nutzern, Politik, Versorgern, Dienstleistern, Wissenschaft und Forschung – in Gang gekommen, der wichtige neue Entwicklungen, Projekte und Investitionen ausgelöst hat. Die deutsche Automobilindustrie investiert in den nächsten 3 bis 4 Jahren 10 bis 12 Milliarden Euro in alternative Antriebe. Aufbauend auf der Nationalen Plattform Elektromobilität hat die Bundesregierung mit ihrem Programm vom Mai 2011 1 Milliarde Euro zusätzlich für Forschung und Entwicklung zugesagt. Das Steuerrecht und ordnungspolitische Maßnahmen sollen außerdem Anreize zur Nutzung elektrischer Fahrzeuge setzen. Ausgewählte Schaufensterprojekte sollten die Entwicklung künftig verdichten und Ergebnisse greifbar machen.

Das Deutsche Verkehrsforum hat sich nachdrücklich für diese Schritte eingesetzt. Zur erfolgreichen Positionierung Deutschlands auf dem Gebiet der Elektromobilität ist es sehr wichtig, dass auch der Bund seine finanziellen Zusagen einhält. Durch die Förderung von Schlüsseltechnologien muss möglichst zügig eine Leistungssteigerung und Kostensenkung erreicht werden. Dabei ist insgesamt auf Technologieneutralität zu achten. Die zahlreichen Aktivitäten in den Modellregionen haben außerdem gezeigt, dass die Betreiber von Flotten und Verteilverkehren frühe und wichtige Nutzer elektrisch betriebener Fahrzeuge sind. Das Potenzial dieses Sektors für die Etablierung der Elektromobilität muss bestmöglich genutzt werden.

Alternative Kraftstoffe

Beim Thema alternative Kraftstoffe hat das Deutsche Verkehrsforum wiederholt deutlich gemacht, dass der Verkehrssektor auf den Einsatz hochwertiger, nachhaltiger und kostengünstiger Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen angewiesen ist. Dies gilt auch für den Straßenverkehr. Die Elektromobilität wird die Verwendung von nachhaltigen Kraftstoffen für Verbrennungsmotoren mittelfristig keineswegs obsolet machen. Außerdem ist der Luftverkehr als neuer Nachfrager auf den Plan getreten. Pilotprojekte mit Biokerosin sind auch in Deutschland mit großem Erfolg durchgeführt worden. Einem flächendeckenden Einsatz im Luftverkehr stehen momentan noch der hohe Preis und die geringe Verfügbarkeit von Biokerosin entgegen. Auch im Schifffahrtssektor zeichnet sich ein Trend zur Einführung von alternativen Kraftstoffen ab. Aktuell laufen Tests mit Biodiesel und flüssigem Erdgas.

Die Verkehrswirtschaft erwartet allerdings ebenso wie die Öffentlichkeit, dass alternative Kraftstoffe höchsten Nachhaltigkeitsanforderungen

»Wir müssen an dem Ziel festhalten, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren, gleichzeitig die durch Lärm betroffenen Menschen schützen.«

Dr. Anton Hofreiter MdB, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages

standhalten. Es sind klare und wirksame Regeln erforderlich, um eine Konkurrenz zu Nahrungsmitteln auszuschließen. Die Herkunft, Qualität, Energiebilanz und der Preis von Biokraftstoffen müssen überzeugen, damit diese für den Verkehrssektor sehr wichtige Energieoption auch künftig den erforderlichen Rückhalt findet. Die Probleme bei der Einführung von E10 im Pkw-Verkehr haben gezeigt, dass sich Politik und Wirtschaft besser abstimmen und die Vorgehensweise gegenüber den Verbrauchern transparent machen müssen. Alternative Antriebe und Kraftstoffe haben eine erhebliche strategische Bedeutung für die Zukunft des Verkehrs. Das Deutsche Verkehrsforum hat sich daher an den Konsultationsverfahren der EU zur »Clean Transport Strategy« und der Bundesregierung zur Erneuerung der Kraftstoffstrategie beteiligt und seine Expertise bei der Erarbeitung dieser Strategien angeboten.

Lärmreduktion

Neben der Emissionsreduktion ist die Vermeidung von Verkehrslärm weiterhin ein zentrales gesellschaftliches Thema im Bereich der Mobilität. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden die Lärmwirkung und die Möglichkeiten des Lärmschutzes intensiver diskutiert. Die Akzeptanz von Ausbauvorhaben hängt wesentlich von der Tragweite und vom Umgang mit dieser Thematik ab.

Um Lärm im Schienenverkehr zu verringern, dringt das Deutsche Verkehrsforum darauf, im Schienengüterverkehr verschleißarme Bremsen flächendeckend und zügig einzusetzen. Die Eingrenzung der Lärmentstehung an der Quelle durch neue Bremstechnologien, die das Rad schonen und damit das Laufgeräusch reduzieren, ist der effektivste Weg zu einer deutlichen Lärmreduktion im schienengebundenen Verkehr. Allerdings ist die Nachrüstung der leisen Bremssohle mit sehr hohen Investitionen verbunden. Hinzu kommen verkürzte Wartungsintervalle und höhere Betriebskosten. Wichtig ist, dass die Umrüstung der vorhandenen Schienengüterwagen

auf lärmoptimierte Bremssysteme auch gesamteuropäisch unterstützt wird. In Güterzügen, die durch Deutschland fahren, sind Wagen ausländischer Betreiber eingekoppelt. Ein nachhaltiger Effekt lässt sich somit nur mit einer europaweiten Lösung erzielen. Die Schweiz geht hier einen Schritt weiter: Die weitverbreiteten Grauguss-Bremssohlen sind dort ab 2020 verboten. Gleichzeitig wird als Anreiz die Umrüstung auf verschleißarme und damit lärmarme Bremsen gefördert.

In Europa sind rund 400.000 Güterwagen umzurüsten, davon rund 180.000 in Deutschland. Die Umrüstungskosten liegen je Wagen zwischen 2.000 und 6.000 Euro, je nachdem ob die bereits zugelassene K-Sohle (Komposit-Bremssohle) oder die deutlich günstigere LL-Sohle (low-low-Bremssohle) eingebaut werden kann, die jedoch noch nicht zugelassen ist. Bezogen auf ganz Europa liegt der Förderbedarf somit zwischen 800 Millionen und 2,4 Milliarden Euro. Dies ist wesentlich preiswerter als der Bau von Lärmschutzwänden, die weniger Bürger schützen. Was den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) betrifft, müssen auch die Kommunen finanziell in die Lage versetzt werden, ihren Teil zur Lärmreduktion beizutragen. Ein nachhaltiges Verkehrssystem in Deutschland ist ohne finanzielle

Standpunkt zum Schienenlärm

- Effizienten Mitteleinsatz durch Lärmvermeidung direkt an der Quelle sicherstellen.
- Graugussbremssohlen in Güterwagen durch verschleißarme Beläge ersetzen.
- Anreize zur Umrüstung durch den Trassenpreisbonus setzen.
- Lärmsanierungsprogramm des Bundes für die Förderung von Umrüstungsmaßnahmen öffnen.
- Kostengünstigere LL-Sohlen zügig zulassen.
- Europäisches Förderprogramm etablieren und finanzieren.

Zukunftssicherung des ÖPNV nicht möglich. Der Luftverkehr hat durch immer leiseres Fluggerät und passive Schallschutzmaßnahmen beachtliche Erfolge beim Lärmschutz erzielt. Trotzdem ist der Fluglärm im Umland von Flughäfen weiterhin Anlass, Flugbetriebsbeschränkungen einzufordern, insbesondere in den Tagesrandzeiten und nachts. Besonders betroffen sind davon Flughäfen mit aktuellen Ausbau- bzw. Neubauvorhaben wie Frankfurt/Main, München und Berlin, aber auch andere Standorte wie der Flughafen Köln/Bonn. Das Deutsche Verkehrsforum hat sich aktiv in diese Diskussionen eingeschaltet, um einer weiteren Beschränkung der Entwicklungschancen des Luftverkehrs am Standort Deutschland entgegenzuwirken. Als zentraler Wirtschaftsstandort und Exportnation hängt die Zukunft Deutschlands auch maßgeblich von guten Luftverkehrsanbindungen ab. Der Betrieb in den Tagesrandzeiten und ein Mindestbetrieb zur Nachtzeit sind für die Hauptflughäfen, mit denen der Standort im globalen Wettbewerb steht, unverzichtbar. Der Luftverkehr schafft mit den Infrastrukturprojekten in Frankfurt/Main, München und Berlin neue Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft. Das Deutsche Verkehrsforum appelliert an die Entscheider und Verantwortlichen, dieses Potenzial zu nutzten und nicht durch wettbewerbswidrige Restriktionen bei den Betriebszeiten der Flughäfen zu schwächen. Das im aktuellen Koalitionsvertrag fixierte Vorhaben, eine stärkere Gewichtung volkswirtschaftlicher Belange bei der Beurteilung von Nachtflügen im Luftverkehrsgesetz zu prüfen, ist bislang nicht eingelöst.

