DVF
Deutsches Verkehrsforum

REPORT

2018/2019

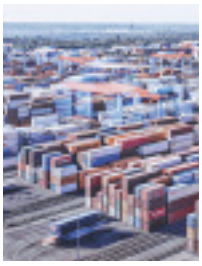
#smartmove

DEUTSCHES VERKEHRSFORUM
REPORT 2018/2019

WWW.VERKEHRSFORUM.DE

Inhalt:

Digitalisierung und Vernetzung 6
Finanzierung und Infrastruktur 12
Energie und Umwelt 16
Nationale Standortpolitik 20
Europa und Internationales 26
Chronik 2018/2019 32
Im Fokus 46
Präsidium des Deutschen Verkehrsforums 48
Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums 50



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:
AdobeStock (S. 13), Andreas Scheuer/Studio Weichselbaumer (S. 6), BLG LOGISTICS (S. 11), BMU/Sascha Hilgers (S. 16), BVG/O. Lang (S. 29), © DBT/Inga Haar (S. 14), Deutsche Bahn AG (Titel, S. 4, 7, 21), Deutscher Bundestag / Thomas Trutschel (S. 9), EM (S. 20), Deutscher Bundestag (S. 10), EPPGroup-Photo: MLahousse (S. 26), Flughafen München GmbH (S. 25), Erika Borbély Hansen (S. 34), HHLA/Thies Rätzke (S. 27),IMO (S. 34), macamoca Wesel (S. 29), Siemens-Pressebild (S. 17)

Layout und Produktion: www.amadea-berlin.de
Berlin, Februar 2019

Die Chancen sehen

Das vergangene Jahr gestaltete sich verkehrspolitisch außergewöhnlich: Selten erfuhr der Verkehrssektor eine solche öffentliche Aufmerksamkeit. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung setzte starke verkehrspolitische Akzente – mit dem Bekenntnis zum dauerhaften Investitionshochlauf, mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz, mit der Stärkung von Schiene und ÖPNV sowie der Gründung der Bundesautobahngesellschaft. Gleichzeitig zeigte sich beispielhaft, dass versäumte Investitionen in die Infrastruktur dramatische Folgen haben.

Überwiegend kritisch geprägt war das letzte Jahr infolge der umweltpolitischen Diskussionen um Fahrverbote sowie durch einzelne geleakte Diskussionsansätze aus der Klimaschutz-AG der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität. Das Deutsche Verkehrsforum arbeitet in dieser wichtigen Arbeitsgruppe daran mit, Vorschläge zu unterbreiten, um das Klimaziel »minus 42 Prozent CO_2 bis 2030« zu erreichen. Dabei gibt es erheblichen Klärungsbedarf, wie dieser tief greifende Wandel in so kurzer Zeit gestaltet werden kann. Doch wir sollten gleichzeitig den Blick auf die Chancen richten. Sie liegen nicht nur in einem verbesserten Klimaschutz, sondern auch darin, die Zukunft für unsere Industrie zu sichern, die Verkehrsinfrastruktur intensiver zu nutzen oder auch die Nutzerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit durch die Möglichkeiten der Digitalisierung zu erhöhen. Ohne Anstrengungen wird dieses Ziel allerdings nicht zu erreichen sein. Daher hat das DVF-Präsidium in einem Brief an die vier Minister für Verkehr, Wirtschaft, Finanzen und Umwelt massive Investitionen in den Klimaschutz bei allen Verkehrsträgern gefordert. Denn das Verfehlen dieses Sektorziels hat künftig finanzielle Folgen für Deutschland.

Für den Erfolg beim Klimaschutz ist eine konsequente Digitalisierung des Verkehrssektors erforderlich. Die Bundesregierung muss unbedingt dafür sorgen, das mobile Breitband entlang der Verkehrswege und für die Logistikzentren schnell auszubauen. Wenn wir neue Mobilitätsformen erschließen und den bestehenden Güterverkehr leistungsfähiger gestalten wollen, muss die flächendeckende Versorgung mit mobiler Breitbandtechnologie zeitnah erfolgen.

Ein Hemmnis für die Mobilitätsbranche ist der Mangel an Fachkräften. Es fehlen Mitarbeiter sowohl in den Unternehmen als auch bei den Planungs- und Genehmigungsbehörden. Das Vorhaben eines Fachkräfteeinwanderungsgesetzes für Arbeitskräfte aus Nicht-EU-Ländern ist begrüßenswert. Gleichzeitig müssen wir die eigenen Potenziale effektiver nutzen und die betreffenden Berufe attraktiver gestalten.

Auf anderen Gebieten hat die Regierung bestehende Hemmnisse bereits abgebaut, etwa durch das Zukunftsbündnis Schiene und den Masterplan Schienengüterverkehr, die Aufhebung der Befahrensabgaben und die Förderung emissionsarmer Motoren. Beim Straßennetz sind neben dem gezielten Ausbau weiterhin Sanierung und Modernisierung nötig. In wichtigen Seehäfen müssen die seewärtigen Zufahrten angepasst und die Hinterlandanbindungen verbessert werden. Im Luftverkehr stehen die Strukturreform der Fluggastkontrollen und die Entlastung bei den regulatorischen Kosten im Pflichtenheft.