»Die EU will den Emissionshandel durchsetzen, andere Staaten lehnen ihn strikt ab. Es sieht ganz danach aus, als wenn die Kraftprobe auf dem Rücken der Airlines ausgetragen wird.«

Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstandes Fraport AG

Auch im Straßenverkehr können Lärmauswirkungen durch einen Maßnahmenmix weiter reduziert werden. Dabei spielen geräuscharme Straßenbeläge, straßen- und gebäudeseitige Schallschutzmaßnahmen sowie eine vorausschauende und gezielte Siedlungs- und Verkehrsplanung eine sehr wichtige Rolle. Fahrzeugseitig kann das Geräuschniveau ebenfalls weiter verringert werden. Die Erhöhung der Grenzwerte, wie sie die EU-Kommission vorgeschlagen hat, müssen allerdings mit den Entwicklungszyklen des Automobilsektors in Einklang stehen und Differenzierungen in der Flottenstruktur berücksichtigen.

LOGISTIK STÄRKEN

Deutschland bleibt trotz anhaltender Eurokrise die Wachstumslokomotive in Europa. Dies zeigt sich auch deutlich in der Logistikwirtschaft. So erhöhte sich der Güterumschlag bei allen Verkehrsträgern 2011 überproportional zum Bruttoinlandsprodukt, das gegenüber dem Vorjahr um 3 Prozent stieg.

Das Branchenumfeld Transport und Logistik sieht sich Herausforderungen gegenüber wie steigenden Energiekosten, der Verknappung von qualifiziertem Personal, einer gebremsten Preisdynamik sowie einer hohen Insolvenzquote und dem überproportional steigenden Anteil ausländischer Akteure.

Umsetzung des Aktionsplans

Die vordringlichen Aufgaben für das Kernziel »Logistikstandort Deutschland stärken« sind die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts, die Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland und eine Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft. Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung hat zum Ziel, durch geeignete Rahmenbedingungen die Transportwirtschaft zu unterstützen. Hier kommt es darauf an, dass die 30 Maßnahmen des Aktionsplans ausreichend finanziell unterfüttert und in enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaft und den Verbänden zügig umgesetzt werden. Schon seit den Anfängen im Jahr 2006 begleitet das Deutsche Verkehrsforum die Erarbeitung des ursprünglichen Masterplans Güterverkehr und Logistik und dessen Weiterentwicklung zu einem Aktionsplan. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) stellt hier durch »Nationale Konferenzen« und »Netzwerkkonferenzen« die Einbindung der Verkehrswirtschaft sicher. Auch in diesen Prozess ist das Deutsche Verkehrsforum eng eingebunden. Ein zentrales Thema der ersten »Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik« zum Stand der Umsetzung des Aktionsplans im Oktober 2011 war für das Deutsche Verkehrsforum die Planung und Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen. Auf den »Netzwerk-

»Wir müssen sicherstellen, dass sich die Investitionen der Hafenbetriebe in Europa auch in Zukunft noch lohnen.«

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

Standpunkt zur Standortsicherung

- Europäische und deutsche Interessen weltweit stärker vertreten:
  Die EU als standardsetzende Instanz im Verkehrsbereich etablieren und eine Entwicklung am Weltmarkt vorbei vermeiden. Gleichzeitig die bereits vorhandenen europäischen und internationalen Standards berücksichtigen.
- Fairer Wettbewerb:
  Bei Marktregeln innerhalb der EU bzw. global muss ein fairer Wettbewerb durchgesetzt werden. Den Marktzugang sichern sowie die Subventionierung und Protektion unwirtschaftlicher Marktteilnehmer verhindern.
- Weltweite Anerkennung europäischer Sicherheitsstandards zur Terrorismusbekämpfung:
  Eine sichere Logistikkette als europäischen Lösungsansatz für internationale Anwendung forcieren bzw. handhabbare Schnittstellen schaffen. Die vorhandenen Sicherheitsanforderungen konsolidieren und ähnliche Regime gegenseitig anerkennen.
- Globale Umweltstrategie:
  Eine internationale Lösung für den Emissionshandel im Luftverkehr finden, die Doppelbesteuerung im Schienenverkehr abschaffen und globale Klimaschutzkonzepte für den maritimen Sektor erarbeiten.

konferenzen« berichtete das BMVBS vor Vertretern der Verkehrswirtschaft in regelmäßigen Abständen über Fortschritte zu einzelnen Maßnahmen des Aktionsplans. So befassten sich die ersten Netzwerkkonferenzen mit den Abläufen an Verladerampen, der Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland sowie der Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Ausbildung im Transportgewerbe.

Das BMVBS will mit dem Aktionsplan zudem einen möglichst hohen Anteil der prognostizierten Verkehrszuwächse auf die Schiene und Wasserstraße verlagern. Dazu sollen Bauvorhaben bei Schiene und Wasserstraße, aber auch bei der Straße, konsequent priorisiert werden. Aus Sicht der Wirtschaft dürfen der Netzgedanke und die Entwicklungsperspektive der Infrastrukturen nicht unberücksichtigt bleiben; dies gilt insbesondere für die Neuordnung der Bundeswasserstraßen.

Der kombinierte Verkehr (KV) kann nach Ansicht des BMBVS zu einer Verkehrsverlagerung und verbesserten Umweltbilanz maßgeblich beitragen. Das Deutsche Verkehrsforum unterstützt diese Position ausdrücklich. Allerdings müssen hierzu die Rahmenbedingungen im KV verbessert werden, wozu die novellierte Förderrichtlinie beiträgt, sofern die entsprechenden Finanzmittel bereitgestellt werden. Angesichts der ehrgeizigen Klimaziele der Bundesregierung müssen auch im Güterverkehr die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduziert und der CO_2-Ausstoß gesenkt werden. Der Aktionsplan sieht dabei die Binnenwasserstraße und den Schienenverkehr als wichtige Verkehrsträger, um das Verkehrswachstum abzufangen und damit den Klimazielen näher zu kommen. Das Deutsche Verkehrsforum gibt als Vertretung für alle Verkehrsträger zu bedenken, dass die Logistik und ein Wirtschaftsstandort immer im globalen Wettbewerb stehen und Maßnahmenpakete auch immer in diesem Kontext zu bewerten sind. Deutschland schießt im Vergleich zu Europa und der Welt oftmals über das Ziel hinaus. Beispiele dafür sind unter anderem der Emissionshandel für den Luftverkehr und die Energiesteuern für den Schienenverkehr.

Die Verbesserung der Bedingungen bei der Aus- und Weiterbildung ist aus Sicht der Mitgliedsunternehmen des Deutschen Verkehrsforums ein wichtiges Thema. Dabei ist nicht nur eine gegenseitige Anerkennung der Abschlüsse auf EU-Ebene notwendig, sondern auch die Beibehaltung des hohen Ausbildungsniveaus in den deutschen Betrieben – das duale Ausbildungssystem ist ein Standortvorteil, der nicht aufgegeben werden darf.

Praxistest des Lang-Lkw

Der Lang-Lkw kann zur Effizienzsteigerung des Straßengüterverkehrs beitragen. Der laufende Feldversuch des BMVBS muss herausfinden, ob dies unter Einhaltung der geforderten Nebenbedingungen in der Praxis zutrifft. Das Deutsche Verkehrsforum hat diesen Rahmen als verkehrsträgerübergreifende Plattform aktiv mitgestaltet. So sollte der Feldversuch belastbare Erkenntnisse unter anderem zu folgenden Punkten liefern: Verringerung von Lkw-Fahrten, Kraftstoffersparnis und Senkung der CO_2-Emissionen, gesellschaftliche Akzeptanz, Anforderungen an die Verkehrswege und Auswahl infrage kommender Korridore, Anpassungsbedarf bei Parkflächen sowie der Vorstauflächen an KV-Terminals und Bahnübergän-

»Wirtschaftswachstum braucht Logistik – hier ist es an der Politik, für die Logistik einen geeigneten Rahmen zu schaffen.«

Dr. Andreas Scheuer MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

gen, Sicherheitsanforderungen von Fahrzeugen, Qualifizierungsbedarf bei Fahrern (siehe Standpunkt unten)

Wettbewerbsfähige Seehäfen

Im Nationalen Hafenkonzept hat die Bundesregierung wichtige Maßnahmen zum Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen und der Logistikketten im Seehafen-Hinterland gebündelt. Das Deutsche Verkehrsforum ist aktiv in die Umsetzung des Hafenkonzepts eingebunden, das zwischen Bund, Ländern und Verkehrswirtschaft im Beirat und Lenkungsausschuss abgestimmt wird. Dabei stehen der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und die Absicherung der notwendigen Investitionen in die Hinterlandinfrastruktur im Fokus. Es ist Konsens, dass die Fahrrinnenvertiefung bei Elbe und Weser ohne weiteren Aufschub vorangebracht werden muss. Durch die Freigabe zusätzlicher Mittel kann auch die dringend notwendige Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals zumindest begonnen werden. Eine stärkere Priorisierung der Ausbauprojekte im Rahmen des Hafenkonzepts hält auch der Bund für erforderlich. Innerhalb der sogenannten Ahrensburger Projektliste, die dem Hafenkonzept zugrunde liegt, müssen nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums Prioriäten benannt und andere Projekte zurückgestellt werden. Der Bund hält außerdem an seinem Priorisierungskonzept für die Bundeswasserstraßen fest. Auch das Deutsche Verkehrsforum sieht eine effektivere Priorisierung bei allen Verkehrswegen als erforderlich an. Die Konzentration der

»Grundvoraussetzung für den Logistikstandort Deutschland ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.«

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

Standpunkt zum Lang-Lkw

- Maße und Gewichte: Kombinationen von Standardfahrzeugmodulen mit maximal 25,25 m; Gesamtgewicht 40 t bzw. 44 t bei Einsatz im kombinierten Verkehr (KV)
- Infrastruktur: Achslasten gegenüber herkömmlichen Lkw verringern; tragfähige Brückenbauwerke; ausreichende Parkplätze; Anpassungen an Bahnübergängen
- Sicherheit: Lang-Lkw mit aktiven und passiven Sicherheitssystemen; Gewährleistung der Fahrstabilität und Einhaltung der Schleppkurven; ausgebildete Fahrzeugführer
- Vernetzung: ko-modale Lösungen bei Lang-Lkw; Fahrzeugkomponenten im KV Straße/Schiene/Wasserstraße transportierbar; kranbar und kompatibel; Zufahrtsmöglichkeiten zu Terminals
- Keine Konkurrenz zum KV

Mittel muss mit einem klaren Zugewinn an Geschwindigkeit und Verlässlichkeit bei der Realisierung der Schlüsselprojekte für den Logistikstandort Deutschland verbunden sein.

Keine Konzessionen

Die EU-Kommission hat Ende Dezember 2011 einen Richtlinienvorschlag zur Vergabe von Dienstleistungskonzessionen verabschiedet. Es wurde befürchtet, dass die EU-Kommission mit der Richtlinie ihre aus der Vergangenheit bekannte Zielsetzung verknüpft, den Zugang zu den Hafendienstleistungen zu regulieren. Würden die deutschen Hafenbetriebe, die ihre gesamte Suprastruktur selbst auf die Hafenflächen einbringen und finanzieren, mit ihren Verträgen von der Konzessionsrichtlinie erfasst, könnten Investitionen in den deutschen Häfen künftig massiv gefährdet sein.

Der jetzt vorgelegte Richtlinienentwurf betrifft grundsätzlich auch Hafenbetriebe und deren Verträge mit der öffentlichen Hand. Allerdings wird im Text ausdrücklich zwischen Konzessionen einerseits und Miet- und Pachtverträgen andererseits unterschieden. Daraus lässt sich folgern, dass die Verträge der deutschen Seehafenbetriebe außerhalb des Regelungsbereichs der Richtlinie stehen, weil sie den Charakter von Miet- oder Erbpachtverträgen haben. Das Deutsche Verkehrsforum setzt sich dafür ein, dass diese günstige Interpretation des Richtlinienentwurfs abgesichert und im Gesetzgebungsverfahren von Rat und Parlament der EU bestätigt wird.

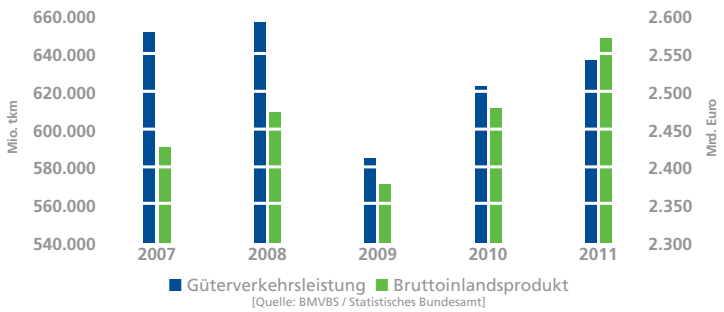
Wettbewerbsfähige Betriebszeiten

Um die begrenzten Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur optimal zu nutzen und die Bedienung internationaler Märkte sicherzustellen, ist ein zeitlich uneingeschränkter Betrieb der Verkehrsinfrastruktur unerlässlich. Gleichzeitig müssen die berechtigten Schutzinteressen der Anwohner in Bezug auf Lärmemissionen berücksichtigt bleiben.

Der Luftverkehr profitiert gegenwärtig von einer lange angestrebten Erweiterung der Flughafeninfrastruktur. Hierbei ist die Sicherstellung wettbewerbsfähiger Betriebzeiten eine große verkehrspolitische Herausforderung. Auch im Schienenverkehr wird mit Fahrverboten gedroht, wenn die Lärmemissionen nicht reduziert werden können. Ein Wachstum auf der Schiene steht unter dem Vorbehalt der Akzeptanz in der Bevölkerung. Politik und Wirtschaft sind sich einig, dass eine Lärmvermeidung direkt an der Quelle Priorität hat. Das BMVBS und die Deutsche Bahn AG haben für die 180.000 Güterwagen in Deutschland einen Umrüstaufwand von über 300 Millionen Euro zu stemmen: Je zur Hälfte soll dieser Betrag von den Betreibern und der öffentlichen Hand getragen werden. Darüber hinaus kann die Industrie in weiteren Sektoren wie dem Fahrzeugbau, bei Radsätzen oder am Fahrweg Potenziale erschließen, die nicht nur im Güterverkehr, sondern auch dem städtischen Personenverkehr ermöglichen, Lärm zu reduzieren. Für Politik, Industrie und Betreiber ist es nun wichtig, die Güter-

waggons auf lärmarme Bremssysteme wie die sogenannte LL-Sohle oder K-Sohle umzurüsten. Aufgrund der europäischen Dimension des Schienenverkehrs muss hier auch die EU finanziell unterstützen. Der Verkehrsausschuss des EU-Parlaments hat inzwischen seine Unterstützung für eine europäische Kofinanzierung signalisiert. In dem Entwurf des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wird eine Förderung von lärmarmen Bremssystemen ebenfalls angeregt.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts und der Güterverkehrsleistung in Deutschland 2007 bis 2011



[Quelle: BMVBS / Statistisches Bundesamt]

Sicherheit der Lieferkette

Im Sicherheitsbereich sind im Jahr 2011 einige Forderungen des Deutschen Verkehrsforums aufgegriffen worden, die nun umgesetzt werden. Das BMVBS hat eine Studie zur Vorbereitung einer Risikoanalyse in der Transportkette vergeben. Diese Risikoanalyse ist elementar, um die begrenzten Ressourcen aufseiten des Personals, aber auch finanziell, zielgerichtet einsetzen zu können. Nach erfolgreichen Überprüfungsbesuchen bei nationalen Zollstellen haben sich die US-Administration und die EU-Kommission Ende 2011 auf einen gemeinsamen Text zur gegenseitigen Anerkennung von C-TPAT und AEO geeinigt. Die Zustimmung der EU-Mitgliedstaaten vorausgesetzt, kann diese Vereinbarung 2012 in Kraft treten. Die Themen »100% Scanning« im Seeverkehr und die Zertifizierung des Status »bekannter Versender« im Luftverkehr müssen weiterhin aufmerksam verfolgt werden. Aktuell empfielt die US-Regierung, das Inkrafttreten des Gesetzes zum 100-Prozentigen Scannen von Containern in Abgangshäfen mit US-Zielen bis 2014 zu verschieben. Ob dies geschieht, entscheidet der US-Kongress Mitte 2012. Besser wäre eine Gesetzesänderung, die risikobasierte Kontollen einführt. Das Europarecht für Luftverkehrssicherheit schreibt vor, dass Luftfracht ›sicher‹ sein muss. Damit Luftfracht produzierender Unternehmen als ›sicher‹ anerkannt wird, benötigen sie den Status ›bekannter Versender‹, den sie ab März 2013 behördlich zulassen müssen. Ob die Unternehmen jedoch rechtzeitig Zulassungen erhalten, hängt vor allem von den Personalkapazitäten des zuständigen Luftfahrtbundesamtes ab. Diese sind bislang aus Sicht des Deutschen Verkehrsforums ungenügend. Darüber hinaus ist bislang ungeklärt, was die behördliche Zulassung kosten wird, da die entsprechende Gebührenverordnung aussteht. Es ist daher zu befürchten, dass es zu einem Antragsstau und folglich zu einem Frachtstau auf deutschen Flughäfen kommt, sofern die nationalen Gesetze nicht zügig verabschiedet und ausreichend geschultes Personal aufgebaut wird. Alternativ zum behördlichen Personalaufbau könnten, entsprechend der europäischen Gesetzgebung, private Dienstleister die Prüfung der Unternehmen übernehmen. Deutschland sieht jedoch bislang davon ab.