Dank der Sachkompetenz und des Engagements unserer Mitglieder waren wir auch im vergangenen Jahr ein wichtiger Ratgeber für die politischen Entscheidungsträger. Detaillierte Informationen zu unserer Arbeit finden Sie in diesem Report.

Ihr
Dr. Jörg Mosolf

Digitalisierung
und Vernetzung

Die Digitalisierung im Mobilitätssektor wirkt als Effizienzwerkzeug: Sie erleichtert die Vernetzung unterschiedlicher Dienstleister und Akteure, steuert Auslastung und Kapazitäten und ermöglicht eine stärkere Kundenbindung durch maßgeschneiderte Angebote. Diese Bündelungseffekte wirken sich auch positiv auf den Klimaschutz aus. Ohne Investitionen in die digitale Infrastruktur, wie Glasfasernetz, ETCS, künstliche Intelligenz und Automatisierung, können die Klimaziele nicht erreicht werden.

»Wir bringen Gigabitnetze in alle Regionen und schaffen damit die Voraussetzung für alle Innovationen der Mobilität 4.0. Damit verpassen wir der Mobilität in Deutschland ein kräftiges Upgrade.«

Andreas Scheuer MdB,
Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Für die fortschreitende Digitalisierung der Branche wird das Datennetz immer wichtiger. Schon im Vorfeld der letzten Versteigerung von Mobilfunkfrequenzen 2015 hat sich das DVF für eine Versorgungsverpflichtung der Provider mit einem leistungsfähigen Datennetz entlang der Hauptschienenstrecken und Bundesautobahnen starkgemacht. Mit der nächsten Frequenzvergabe fordert das DVF, die Bandbreiten auszubauen und auch dem nachgeordneten Netz, Knotenpunkten und Logistikzentren ein Upgrade zu verpassen. Gleiches gilt für den Ausbau des Glasfasernetzes.

Die Bundesnetzagentur hat versucht, dem Mobilitätsstandort Deutschland mit neuen, weitergehenden Versorgungsauflagen gerecht zu werden. Auf der Habenseite finden sich Versorgungsauflagen entlang der wichtigsten Verkehrswege und Frequenzspektren für lokale Nutzer, beispielsweise aus der Industrie und Logistik. Auch die Entscheidung, bei der Flächendeckung mit 5G auf die ab 2025 frei werdenden niedrigeren und darum wirtschaftlicheren Frequenzen zu setzen, ist nachvollziehbar. Es fehlen aber Perspektiven für die immer noch verbleibenden weißen Flecken auf der Landkarte. Die vorgeschriebenen 500 Stationen je Mobilfunkbetreiber im ländichen Raum bis 2022 sind nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Es fehlt eine Übergangsstrategie, wenigstens mit geringeren, aber nutzbaren Bandbreiten und mit verlässlichen Fristen in die Fläche zu gehen.
Es braucht eine starke Bundesnetzagentur, um die Mängel auszubügeln. Ein ständiges Controlling des Ausbaus mit eigenen Messungen der Bundesnetzagentur muss sicherstellen, dass sich eine signifikante Verbesserung der Versorgungssituation einstellt – vor allem auch entlang der Verkehrsadern. Schon heute besteht dringender Handlungsbedarf: Erst die Messungen der Deutschen Bahn auf den Hauptverkehrsadern haben gezeigt, dass die Funkabdeckung an den Verkehrswegen den bisherigen Ausbauverpflichtungen hinterherhinkt. Die Funklochkommunen müssen die Möglichkeit bekommen, mit den lokalen Frequenzen eigene Ausbauinitiativen voranzutreiben, und dafür vom Bund gefördert werden.

STANDPUNKT

Digitale Daseinsvorsorge: Infrastruktur ertüchtigen, Netzleistung ausbauen

- **Breitbandausbau:** Priorität für Verkehrswege und Logistikknoten; Monitoring und Einforderung der Netzbandbreite durch die Bundesnetzagentur; Übergangsstrategie für die Erschließung der Fläche; zügige Ausweitung der lokalen Testfelder zur Erprobung von 5G
- **Automatisierung:** Testfelder für die Automatisierung bei allen Verkehrsträgern ausweiten
- **Schiene:** flächendeckender Austausch der Signalsysteme mit europäischer Leit- und Sicherungstechnik und digitalen Stellwerken; Förderung der während der Migration notwendigen Doppelausrüstung der Schienenfahrzeuge
- **Straße:** Ausbau der Verkehrsinformationsdienste; Verbesserung der Prognosequalität; Ausbau intelligenter Infrastrukturelemente
- **Luftverkehr:** Förderung von Umsetzungsmaßnahmen für neue Flugsicherungstechnologien im Rahmen des SESAR-Programms bei der Flugsicherung, den Fluggesellschaften und Flughäfen
- **Wasserstraße:** Unterstützung des Ausbaus der River Information Services
- **Mobilität 4.0 für den ÖPNV:** ÖPNV-Datenplattform Delfi langfristig absichern; Mobilitätsdatenplattform in die mCloud und den Mobilitäts-Daten-Marktplatz integrieren; Verbreitung von E-Ticketing weiter fördern
- **Künstliche Intelligenz** für Kapazitätsmanagement, Prognosen und individualisierte Angebote nutzen
- **Digitale Verwaltung:** Ertüchtigung der Verwaltungsinfrastruktur mit entsprechenden Schnittstellen, zum Beispiel digitale Anbindung an Logistikketten, papierlose Genehmigungs- und Zulassungsprozesse

Stadtverkehr braucht Digitales

Jeder Bürger ist im Schnitt jeden Tag 39 km und 80 Minuten unterwegs, so die aktuellen Ergebnisse der Studie »Mobilität in Deutschland 2017« des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Insgesamt sind das in Deutschland 260 Millionen Wege pro Tag. Der Bericht zeigt: Mobilität ist auch weiterhin ein fester Bestandteil unseres Alltags. Gerade die Ballungsräume haben dabei den größten Zuwachs an Verkehrsaufkommen und -leistung zu schultern. Unter den Verkehrsmitteln hat das Automobil mit rund 57 Prozent auch weiterhin den größten Anteil an diesen Wegen. Bei der Wachstumsdynamik liegt der sogenannte Umweltverbund – Busse, Bahnen und Fahrrad – jedoch vorn.

Diese Zahlen geben die Richtung für die verkehrspolitische Strategie des Bundes und der Länder vor, um mit dem offensichtlichen Verkehrswachstum in der Alltagsmobilität umzugehen. Aufgrund der Klimaziele der Bundesregierung und durch die gerichtlich verordneten Fahrverbote in einigen Städten ist dies eine große Herausforderung. Die Entwicklung muss vor allem durch neue Initiativen im öffentlichen Nahverkehr und eine Digitalisierungsstrategie begleitet werden.

Bedarfsgerechte Angebote

Gerade mit Blick auf überlastete Innenstädte und die laut BMVI-Studie unzufriedenen ÖPNV-Kunden in den Randgebieten müssen die Einpendler stärker als bisher adressiert werden. Das DVF fordert: Dazu sollten Busse, Bahnen und neue Mobilitätsdienste ihre Kräfte bündeln. Änderungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sollten diese Zusammenarbeit gezielt unterstützen. Es gilt gewissermaßen, das Anruf-Sammel-Taxi und den Rufbus zu entstauben, digital aufzupeppen und salonfähig zu machen. Auch Verkehre mit variabler Linienführung und virtuellen Haltestellen gehören in den Werkzeugkasten.

Bisher dauert die Zulassung neuer Angebote durch die Behörden selbst für etablierte Nahverkehrsunternehmen länger als 9 Monate, die Sondierungsgespräche davor können sich ebenso lange hinziehen. Damit neue Angebote zeitnah umgesetzt werden können, muss der Genehmigungsprozess beschleunigt werden. Klarere rechtliche Rahmenbedingungen zur Einordnung der Mobilitätsdienste sind daher dringend notwendig. Denkbar wäre eine neue Klassifizierung von Poolingangeboten im PBefG. Das BMVI hat eine Überprüfung und Anpassung des PBefG für die laufende Legislaturperiode vorgesehen. Das DVF bringt sich aktiv in diesen Prozess ein.

»Durch Mobilitätsmanagement wird es gelingen, innovative Services entlang von Mobilitätsketten zu gestalten. Das schafft enorme Potenziale für die Verlängerung der Wertschöpfungskette und neue Reisemöglichkeiten für die Kunden.«

Ulrich Klaus Becker, DVF-Präsidiumsmitglied und Vizepräsident für Verkehr ADAC Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.