»Die durchschnittliche Zulassungszeit für neue Züge liegt in Europa bei 600 Tagen – dadurch können Züge im Gegenwert von 1,4 Milliarden Euro nicht genutzt werden.«

Dr. Hans-Georg Grundmann, CEO Division Rail Systems Infrastructure & Cities Sector Siemens AG

INTELLIGENT REISEN

Jeder deutsche Bürger legt im Durchschnitt 3,4 Wege pro Tag zurück, überwindet dabei rund 39 km und verwendet dafür cirka 79 Minuten. Eine höhere Angebotsdichte sowie einfachere und bessere Informationen über Reisemöglichkeiten steigern die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs und verändern das Mobilitätsverhalten.

Die Mobilitätsangebote der Zukunft müssen einerseits zu den Wegen und Alltagsroutinen der Bürger passen. Andererseits müssen dabei maßgebliche Faktoren wie Umwelt und Ressourcenknappheit berücksichtigt werden. Das erfordert zunächst Kenntnisse darüber, wie die Kunden von morgen unterwegs sein werden. Nur dann können eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur geplant, Dienstleistungen angeboten und Fahrzeuge entworfen werden. Die Verkehrspolitik muss also den Bürger in seine Planungen integrieren.

»Die EU-Kommission ist mit ihrem Aktionsplan Verkehrstelematik auf gutem Wege, Impulse zu setzen, Standards zu formulieren und einen Zeitplan für die Umsetzung vorzugeben.«

Prof. Dr. Gerhard Zeidler, Ehrenpräsident des Präsidialrats DEKRA e.V.

Mobilitätstrends

Für die Mobilität der Zukunft zeichnen sich aus Sicht des Deutschen Verkehrsforums drei Haupttrends ab.

- Erstens: Die Mobilität wird noch nachhaltiger werden. Die Anforderungen des Klimaschutzes, die Endlichkeit fossiler Brennstoffe und die Luftqualitätsziele geben den Rahmen für Mobilitätsdienstleister, Hersteller und Zulieferer vor. Es gilt, die Energieeffizienz zu steigern und den Schadstoffausstoß zu reduzieren.
- Zweitens: Eine stärkere Vernetzung von Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern. Dies gilt für Auto, Bahn, Flugzeug und Schiff selbst, aber auch für die Verzahnung der Verkehrsträger wie Straßen, Airports, Wasserstraßen und Schienenwege untereinander. Die Städte der Zukunft bauen auf eine intelligente Vernetzung. Neue Mobilitätskonzepte werden jedoch nur dann angenommen, wenn kein zusätzlicher Aufwand für den Nutzer entsteht. Dies muss bei der Angebotsentwicklung berücksichtigt werden. Hinzu kommt eine intel-

Standpunkt zu Telematikangeboten

- Akzeptanz: Durch Marktforschung ermitteln, welche Dienste den Reisenden einen Mehrwert bringen, und vorhandene Hemmschwellen abbauen.
- Kosten: Zahlungsbereitschaft der Kunden im Mobilitätsbereich für zusätzliche Dienstleistungen berücksichtigen. Prüfen, wo Koppelprodukte möglich sind und wo die Kostenobergrenzen bei den Kunden liegen.
- Europa: Intelligente Verkehrssysteme in das Transeuropäische Netz einbeziehen und fördern.
- Datenbereitstellung: Verkehrslageinformationen, Statusinformationen etc. über Unternehmensgrenzen hinweg bereitstellen. Auch die öffentliche Hand muss ihren Beitrag durch »Open Data« dazu leisten: Jedoch gilt »Markt vor Regulierung«.
- Datenschutz: Die Anonymisierung der Statusdaten auf der einen Seite und andererseits das Recht der Bürger auf informatorische Selbstbestimmung sollten den Rahmen abstecken.
- Standardisierung: Unterschiedliche Systemwelten zusammenführen. Vereinheitlichung am Gedanken der Industriestandards ausrichten.

ligent vernetzte Infrastruktur – etwa bei Gefahrenmeldungen, Kapazitätsmanagement und Informationsdiensten. Insbesondere multimodale Reiseinformationen werden die Wahl der optimalen Verkehrsmittel ermöglichen.

- Drittens: Es wird eine größere Vielfalt der Mobilitätsformen geben. Die Menschen werden sich künftig noch flexibler und situationsabhängiger für ein bestimmtes Verkehrsmittel entscheiden können. Die Ergebnisse der regelmäßigen Untersuchung »Mobilität in Deutschland« zeigen, dass die Mobilität der Bürger weiter zunimmt – egal ob in Städten oder Landregionen. Danach nutzen über 60 Prozent der Deutschen bereits mehrere Verkehrsmittel, wobei das eigene Auto das vorherrschende Verkehrsmittel bleibt.

»Galileo und EGNOS besitzen ein großes wirtschaftliches Potenzial und werden einen wichtigen Beitrag zur europäischen Wettbewerbsfähigkeit leisten.«

Antonio Tajani, Vizepräsident der Europäischen Kommission, Kommissar für Industrie und Unternehmen

Techniktrends

Nach 150 Jahren Telefon hat das Mobilfunknetz mit 5,37 Milliarden Mobilfunkanschlüssen weltweit das Festnetz mit 1,19 Milliarden Anschlüssen deutlich überholt. Der mobile Internetanschluss, Smartphones, der Fernzugriff auf Firmennetzwerke, zentral vorgehaltene Software und Dienstleistungen werden durch neue, immer leistungsfähigere Standards ausgebaut. Nach GPRS und UMTS schafft der LTE-Standard hinsichtlich der Datenübertragung einen weiteren Quantensprung hinsichtlich Zuverlässigkeit, Reaktionszeit und Kapazität.

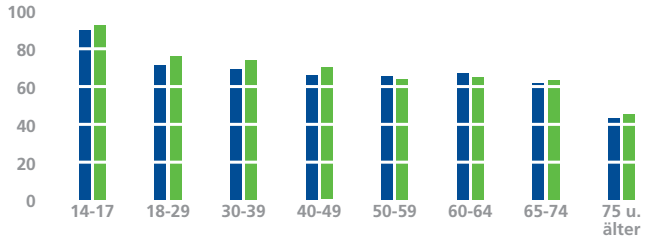
Heute ist bereits ein Fünftel der Bevölkerung mit Tablet oder Smartphone ausgestattet oder hat Zugang dazu. Dem Allensbach-Institut zufolge nutzen in Deutschland 2011 bereits 8,31 Millionen Bürger das mobile Internet. Vor zwei Jahren waren es nur 2,72 Millionen. Früher zählten Musik, Mails und Nachrichten zu den Hauptnutzungsbereichen. Heute rangiert E-Mail mit 74 Prozent Nutzung zwar immer noch an erster Stelle. Es folgen jedoch ortsbezogene Dienstleistungen wie Wetterberichte (53 Prozent), Karten, Navigation (48 Prozent) und Veranstaltungshinweise (38 Prozent). Das Internet hat bereits das Radio überholt, es wird von 36 Prozent der Bevölkerung als wichtigstes Informationsmedium angesehen. In der Navigation und Ortung wurde mit dem Start der ersten beiden Seriensatelliten für das europäische Satellitennavigationssystem Galileo am 20. Oktober 2010 ein wichtiger Meilenstein gelegt. Galileo bietet einen deutlichen

Mehrwert gegenüber GPS in puncto Genauigkeit und Verfügbarkeit und bindet aus industriepolitischer Sicht viele Schlüsseltechnologien an Europa.

Diese technischen Entwicklungen bilden die Basis für eine bessere Informationsversorgung, zum Beispiel:

- Den Reisenden werden bereits im Verkehrsmittel, am Bahnhof und Flughafen Informationen zur Verfügung gestellt und damit die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert.
- In den Fahrzeugen unterstützen Navigations- und Assistenzsysteme die Fahrer, erhöhen die Sicherheit durch einen gewissen Automatisierungsgrad und erleichtern die Routenwahl – und dies nicht nur im Auto, sondern auch im Lokführerstand, im Cockpit und auf der Kapitänsbrücke.
- Die mobilen Endgeräte wie Handy, Smartphone, Navigationscomputer oder I-Pod finden als »Nomadic Devices« Eingang in die Fahrzeuge und treten hier in einen Dialog mit den dort fest installierten Endgeräten.
- Handytickets unterstützen im ÖPNV, Schienenverkehr und Luftverkehr spontane Reiseentscheidungen. Aus der abgerufenen Information über eine Reiseverbindung wird direkt das Ticket generiert, gleiches gilt für Parkscheine.