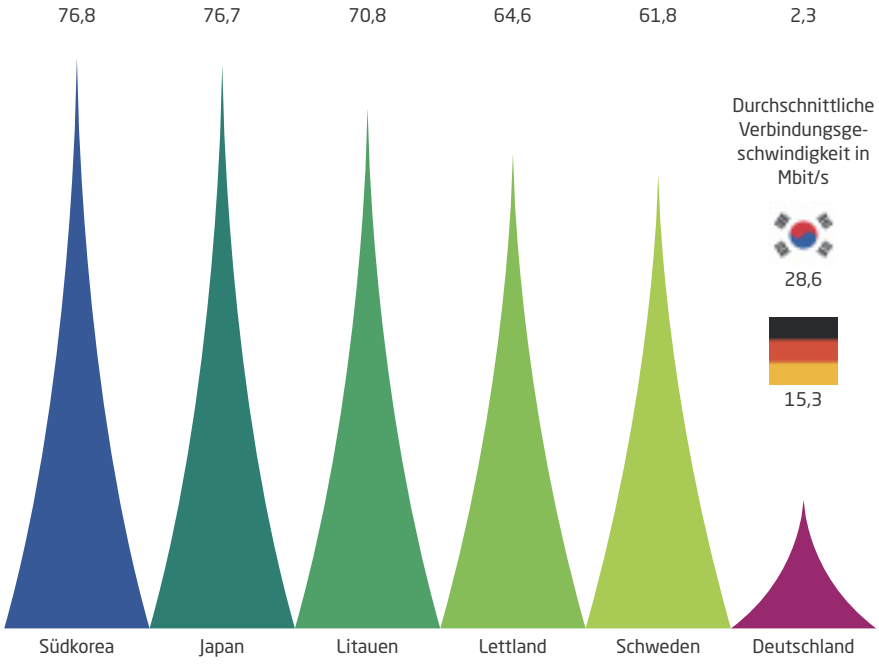
Datenbasis schaffen

Im Bereich der Information und des Vertriebs sind die Potenziale der Digitalisierung noch deutlich ausbaufähig. Oftmals existieren nur isolierte Pilotprojekte, obwohl die Bausteine zur Angebotsverbesserung am Markt frei verfügbar sind. Es fehlen in breiter Anwendung beispielsweise verkehrsträgerübergreifende Bezahlsysteme und Prognosen zur Parkraumsituation. Verkehrsprognosen fließen zu selten in die Verkehrssteuerung und die Echtzeitmeldungen des ÖPNV ein, und intelligente Mobilitätsdienste sind noch nicht in das ÖPNV-Angebot integriert. Zudem setzt die Nutzung wechselnder Verkehrsmittel bei den Bürgern Informationsbereitschaft, Technikaffinität und Einarbeitungszeit voraus.

Für zuverlässige Prognosen und bedarfsgerechte Echtzeitinformationen müssen die vorhandenen selbstlernenden Systeme auf die ebenso vorhandene Datenbasis des öffentlichen Verkehrs angesetzt werden. Eine solche digitale Ertüchtigung der Verkehrssysteme in den Städten und Gemeinden – und damit auch des ÖPNV – muss Teil der Investitionspakete im Zuge der Klimapolitik werden. Das DVF und seine Mitglieder arbeiten aktiv an der europäischen Initiative mit, Fahrplandaten und andere Informationen für Mobilitätsdatenplattformen länderübergreifend digital verfügbar zu machen. Wie wichtig die digitale Begleitung der Verkehrsteilnehmer auf ihren Wegen ist, zeigt eine Befragung von Infas im Auftrag des DVF. Gerade die jüngere Generation informiert sich über Fahrtrouten, Fahrtzeiten des öffentlichen Verkehrs und Staus mit Hilfe ihres Mobilgerätes. Dabei ist das Gros der Nutzer mit dem Angebot der einzelnen Dienstleistungen zufrieden. Diese grundsätzliche Bereitschaft, digitale Werkzeuge zu nutzen, muss noch stärker aktiviert werden.

Kaum Glasfaser in Deutschland

Anteil stationärer Breitbandanschlüsse, realisiert mit Glasfaser in ausgewählten OECD-Staaten im Dezember 2017, in %



Quelle: Statista

Mehrwert der digitalen Schiene

Der Schlüssel, um mehr Personen und Waren kostengünstiger, pünktlicher, umweltfreundlicher und flexibler auf der Schiene zu transportieren, liegt in der europäischen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) und digitalen Stellwerken. Zu diesem Ergebnis kommt die vom BMVI in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie. Auch das DVF unterstützt die entschlossene und zügige Digitalisierung der Schiene, um die angestrebte deutliche Kapazitätssteigerung im Personen- und Güterverkehr zu erreichen. Diese Kapazitätsgewinne sind nötig, um das wachsende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, ohne dabei weitere Flächen zu verbrauchen.

Der Bund und die Branche sprechen sich für eine flächendeckende Einführung neuer Leit- und Sicherungstechnik sowie digitaler Stellwerke aus. Für eine erfolgreiche systemische Umstellung sind jährliche Investitionen in Höhe von rund 1,5 Milliarden Euro zusätzlich erforderlich, die eine zügige Grundsatzentscheidung für den Investitionsetat des Verkehrshaushalts erfordern.

Die digitale Vernetzung bietet darüber hinaus enorme Chancen zur Prozessverbesserung in den Häfen, der Schifffahrt und der Luftfahrt. Das mit 64 Millionen Euro bis 2020 dotierte Förderprogramm des Bundes für Innovative Hafentechnologien (IHATEC) ist stark nachgefragt und ausgeschöpft. Das DVF begrüßt deshalb den Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages ein Nachfolgeprogramm ab 2021 mit den erforderlichen Mitteln auszustatten. Ein weiterer positiver Schritt ist die Förderung digitaler Testfelder in den Häfen und die Aufnahme von Digitalisierungsmaßnahmen in den künftigen Masterplan Binnenschifffahrt. Schließlich spielt die Digitalisierung im Rahmen der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität

»Um die Eisenbahn als Herzstück vernetzter und moderner Mobilität zu etablieren, ist es erforderlich, auch die digitalen Innovationen auf der Schiene voranzutreiben. Voraussetzung dafür ist eine gleichberechtigte Behandlung der Verkehrsträger seitens der Politik auch in Sachen Digitalisierung: Genauso wie für das Fernstraßennetz muss die Versorgung mit schnellem Mobilfunk künftig auch für das Schienennetz gewährleistet werden.«

Cem Özdemir MdB,
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag

eine wichtige Rolle. Die digitale Vernetzung und das automatisierte Fahren erhöhen die Effizienz und Nachhaltigkeit im gesamten Verkehrssystem. Sie liefern somit in Zukunft einen unverzichtbaren Beitrag zum Klimaschutz.

Digitalisierung für Vision Zero

Das DVF hat sich an der Verbändeinitiative von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer beteiligt, um die Ausrüstung von Nutzfahrzeugen mit Abbiegeassistenten voranzutreiben. Hier leistet die Digitalisierung einen wichtigen Beitrag zur Vision Zero – der Reduzierung der Verkehrstoten. Unternehmen wie Mobileye bieten bereits Nachrüstlösungen für bestehende Flotten an. Das Ziel dieser Assistenzsysteme ist es, die Verkehrssituation visuell zu erfassen, zu verstehen und darauf zu reagieren. Laut Unfallstatistik ist der Faktor Mensch für 93 Prozent der Unfälle verantwortlich. Mit einem Entscheidungsspielraum von 2 Sekunden aufgrund von Warnsignalen aus Assistenzsystemen ließen sich fast alle Auffahrunfälle vermeiden. Ein Zusatznutzen der Assistenzsysteme liegt in der Analyse des Fahrverhaltens und der Identifizierung von Hotspots im Straßenverkehr. Die Abbiegeassistenten der neuesten Generation wurden speziell mit dem Schwerpunkt auf den Stadtverkehr entwickelt. Durch strategisch angebrachte Sensoren werden gezielt schwache Verkehrsteilnehmer erkannt, und es wird mit einem zweistufigen Warnsystem auf Ereignisse im Umfeld reagiert.

Blockchain: Neue Rolle für den Logistiker

Neben Datenplattformen für den Personenverkehr werden Datendrehscheiben für den Logistiksektor immer wichtiger. Dienstleister wie DAKOSY haben bereits einzelne Hubs in Häfen, Binnenhäfen und Flughäfen digitalisiert. Zunehmend kommt im Logistiksektor die Blockchain-Technologie zum Zuge, gerade in Deutschland gibt es schon erste Anwendungen. Das Ziel der Blockchain ist es, dass Transaktionen leichter direkt unter Partnern abgewickelt und dokumentiert werden können und dezentral organisiert werden. Damit droht der Mittelsmann, zum Beispiel Banken oder Spediteure, beim Datenaustausch zunächst überflüssig zu werden. Das DVF erachtet es daher als wichtig an, dass Logistiker sich bereits heute in diesem Bereich Kompetenz erarbeiten. Aus seiner Historie als Bitcoin-Währung heraus ist die Blockchain noch mit einem extremen technischen Overhead versehen, der die Sicherheit im verteilten System garantieren soll. Um den Aufwand, die Rechenleistung, die Latenz und den ökologischen Fußabdruck zu optimieren, ist es wichtig, dass ein Teil der Akteure einander vertraut. Auch die Einschränkung des Nutzerkreises einer Blockchain hilft.

Die Blockchain steht technisch im Wettbewerb zum Plattformansatz. Aber vielleicht ist die Zukunft auch eine Kombination aus beiden Lösungsansätzen. Denn selbst wenn die Blockchain eigentlich keinen »Kümmerer« braucht, läuft sie flüssiger und kostengünstiger mit einem Trustee. Logistiker können ihre Rolle stärken, indem sie sich in die neue Technologie mit ihrem guten Namen als Vertrauensinstanz einbringen oder die Blockchain gemeinschaftlich betreiben. Auch Systemhäuser und Banken können sich so quasi neu erfinden. Das DVF sieht hier aber auch den Staat in der Pflicht. Er muss diese Entwicklungen begleiten, indem digitale Verfahren wie sogenannte Smart Contracts juristisch sattelfest abgesichert werden und die Behörden digitale Schnittstellen für den Datenaustausch schaffen.

»Als Startpunkt ist eine Grundsatzentscheidung in einem möglichst breiten Konsens und mit möglichst vielen Beteiligten vonnöten, die den Beginn des Einstiegs in die Bahn 4.0 mit digitaler Signaltechnik und digitalen Stellwerken markiert.«

Wolfgang Wiehle MdB, stellvertretender Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag

KI im Verkehrsbereich marktreif

Auf dem Gebiet der künstlichen Intelligenz (KI) ist Deutschland für den Mobilitätssektor gut aufgestellt: Hier sind viele Konzepte unter Einsatz der KI marktreif und befinden sich bereits im Einsatz, während in anderen Anwendungsfeldern noch experimentiert wird. Deutsche Unternehmen sind ganz vorn mit dabei, wenn es darum geht, Daten zusammenzuführen, sie zu analysieren, automatisiert Entscheidungen zu fällen und die Güte der Ergebnisse bei künftigen Entscheidungen einzubeziehen. Gerade angesichts der Herausforderungen, die durch Klimaschutz und Verkehrswachstum auf den Sektor zukommen, ist die KI unverzichtbar. Künstliche Intelligenz kann die vernetzte Mobilität leichter erfassbar, nutzbar und damit attraktiver machen, sie kann Prozesse automatisieren, um bedarfsgerecht reagieren zu können, sowie Kapazitäten und die Auslastung optimieren, um dadurch das Verkehrsaufkommen maximal zu bündeln. So werden beispielsweise in der Logistik Frachtdaten ausgewertet, um falsch deklariertes Gefahrgut frühzeitig zu identifizieren; Kameras erfassen den Zustand von Bahnsteigen oder die Sicherheitslage. Bereits heute sind datenschutzkonforme Lösungen verfügbar, damit Verkehrsunternehmen abschätzen können, wie sich die Kundenströme bewegen und voraussichtlich entwickeln werden oder wie viele Personen den Nachtbus erwischen müssen. Damit kann der ÖPNV seine Kapazitäten optimal steuern, auch das wirkt positiv in Richtung Klimaziele.

»Es gibt in den Wertschöpfungsketten der Logistik eine ganze Reihe von ungenutzten Potenzialen, die Produktivität zu steigern sowie den Handel und die Zahlungsströme sicherer, konsistenter, transparenter und zuverlässiger zu machen. Deshalb ist die Zeit reif für die Blockchain.«

Wolfgang Wendt,
DVF-Präsidiumsmitglied und
Mitglied der Geschäftsführung
IBM Deutschland GmbH

Das alles ist eine gute Ausgangsbasis für den Mobilitätsstandort Deutschland, die jetzt weiter ausgebaut werden muss. Gerade die öffentlichen Verkehrsunternehmen sind auf Unterstützung angewiesen, den Schritt zur Mobilität 4.0 zu machen. Dazu zählen die Beratung, aber auch die Finanzierung von Investitionen und Umsetzungsprozessen. Beides neben den betrieblichen Aufgaben zu realisieren ist eine Herausforderung für die Unternehmen, die im Sinne der digitalen Daseinsvorsorge von der öffentlichen Hand begleitet werden muss, fordert das DVF.

Finanzierung
und Infrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur ist die Lebensader unserer Volkswirtschaft, deshalb brauchen wir leistungsfähige Verkehrswege sowohl für den Individualverkehr als auch für bündelnde Verkehrsmittel wie das Schiff und die Güterbahn. Eine ähnlich große Bedeutung haben das Stromnetz und die Breitbandinfrastruktur. Das Geld ist da, der Investitionshochlauf ist seit der letzten Legislaturperiode gesichert, kommt aber zu langsam in der Infrastruktur an. Es fehlen Planungs- und Baukapazitäten, und die Verfahren bei der Planung und Genehmigung von Bauprojekten dauern immer noch zu lange. Mehr Personal und Reformen sind daher dringend nötig, um den Investitionsstau zu beenden.

»Der nun vorgelegte Gesetzesentwurf zur Planungsbeschleunigung ist ein wichtiges Signal der Bundesregierung, dass sie das Thema ernst nimmt. Alle Maßnahmen nutzen direkt dem Bürger, dem Arbeitnehmer, der Industrie und der Logistikwirtschaft.«

Nikolaus Graf von Matuschka, DVF-Präsidiumsmitglied und CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft

Die Prioritäten des Bundesverkehrswegeplans haben sich bereits zum Teil in den Investitionsplänen der Bundesregierung niedergeschlagen. Wichtige Projekte, die der Standort dringend braucht, sind die seewärtigen Zufahrten, das 740-m Netz im Schienenverkehr, die Vorbereitung des Deutschlandtakts und die Stärkung der Verkehrsknoten bei allen Verkehrsträgern. Insgesamt sind im Verkehrsinvestitionshaushalt 2019 rund 14 Milliarden Euro vorgesehen – ein klares Signal für die vom DVF geforderte Verstetigung und Fortsetzung des Investitionshochlaufs. Die Umsetzung der Baumaßnahmen geht trotz vorhandener Finanzmittel jedoch nur schleppend voran.

Planungsprozesse beschleunigen

Darum fordert das DVF, die Vorschläge aus dem Innovationsforum Planungsbeschleunigung konsequent umzusetzen. Unter Leitung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und unter der Mitwirkung vieler Experten – auch aus dem DVF heraus – werden hier Maßnahmen aufgezeigt, die zu einer schnelleren Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten führen. Der Koalitionsvertrag hat sich diese 12-Punkte-Strategie des BMVI zu eigen gemacht. Das Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz greift erste Maßnahmen daraus auf, die kurzfristig vom deutschen Gesetzgeber angestoßen werden können.