Multimodalität vor allem bei jüngeren Altersgruppen



»multimodal« in der vorliegenden Berechnung = Person nutzt mindestens zwei verschiedene Verkehrsmittel (ohne Füße) pro Monat ■ 2002 ■ 2008
[Quelle: infas, DIW, DLR, Prof. Dr. Lenz]

staaten und der Wirtschaft auf gutem Wege, mit dem »Aktionsplan Verkehrstelematik« Impulse zu setzen, Standards zu formulieren und für die Umsetzung von intelligenten Verkehrssystemen einen Zeitplan zu definieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bisher um einen Markt handelt, der sich durch eine geringe Zahlungsbereitschaft der Kunden auszeichnet. So besteht die Gefahr der Übersteuerung bis hin zum Marktversagen. Dies zeigt das Beispiel des Notrufsystems E-Call: Es kann Leben retten, indem es bei einem Unfall direkt Kontakt zu den Rettungskräften herstellt und dabei auch die Position des Unfalls übermittelt. Einige Automobilhersteller sind mittlerweile mit eigenen Call-Centern aktiv, die einen echten Mehrwert bieten.

»Mobilität darf nicht zum Luxusgut werden. Laut einer Umfrage des Deutschen Verkehrsforums fühlen sich 70 Prozent der Bürger durch steigende Mobilitätskosten eingeschränkt.«

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

Die Mobilitätswirtschaft muss diese Trends nutzen und die oben genannten positiven Impulse stärken. Gleichzeitig sind die Unternehmen gemeinsam mit der Politik gefordert, die richtigen Rahmenbedingungen schaffen, um die selbst gesetzten Ziele zu erfüllen. Die Europäische Kommission ist hier gemeinsam mit den Mitglied-

Das Deutsche Verkehrsforum warnt jedoch vor einer Entwicklung von abgeschirmten Parallelsystemen. Ziel muss es vielmehr sein, einen europäischen Minimalstandard einzuführen, der auch von Premiumsystemen abgedeckt werden kann, ohne den Mehrwert dieser Systeme zu schädigen.

CHRONIK 2011/2012

März

■ **Veranstaltung Biokraftstoffe – Nachhaltigkeit, Marktfähigkeit und Potenziale** unter Leitung von Dr. Uwe Franke, Präsidiumsmitglied im Deutschen Verkehrsforum, Vorsitzender des Vorstands BP Europa SE. Vortragende waren Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Joachim Buse, Vice President Aviation Biofuel Deutsche Lufthansa AG; Hans-Georg Frischkorn, Geschäftsführer Technik und Umwelt, Verband der Automobilindustrie (VDA); Prof. Dr. Martin Kaltschmitt, Leiter des Instituts für Umwelttechnik und Energiewirtschaft der Technischen Universität Hamburg-Harburg; Ulrich Kelber MdB, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, unter der Moderation von Olaf Opitz, Focus.

■ **Sitzung des Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt** unter Leitung seines Vorsitzenden Detthold Aden, BLG Logistics Group AG & Co. KG, in Berlin. Vortragende waren Jens Eckhoff, Präsident der Stiftung Offshore-Windenergie; Dr. Sebastian Jürgens, Mitglied des Vorstandes, HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG; Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im BMVBS; Diego Teurelincx, Secretary-General der FEPORT - Federation of European Private Port Operators.

■ **Sitzung des Lenkungskreises Infrastruktur** unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Peter Noé, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft, in Berlin. Vortragende waren Jan Peter Klatt, Technische Universität Berlin und Dieter Posch MdL, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung des Landes Hessen.

April

■ **Sitzung des Lenkungskreises Straßenverkehr** unter Leitung seines Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., in Berlin. Vortragende waren Steffen Bilger MdB, CDU/CSU-Fraktion, Mitglied des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Mitglied im Parlamentarischen Beirat für Nachhaltige Entwicklung; Martin Friewald, Unterabteilungsleiter Straßenverkehr im BMVBS; Prof. Dr.-Ing. Andreas Großmann, Lehrgebiet Verkehrswesen, Fakultät Bauingenieurwesen der HTWG Konstanz.

[ol] Dr. Franke und Hailer (v. l.) sind aufmerksame Zuhörer von Bomba, der auf der Veranstaltung »Biokraftstoffe – Nachhaltigkeit, Marktfähigkeit und Potenziale« über die Kommunikation zur E 10-Einführung spricht.

[or] Beim Lenkungskreis Infrastruktur forderte Landesverkehrsminister in NRW, Posch MdL (r), einen gesellschaftlichen Diskurs über die Verkehrswege und deren Nutzung. Gemeinsam mit dem Lenkungskreis und dem Vorsitzenden Dr. Noé (l) diskutierte er auch über Finanzierungsfragen.

[ml] Die Schweizerische Bundesrätin Leuthard referiert auf der 27. Mitgliederversammlung über die Infrastrukturfinanzierung in der Schweiz.

[mr] Dr. Bender und Prof. Dr. Zeidler (v. l.) blättern im Abschiedsalbum für Dr. Bender, der das Deutsche Verkehrsforum verlassen hat.

[u] Eine hochkarätig besetzte Diskussionsrunde auf der 27. Mitgliederversammlung: v. l. Becker, Dr. Franz, Schwenn, Homburg, Vaatz MdB und Leuthard.

■ **27. Mitgliederversammlung** des Deutschen Verkehrsforums unter Leitung seines Vorsitzenden des Präsidiums, Klaus-Peter Müller, in Berlin. Vortragende waren Ulrich Klaus Becker; Dr. Christoph Franz, Präsidiumsmitglied im Deutschen Verkehrsforum, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Lufthansa AG; Ulrich Homburg, Präsidiumsmitglied im Deutschen Verkehrsforum, Vorstand Personenverkehr DB Mobility Logistics AG; Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation Schweizerische Eidgenossenschaft; Arnold Vaatz MdB, Stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, unter der Moderation von Kerstin Schwenn, Frankfurter Allgemeine Zeitung.

Mai

■ **Forum Grüne Logistik – mit Erfolg zum Klimaschutz** auf der Messe transport logistic unter Leitung von Thomas Hailer, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums, in München. Vortragende waren Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Transport und Logistik DB Mobility Logistics AG; Prof. Dr. Frank Straube, Geschäftsführender Direktor, Leiter Bereich Logistik Institut für Technologie und Management, Technische Universität Berlin; Katharina Tomoff, Vice President GOGREEN Deutsche Post DHL; Adalbert Wandt, Wandt Spedition Transportberatung GmbH, Vizepräsident BGL e.V., unter der Moderation von Matthias Rathmann, trans aktuell.

■ **Forum Logistikunternehmen – Spieler oder Spielball der Konjunktur?** auf der Messe transport logistic unter Leitung von Dr. Jörg Mosolf, Präsidiumsmitglied im Deutschen Verkehrsforum, Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung Horst Mosolf GmbH & Co. KG Internationale Spedition, in München. Vortragende waren Detthold Aden; Björn Albert, Bereichsleiter / Industry Head Automotive, Machinery, Transportation, COMMERZBANK AG; Christian Marnetté, Mitglied der Geschäftsleitung Sales + Marketing Kühne + Nagel (AG & Co.) KG; Dr. Karl-Friedrich Rausch, unter der Moderation von Ralf Jahnke, Vorsitzender des Vorstands TransCare AG.

■ **Sitzung des Lenkungskreises Telematik/ Telekommunikation** unter Leitung seines Vorsitzenden Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler, Ehrenpräsident des Präsidialrats der DEKRA e.V., in Berlin. Vortragende waren Ralf Ander, vGate / Car2Gether; Edith Buss, Referat UI 23, BMVBS; Anne Grünkorn, Leiterin Marketing und Internationale Beziehungen, DVB LogPay GmbH; Dr. Bernd Rittmeier, Leiter Projektgruppe Europäischer Elektronischer Mautdienst, BMVBS; Dr. Lars Schnieder, Projektleiter AIM, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. DLR, Braunschweig.

■ **Podiumsdiskussion Partner im Dialog: Steigende Nachfrage, beschränkte Mittel: Lösungsansätze für eine nachhaltige Finanzierung der Schieneninfrastruktur** der Schweizerischen Botschaft unter der Mitwirkung des Deutschen Verkehrsforums in Berlin. Podiumsteilnehmer waren Tim Guldimann, Schweizerischer Botschafter in der Bundesrepublik

[ol] Forum »Grüne Logistik – mit Erfolg zum Klimaschutz« Laut Messeveranstalter war dies mit 330 interessierten Zuhörern das best besuchte Fachforum.

[or] Diskussion am Rande des Parlamentarischen Abends Luftverkehr: »Klima – Umwelt – Effizienz« mit Dr. Franz, Hailer, Dr. Schulte und Heinen-Esser (v. l.).

[u] Partner im Dialog: Tolles Ambiente in der schweizerischen Botschaft und spanndendes Thema zur Finanzierung von Verkehrswegen – Hailer beim Einführungsstatement: Guldimann, Dr. Hämmerle, Schwenn, Hofreiter MdB und Hailer (v. l.).