Wichtige Maßnahmen im Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz sind unter anderem die Erweiterung der Möglichkeiten, eine Plangenehmigung statt einer Planfeststellung zu erteilen, soweit eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist und die Einführung einer einheitlichen Klagebegründungsfrist mit Nachfrist nur in begründeten Fällen. Eine Entlastung für das Personal vor Ort birgt die Möglichkeit zur Einsetzung von Projektmanagern, um die Verfahren zu straffen und zu bündeln. Sinnvoll ist auch die Bündelung von Anhörungen zu Schienenprojekten beim Eisenbahn-Bundesamt, denn bisher sind für die Beteiligung von Bürgern, Verbänden und Behörden 33 Länderbehörden zuständig. Durch die Zusammenlegung beim Eisenbahn-Bundesamt werden Schnittstellen

STANDPUNKT

Planungsbeschleunigung weiterentwickeln

- Über das Planungsbeschleunigungsgesetz hinaus auch das Fachplanungsrecht nach dem Personenbeförderungsgesetz anpassen, damit auch bei U- und Straßenbahnen vereinfachte Verfahren möglich sind
- Zentrale Elemente für zügigere Planungs- und Genehmigungsverfahren in das Verwaltungsverfahrensgesetz integrieren
- Entwicklung einer Sachverständigen-Grundlage, um eine neue Verordnung zum Baulärm mit rechtlichen Vorgaben für die Zumutbarkeit von Immissionen durch Baulärm zu beschließen.
- Stärkere Integration von Raumordnungsbelangen in das Planfeststellungsverfahren bis hin zu einem integrierten Genehmigungsverfahren
- Erlass einer Bundeskompensationsverordnung, um dem Vorgehen und der Bewertung einen länderübergreifenden Rahmen zu geben
- Das Bundesnaturschutzgesetz um eine Regelung zur Einrichtung von Kartier- und Artendatenbanken in den Bundesländern ergänzen. Ausgleichsmaßnahmen im Artenschutz mithilfe von Ökopools / Ökopunkten erleichtern
- Die EU-Wasserrahmenrichtlinie konkretisieren, um Planungsprozesse zu beschleunigen
- Die Personalkapazitäten bei Behörden ausbauen
- Auf allen Ebenen mehr partnerschaftliche Instrumente nutzen: vom Partnering bis zu ÖPP
- Umwelt- und Naturschutzvorgaben transparent und handhabbar halten und mit klarem Stichtagsbezug versehen

reduziert, Doppelprüfungen vermieden und Synergien sinnvoll genutzt. Die Möglichkeit, schon vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit vorbereitenden Baumaßnahmen zu beginnen, kann ebenfalls beschleunigend wirken. Eine weitere wichtige Regelung ist die Erweiterung der Liste von Vorhaben, für die das Bundesverwaltungsgericht die erste und zugleich letzte Gerichtsinstanz ist.

Weitere Maßnahmen einführen

Das Bundesverkehrsministerium war gut beraten, in einem ersten Schritt nur solche Gesetze zu ändern, bei denen dies unkritisch und mit geringem Zeitverzug möglich war. Das DVF plädiert weiterhin dafür, es nicht bei diesen Maßnahmen zu belassen. Während also die Änderungen aus dem neuen Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz hoffentlich in Kürze greifen, müssen schon die nächsten Änderungen vorbereitet und in Angriff genommen werden.

Die Beschleunigung darf außerdem nicht vor regionalen Verkehrsprojekten haltmachen, fordert das DVF. Auch für neue U- und Straßenbahnen müssen vereinfachte Verfahren möglich sein. Der Druck nimmt an dieser Stelle weiter zu, denn die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sollen erhöht werden mit der Konsequenz, dass sie auch zügig abfließen müssen, also verbaut werden. Zielführend wäre außerdem, beschleunigende Ansätze im Verwaltungsverfahrensgesetz zu verankern, um Reformen allen Infrastrukturmaßnahmen gleichermaßen zukommen zu lassen.

Eine weitere Zukunftsaufgabe ist die Entwicklung einer Sachverständigen-Grundlage für eine neue Verordnung zum Baulärm, denn sonst erfordert jede Lärmsanierung automatisch eine Planfeststellung. Vielversprechend ist ebenfalls der Ansatz einer stärkeren Integration von Raumordnungsbelangen in das Planfeststellungsverfahren – bis hin zu einem integrierten Genehmigungsverfahren. Das steht auch so in der 12-Punkte-Strategie des Bundesverkehrsministeriums.

Weiterhin gibt es für den Umwelt- und Artenschutz gute Vorschläge, die geprüft und umgesetzt werden sollten. Mit einer Bundeskompensationsverordnung soll ein länderübergreifendes koordiniertes Vorgehen erreicht werden. Ebenfalls diskutiert werden Ökopools und Ökopunkte, um Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere für den Artenschutz, zu beschleunigen. Zudem gibt es Prüfaufträge aus dem Koalitionsvertrag wie die Wiedereinführung der Präklusion. Was aber fehlt, ist ausreichendes Personal zur Planung und Genehmigung. Zwar wurde die Personalausstattung der Behörden in Ländern, Kommunen und dem Bund auf dem Papier aufgestockt, aber die Planstellen werden nur zögerlich besetzt, und bereits heute sind weitere Engpässe absehbar.