Deutschland; Dr. Andrea Hämmerle, SPS, Nationalrat, Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats; Thomas Hailer; Dr. Anton Hofreiter, Bündnis 90/Die Grünen MdB, Mitglied des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Bundestages, unter der Moderation von Kerstin Schwenn.

Juni

■ **Parlamentarischer Abend Luftverkehr: Klima – Umwelt – Effizienz** unter Leitung von Dr. Christoph Franz in Berlin. Vortragende waren Ursula Heinen-Esser MdB, Parlamentarische Staatssekretärin (PSts) beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit; Christian K. Murach, Mitglied der Geschäftsführung KfW IPEX-Bank GmbH; Dr. Karsten Mühlenfeld, Director Engineering & Mitglied der Geschäftsleitung Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG; Dr. Stefan Schulte, Präsidiumsmitglied im Deutschen Verkehrsforum, Vorsitzender des Vorstandes Fraport AG, unter der Moderation von Jens Flottau, Süddeutsche Zeitung.

[ol] Beim Lenkungskreis Telematik ging es um die Erfassung und Vereinfachung von Mautdiensten in der EU. V.l. Dr. Rittmeier, Buss, Ander, Grünkorn, Prof. Dr. Zeidler und Dr. Schneider

[or] Working Lunch Brüssel: Müller, Oettinger und Ferber MdEP (v. l.) eroieren vorab, was dem Verkehrs- und Energiesektor an Klimaschutzmaßnahmen zugemutet werden kann ohne den Standort Europa zu gefährden.

[ul] Prof. Scheurle kann sich auch andere Varianten als das ETCS-Zugleitsystem vorstellen. Diskutiert haben auf dem Parlamentarischen Abend »Schengen auf der Schiene – Verwirklichung des einheitlichen Signalsystems ETCS für Europas Eisenbahnen«: Dr. Eickholt, Dr. Sommer, Prof. Scheurle, Vinck, Leibbrand und Dr. Leining (v. l.)

[ur] EU-Abgeordnete setzten sich mit den Teilnehmern des gemeinsamen Lenkungskreises Schienenverkehr und Bahntechnologie auseinander. In der Mitte v. l. Kühn MdEP, Dr. Grundmann, Homburg und Cramer MdEP.

■ **Sitzung der Lenkungskreise Bahntechnologie und Schienenverkehr** unter Leitung seiner Vorsitzenden Dr. Hans-Jörg Grundmann, CEO Mobility Division, Industrie Sector, Siemens AG und Ulrich Homburg, in Berlin. Vortragende waren Michael Cramer MdEP, Verkehrsausschuss EP; Ismail Ertug MdEP, Verkehrsausschuss EP und Werner Kuhn MdEP, Verkehrsausschuss EP.

■ **Gemeinsamer Parlamentarischer Abend Schengen auf der Schiene – Verwirklichung des einheitlichen Signalsystems ETCS für Europas Eisenbahnen** des Deutschen Verkehrsforums unter Mitwirkung des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland in Berlin. Podiumsteilnehmer waren Dr. Jochen Eickholt, Chief Executive Officer, Siemens AG Industry Sector Mobility Division Rail Automation; Hans Leibbrand, Präsidiumsmitglied des VDB, Chief Operating Officer, THALES Deutschland GmbH; Dr. Michael Leining, Leiter Leit- und Sicherungstechnik, DB Netz AG; Dr. Stefan Sommer, Leiter Zugbeeinflussung, SBB Infrastruktur; Prof. Klaus-Dieter Scheurle; Karel Vinck, EU- Koordinator für ETCS bei der Europäischen Kommission unter der Moderation von Thiemo Heeg, Frankfurter Allgemeine Zeitung.

■ **Sitzung der Arbeitsgruppe Kommunikation** des Deutschen Verkehrsforums unter Leitung von Ingrid Kudirka, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Gastgeber Toll Collect GmbH in Berlin, Martin Rickmann, Leiter Kommunikation.

August

■ **Working Lunch des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums** im Europäischen Parlament in Brüssel unter Leitung seines Vorsitzenden, Klaus-Peter Müller. Vortragende waren Günther H. Oettinger, Mitglied der Europäischen Kommission, Kommissar für Energie, und Markus Ferber MdEP, Mitglied des Ausschusses für Wirtschaft und Währung, Vorsitzender der CSU Europa-Gruppe im Europäischen Parlament.

[o] Auf dem Symposium Mobilität im Alltag zur 64. IAA ging es um das Mobilitätsverhalten der Zukunft. Auf dem Podium v. l. Prof. Dr. Steiger, Becker, Herz, Prof. Dr. Lenz und Kiepe.

[m] Parlamentarischer Abend »Leise in die Zukunft – Lärmvermeidung im Schienenverkehr« v. l.: Prof. Dr. Guski, Dr. Füglistaler, Dr. Hofreiter MdB und Dr. Grundmann. Dr. Füglistaler macht erstmals öffentlich, dass die lärmverursachende Grauguss-Sohle bei Zügen in der Schweiz ab 2020 verboten ist.

[u] Zum Lenkungskreis Luftverkehr kam auch Bundestagsabgeordneter Pronold MdB (r) und tauschte sich mit Dr. Schulte aus.

September

■ **Symposium Mobilität im Alltag – Wie sind wir künftig unterwegs?** des Deutschen Verkehrsforums unter Mitwirkung des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) anlässlich der 64. IAA PKW in Frankfurt am Main unter Leitung von Ulrich Klaus Becker und Matthias Wissmann, Präsidiumsmitglied im Deutschen Verkehrsforum, Präsident des VDA. Podiumsteilnehmer waren Folkert Kiepe, Beigeordneter, Leiter des Dezernates für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr Deutscher Städtetag; Prof. Dr. Barbara Lenz, Leiterin des Instituts für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt; Prof. Dr. Wolfgang Steiger, Leiter

[o] Das Mobilitätsverhalten wird enorm durch neue Medien und Telematik beeinflusst und viel bequemer. Aber es müssen noch Hindernisse bewältigt werden, stellten auf dem Parlamentarischen Abend »Mobilität 2.0: Vernetzung durch Telematik« fest: Colsman, Ebel, Hüske, Robles, Dr. Springer und Dr. Sustrate (v. l.).

[u] Detthold Aden (m) wird in die Logistik Hall of Fame aufgenommen. Neben ihm seine Frau und Dr. Scheuer (r).

Zukunftstechnologien Volkswagen AG; Dr. Heinrich Stuckenschneider, Vice President Corporate Technology, Leiter Strategisches Marketing, Siemens AG unter der Moderation von Carsten Herz, Handelsblatt.

■ **Sitzung des Lenkungskreises Güterverkehr** des Deutschen Verkehrsforums unter der Leitung von Dr. Jörg Mosolf, in Berlin. Vortragende waren Thomas Jarzombek MdB, Berichterstatter Güterverkehr/Logistik der CDU/CSU-Fraktion; Kirsten Lühmann MdB, Berichterstatterin Güterverkehr/Logistik der SPD-Fraktion; Michael Lohmeier, Corporate Development GOGREEN Deutsche Post AG und Frank Schnabel MBA, Geschäftsführer Brunsbüttel Ports GmbH.

■ **Sitzung des Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt** des Deutschen Verkehrsforums unter der Leitung von Detthold Aden, in Rotterdam. Vortragende waren Siebe Riedstra, Secretary General, Ministry for Infrastructure and Environment of the Netherlands, Den Haag; Lukasz Rozanski, Unit C2, DG MARKT, Europäische Kommission, Brüssel und Hans Smits, President & CEO, Port of Rotterdam.

Oktober

■ **Parlamentarischer Abend Leise in die Zukunft – Lärmvermeidung im Schienenverkehr** der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Anton Hofreiter MdB, in Berlin.

[o] Lenkungskreis Infrastruktur: Es muss mehr Geld in unsere Verkehrswege fließen, das wissen Prof. Scheurle, Dr. v. Thadden, Dr. Stieler und Dr. Florian Eck, stellv. Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum (v. l.).

[u] Lenkungskreis Güterverkehr: Nicht nur Finanzmittel fehlen im Verkehrsbereich, sondern bald auch Fachkräfte, dies diskutieren v. l.: Dr. Mosolf, Marquardt, Klatt und Winn.

Podiumsteilnehmer waren Dr. Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr, Schweiz; Dr. Hans-Jörg Grundmann, CEO Division Rail Systems Infrastructure & Cities Sector, Siemens AG, und Prof. Dr. Rainer Guski, Ruhr-Universität Bochum, Fakultät für Psychologie.

■ **Sitzung der Lenkungskreise Straßenverkehr und Telematik/Telekommunikation** des Deutschen Verkehrsforums unter der Leitung von Ulrich Klaus Becker und Prof. Dr. Gerhard Zeidler, in Berlin. Vortragende waren Christian Guhl, Head of Business Line »Energy«, Dornier Consulting GmbH; Dietmar Meyer, Referatsleiter LA 20 – Innovative und kommunikative Fahrzeugtechnologien & Kraftfahrzeugtechnik (Sicherheit), BMVBS; Christian Rodler, Geschäftsführung NSN Deutschland, Nokia Siemens Networks GmbH & Co. KG; Pawel Stelmaszczyk, Head of Unit C.3 – Intelligent Transport Systems, DG MOVE, Europäische Kommission.

November

■ **Sitzung des Lenkungskreises Bahntechnologie** unter der Leitung von Dr. Hans-Jörg Grundmann, in Berlin. Vortragende waren Dr. Klaus Baur, Präsidiumsmitglied im Deutschen Verkehrsforum, Vorsitzender der Geschäftsführung Bombardier Transportation GmbH Deutschland; Andreas Kohn, Director, International Airworthness Cooperation Product Integrity Division, Airbus und Marcel Verslype, Executive Director, European Railway Agency.

■ **Kolloquium 2011 branchen:netzwerk Transport & Logistik, Effizient und nachhaltig – die Zukunft der Logistik** der COMMERZBANK AG in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrsforum, in Berlin. Begrüßung durch Andreas Schmidt, Bereichsvorstand Großkunden der COMMERZBANK AG und Thomas Hailer. Podiumsteilnehmer waren Björn Albert, Industry Head Transport und Logistik, COMMERZBANK AG; Volker Böhringer, Managing Director Central Europe, Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH; Hermann Grewer, Präsident Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.; Dr. Matthias Händle, Geschäftsführender Gesellschafter Hamm Reno Group; Dr. Andreas Scheuer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, unter der Moderation von Claudia Kleinert.

■ **Sitzung des Lenkungskreises Luftverkehr** des Deutschen Verkehrsforums unter der Leitung von Dr. Stefan Schulte, in Berlin. Vortragende waren Ursula Heinen-Esser MdB, Florian Pronold MdB, Stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, Landesvorsitzender der Bayern SPD.

■ **Veranstaltung Mobilität 2.0: Vernetzung durch Telematik** des Deutschen Verkehrsforums unter Leitung von Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler, in Berlin. Podiumsteilnehmer waren Johann Friedrich Colsman, Kabinettsmitglied des Kommissars für Industrie und Unternehmen Antonio Tajani, Europäische Kommission; Peter Ebel, Abteilungsleiter Telematik und Infotainment Daimler AG; Mathias Hüske, Leiter Onlinevertrieb, Vertriebssysteme (CIO) Deutsche Bahn Vertrieb GmbH; David Robles, Google Geo Products; Dr. Johannes Springer, Leiter Technik Connected Car T-Sytems International GmbH; Dr. Volker Sustrate, Geschäftsführender Gesellschafter HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, unter der Moderation von André Tonn, rbb Inforadio.

■ **Logistik Hall of Fame 2011** im BMVBS mit PSts. Dr. Andreas Scheuer MdB, Mitglied der Jury und im Nominierungs-Komitee der Logistik Hall of Fame und der Unterstützung des Deutschen Verkehrsforums in Berlin. Mitwirkende waren Anita Würmser, Vorsitzende der Jury der Logistik Hall of Fame und Geschäftsführerin wuermser.communications; Dr. Hartmut Ostrowski, Laudator, Vorsitzender des Vorstandes der Bertelsmann AG, Gütersloh. Geehrt wurde Detthold Aden.

Januar

■ **Sitzung der Arbeitsgruppe Kommunikation** unter Leitung von Ingrid Kudirka, in Berlin. Vortragender war Georg Küffner, Redakteur Technik und Motor, Frankfurter Allgemeine Zeitung.

■ **Sitzung des Lenkungskreises Infrastruktur** des Deutschen Verkehrsforums unter der Leitung seines Vorsitzenden Dr. Frank Stieler, Vorstandsvorsitzender HOCHTIEF Aktiengesellschaft, in Berlin. Vortragende waren Prof. Klaus-Dieter Scheurle; Dr. Goetz von Thadden, Principal Advisor, European PPP Expertise Centre EPEC.

Februar

■ **Sitzung des Lenkungskreises Güterverkehr** des Deutschen Verkehrsforums unter der Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, in Berlin. Vortragende waren Stefan Klatt, Head of Public Affairs Corporate Communications, MAN SE; Andreas Marquardt, Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr; Aloys Winn, Mitglied des Vorstandes Schenker Deutschland AG.

■ **Veranstaltung Politik trifft Logistik: Ausbau leistungsfähiger Logistikketten für den Exportstandort Deutschland** der DVZ Deutsche Logistik-Zeitung, der Commerzbank AG und des Deutschen Verkehrsforums in Berlin. Begrüßung durch Oliver Detje, Verlagsleiter Geschäftsbereich Logistik & Transport, DVV Media Group GmbH; Sven Gohlke, Vorsitzender der Geschäftsleitung Großkunden Region Ost, Commerzbank AG und Thomas Hailer. Podiumsgäste waren Sts. Prof. Klaus-Dieter Scheurle und Detthold Aden; Moderation Björn Helmke, DVZ.

[o] Politik trifft Logistik: Im Dialog waren Prof. Scheurle (2. v. l) und Aden (3. v. l.) – weitere Teilnehmer waren v. l. Gohlke, Dr. Dieter Flechsenberger, Geschäftsführender Gesellschafter DVV Media Group GmbH, Hailer und Helmke.

[u] Im historischen Siemenssaal diskutierten Hersteller und EU-Vertreter, wie Züge schneller zugelassen werden können: Kohn, Dr. Grundmann, Verslype und Dr. Baur (v. l.)

FOREN UND POSITIONEN 2011/2012

Lenkungskreise

Bahntechnologie

Dr. Hans-Jörg Grundmann, CEO Mobility, Siemens AG

Themenauswahl:

- Europäische Schienenverkehrspolitik
- Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission
- Zulassungsverfahren von Schienenfahrzeugen und Flugzeugen in Europa und weltweit – Von der Luftfahrtbranche lernen?

Güterverkehr

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

Themenauswahl:

- Strategiegespräch zur deutschen Güterverkehrspolitik, u.a. zum Aktionsplan Güterverkehr und Logistik
- Marktchance Offshore für Häfen bei Bau und Wartung
- CO_2-Accounting in der Logistik – Vorbild Smartway?
- BAG-Berichts zu Arbeitsbedingungen im Logistiksektor
- Praxisbericht zur Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation in der Logistik

Häfen und Schifffahrt

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

Themenauswahl:

- Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes
- Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
- Akzeptanz und Priorisierung von Infrastrukturprojekten für die Anbindung der Häfen
- Hafen- und Logistikpolitik Niederlande/Deutschland
- EU-Richtlinieentwurf Dienstleistungskonzessionen

Infrastruktur

Dr. Peter Noé, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft (bis August 2011)
Dr. Frank Stieler, Vorstandsvorsitzender HOCHTIEF Aktiengesellschaft (ab August 2011)

Themenauswahl:

- Strategiegespräch mit den Themen Planungskosten und -beschleunigung sowie Verkehrsinfrastrukturfinanzierung
- Vorabpräsentation des Gutachtens »Institutionelle Lösungen für die Bundesfernstraßenfinanzierung: Eine Analyse aus ökonomischer und juristischer Sicht«
- Verkehrsinfrastrukturpolitik in Deutschland
- Weiterentwicklung von ÖPP für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in Europa

Luftverkehr

Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstandes Fraport AG

Themenauswahl:

- Wettbewerbsgerechte Umsetzung des EU-Emissionshandels im Luftverkehr
- Betriebszeiten der deutschen Flughäfen
- Gesellschaftliche Akzeptanz des Infrastrukturausbaus
- EU Airport Package

Schienenverkehr

Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr DB Mobility Logistics AG

Themenauswahl:

- Europäischen Schienenverkehrspolitik
- Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission

Straßenverkehr

Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr des ADAC

Themenauswahl:

- Telematik-Politik und Aktionspläne in Deutschland und EU
- Informations- und Kommunikationstechnologien für die Elektromobilität
- Kommunale Straßeninfrastruktur – Zustand, Erhalt und Finanzierung
- Weichenstellungen für den langfristigen Ausbau und Erhalt der Straßenverkehrsinfrastruktur
- Strategien und Maßnahmen zu Reduktion von Verkehrslärm

Telematik/Telekommunikation

Prof. Dr. Gerhard Zeidler, Ehrenpräsident des Präsidialrats DEKRA e.V.

Themenauswahl:

- Europäischer Mautdienst EETS: Vorgaben und Umsetzung in Deutschland sowie Bewertung aus Sicht der Branche
- Test »Anwendungsplattform Integrierte Mobilität«
- Praxisbeispiel Car2Gether: Car-Sharing mit Telematik

Arbeitsgruppe Kommunikation

Ingrid Kudirka, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Deutsches Verkehrsforum e.V.

Themenauswahl:

- Gastgeber Toll Collect GmbH mit Erläuterung zu den Datenschutzmaßnahmen der Maut- und Kontrolldaten.
- Diskussion mit Georg Küffner, Redaktion Technik und Motor der FAZ über Verbesserung der Kommunikation von Know-How-Trägern aus Unternehmen in die Medien.

Positionspapiere

- Gemeinsamer Appell von BDI und Deutschem Verkehrsforum zur Verkehrsinfrastruktur
- Stellungnahme zum Entwurf des Fortschrittberichts 2012 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung
- Stellungnahme zum Weißbuch der Europäischen Kommission
- Lang-LKW –Klarheit schaffen
- Gemeinsame Erklärung zum EU-Emissionshandel von BDI, ADV, BDLI, BTW, Deutsches Verkehrsforum, BDL, BDF
- Stellungnahme zur Konsultation »Clean Transport Systems« der Europäischen Kommission
- Stellungnahme zum Richtlinienentwurf Dienstleistungskonzessionen der Europäischen Kommission

Parlamentsgruppen

Das Deutsche Verkehrsforum unterstützte im Jahr 2011 folgende interfraktionelle Parlamentsgruppen des Deutschen Bundestages:

Schienenverkehr

Vorstand: Winfried Hermann MdB (bis Juni 2011), Dr. Anton Hofreiter MdB (ab 08.06. 2011), Ulrich Lange MdB, Uwe Beckmeyer MdB, Patrick Döring MdB, Sabine Leidig MdB, Geschäftsführer: Thomas Hailer

Binnenschifffahrt

Sprecherin und Sprecher: Torsten Staffeldt MdB, Matthias Lietz MdB, Gustav Herzog MdB, Herbert Behrens MdB, Dr. Valerie Wilms MdB

PRÄSIDIUM DES DEUTSCHEN VERKEHRSFORUMS

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

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

Dr. Klaus Baur
Vorsitzender der Geschäftsführung
Bombardier Transportation GmbH Deutschland

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

Prof. Dr. Wilhelm Bender (bis 4/2011)
Vorsitzender des Vorstandes
Fraport AG 1993-2009

Dr. Olaf Berlien
Mitglied des Vorstandes
ThyssenKrupp AG

Hans-Georg Brinkmann
Vorsitzender der Geschäftsleitung
Kühne + Nagel (AG & Co) KG

Dr. Uwe Franke
Vorsitzender des Vorstands
BP Europa SE

Dr. Christoph Franz
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG

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

Dr. Hans-Jörg Grundmann
CEO Division Rail Systems
Infrastructure & Cities Sector
Siemens AG

Ulrich Homburg
Vorstand Personenverkehr
DB Mobility Logistics AG

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

Dr. Peter Noé (bis 8/2011)
Mitglied des Vorstands
HOCHTIEF Aktiengesellschaft
Vorsitzender des Vorstandes
HOCHTIEF Concessions AG

Andreas Renschler
Mitglied des Vorstandes
Leiter Daimler Trucks
Daimler AG

Dr. h.c. Hans M. Schabert (bis 4/2011)
Vorsitzender der Geschäftsführung
LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG

Norbert Schüßler
Geschäftsführender Gesellschafter
Schüßler-Plan Consult GmbH

Dr. Stefan Schulte (ab 4/2011)
Vorsitzender des Vorstandes
Fraport AG

Dieter Schweer
Mitglied der Hauptgeschäftsführung
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
(BDI)

Dr. Frank Stieler (ab 8/2011)
Vorstandsvorsitzender
HOCHTIEF Aktiengesellschaft

Hermann Ude (bis 3/2011)
Mitglied des Vorstands
Deutsche Post AG
CEO DHL Global Forwarding, Freight

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

Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler
Ehrenpräsident des Präsidialrats
DEKRA e.V.

Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr
Ehrenvorsitzender des Präsidiums
Vorsitzender des Aufsichtsrates Dürr AG

Stand: März 2012

MITGLIEDER DES DEUTSCHEN VERKEHRSFORUMS

A

- AAE Ahaus Alstätter Eisenbahn GmbH, Ahaus-Alstätte
- ACV Automobil-Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland, Köln
- ADAC e.V., München

adesse anwälte, Berlin

- AD HOC European Relations, Gütersloh
- AGES International GmbH & Co. KG, Langenfeld
- Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, Berlin
- ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
- Andreas Schmid Logistik AG, Gersthofen
- A.T. Kearney GmbH, Berlin
- AUDI AG, Ingolstadt
- Autobahn Tank & Rast GmbH, Bonn
- Autohof – Tanken – Rasten – Parken eG, Herbolzheim

B

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

C

- Captrain Deutschland GmbH, Berlin
- Commerzbank AG, Frankfurt/M
- CON MOTO Consulting Group GmbH, München
- CSC Deutschland Solutions GmbH, Wiesbaden

D

- Daimler AG, Stuttgart
- DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg
- DEKRA e.V., Stuttgart
- Dettmer Group KG, Bremen
- Deutsche Bahn AG, Berlin
- Deutsche Bank AG, Frankfurt/M
- Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt/M
- Deutsche Post AG, Bonn
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG, Köln
- DFDS Seaways GmbH, Cuxhaven
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen
- DHL Freight GmbH, Bonn
- DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Köln
- Dornier Consulting GmbH, Friedrichshafen
- duisport. Duisburger Hafen AG, Duisburg
- DVB Bank SE, Frankfurt/M
- DVV Media Group GmbH, Hamburg
- Dyckerhoff AG, Wiesbaden

E

- EADS Deutschland GmbH, München
- Emch + Berger Holding GmbH, Berlin
- Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart

F

- Fährhafen Sassnitz GmbH, Sassnitz-Neu Mukran
- Fichtner Water and Transportation GmbH, Stuttgart
- Fiege Stiftung & Co. KG, Greven
- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), Berlin
- Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf
- Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg
- Flughafen Köln/Bonn GmbH, Köln
- Flughafen München GmbH, München
- Flughafen Nürnberg GmbH, Nürnberg
- Fraport AG, Frankfurt/M
- Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS), Nürnberg

G

- GEFCO Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf
- Gerd Körner Consulting KG, Weiterstadt
- Goldenstein & Partner Rechtsanwälte Steuerberater, Potsdam

H

- HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Hannover
- Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln
- Hafen Hamburg Marketing e.V., Hamburg
- Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
- Hamburg Port Authority AöR, Hamburg
- Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft KG, Hamburg
- Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., Berlin
- HCL GmbH, Eschborn
- Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, Osnabrück
- HOCHTIEF Aktiengesellschaft, Essen
- HOLM GmbH (House of Logistics & Mobility), Frankfurt/M
- Horst Mosolf GmbH & Co. KG, Kirchheim/Teck

I

- i4 Transportation GmbH & Co. KG, Mannheim
- IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin
- IBM Deutschland GmbH, Ehningen
- IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG, Duisburg
- Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH, Düsseldorf
- Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen

J

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

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

- LEHNKERING GmbH, Duisburg
- Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, Göppingen
- Linklaters LLP, Berlin
- LNC LogisticNetwork Consultants GmbH, Hannover
- Logica Deutschland GmbH & Co. KG, Frankfurt/M
- Logplan GmbH, Frankfurt/M
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München

M

- Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg
- MAN Truck & Bus AG, München
- Max Aicher GmbH & Co. KG, Freilassing
- McKinsey & Company, Inc., München
- Messe Frankfurt Venue GmbH, Frankfurt/M
- MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, Mannheim
- Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig
- M&M Militzer & Münch Deutsche Holding GmbH, Hof
- M. M. Warburg & CO KGaA, Hamburg
- MTU Aero Engines GmbH, München

N

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

O

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

P

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

R

- Railistics GmbH, Wiesbaden
- Reederei Jaegers GmbH, Duisburg
- Reverse Logistics GmbH, Dornach
- Rhenus AG & Co. KG, Duisburg
- RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim
- Robert Bosch GmbH, Stuttgart
- Roland Berger Strategy Consultants GmbH, Düsseldorf
- Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG, Dahlewitz

S

- Schenker AG, Essen
- Schenker Deutschland AG, Kelsterbach
- Schnellecke Group AG & Co. KG, Wolfsburg
- Schüßler Plan Consult GmbH, Düsseldorf
- Seaports of Niedersachsen GmbH, Oldenburg
- Seehafen Wismar GmbH, Wismar
- SHS Business Consultants GbR, München
- Siemens AG, Erlangen
- SPIEKERMANN AG Consulting Engineers, Düsseldorf
- Steria Mummert Consulting AG, Münster
- strabau GmbH, Niederau bei Meißen

T

- Talgo (Deutschland) GmbH, Berlin
- TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt/M
- Thales Deutschland GmbH, Stuttgart
- ThyssenKrupp AG, Essen / Düsseldorf
- Toll Collect GmbH, Berlin
- TransCare AG, Wiesbaden
- TransInvest Holding AG, St. Gallen
- T-Systems International GmbH, Frankfurt/M
- TUIfly GmbH, Hannover

U

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

V

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

W

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

Z

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

Stand: März 2012

> www.verkehrsforum.de