»Es müssen gezielt Verwaltungsmängel identifiziert und beseitigt werden, um die Mittel effizienter zu verbauen und Projekte schneller fertigzustellen. Generell soll das Budgetrecht des Bundestags aber nicht angetastet werden.«

Ingrid Remmers MdB, verkehrspolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion DIE LINKE

Partnerschaften ausbauen

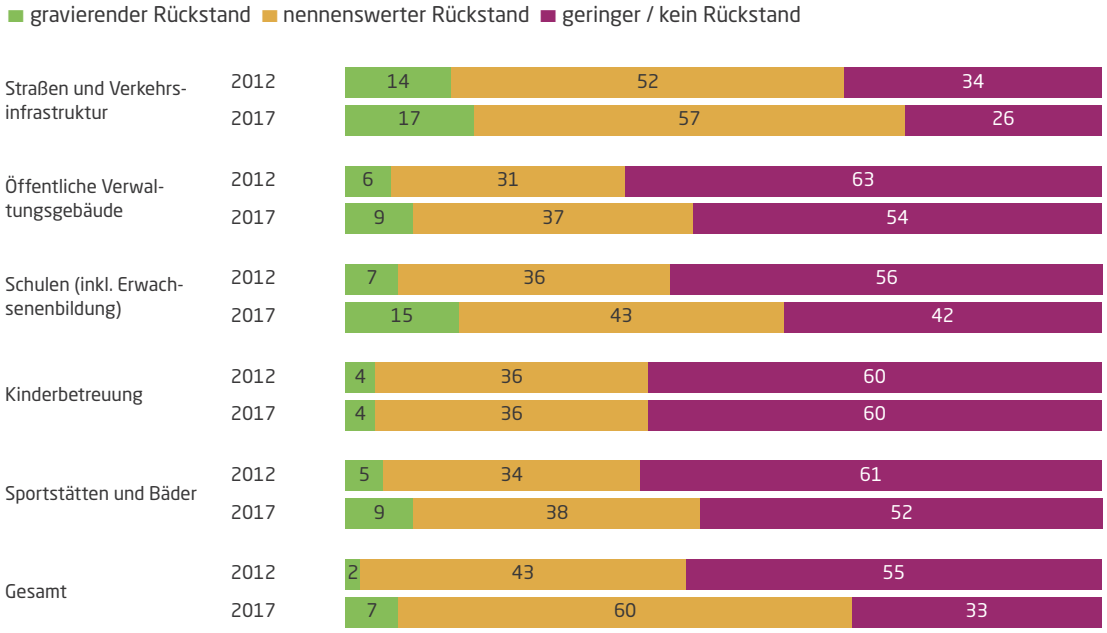
Angesichts des andauernden Personalmangels in der Verwaltung gilt es, mit den vorhandenen knappen Ressourcen besser zu wirtschaften. Der Staat muss auf allen Ebenen mehr partnerschaftliche Instrumente nutzen: vom Partnering bis zu öffentlich-privaten-Partnerschaften (ÖPP). Das ist wichtig, denn die richtigen wirtschaftlichen Anreize helfen, die Planungs- und Bauzeit zu verkürzen und die Qualität der Leistung zu erhöhen.

Der Bundesrechnungshof hat im Austausch mit dem DVF bestätigt, dass man sich mit dem Bundesverkehrsministerium auf eine gemeinsame Grundlage für die Wirtschaftlichkeitsrechnung geeinigt habe, sodass einem fairen Vergleich zwischen partnerschaftlichen Lösungen und herkömmlicher Leistungsbestellung nichts mehr im Wege steht. Gleichzeitig muss sich diese Zusammenarbeit auch in Prozessen und Verfahren niederschlagen, indem die Abläufe modernisiert und noch stärker die Vorteile der Digitalisierung genutzt werden, beispielsweise durch Building Information Modeling (BIM). Das DVF fordert, die vom BMVI geplanten Pilotprojekte zu Partnerschaften und BIM zügig umzusetzen, damit die Erfahrungen dem gesamten Projektportfolio zugutekommen können.

Infrastrukturgesellschaft aufbauen

Ein weiterer Baustein sind die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen IGA und das Fernstraßenbundesamt. Beide befinden sich im Aufbau und bis zum Jahr 2021 soll der Betriebsübergang der Auftragsverwaltung abgeschlossen sein.

Entwicklung der Investitionsrückstände in ausgewählten Bereichen



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2018, durchgeführt vom Difu von August bis Oktober 2017

Dafür müssen 13.000 Mitarbeiter überzeugt werden, zur Bundesgesellschaft zu wechseln; 500 verschiedene Softwareausprägungen müssen harmonisiert werden. Das DVF fordert, die Herkulesaufgabe anzunehmen und nicht nur eine weitere nachgeordnete Behörde zu schaffen. Die Restrukturierung muss dazu genutzt werden, um echte Neuerungen, beispielsweise einen Investitions- und Zustandsbericht, Risikobudgets, langfristige mehrjährige Finanzierungspläne und partnerschaftliche Elemente, einzuführen.

Kundenfreundliches Bauen

Die Modernisierung der Infrastruktur ist ein höchst komplexer Prozess und erfordert eine langfristige Finanzierungssicherung für die Stabilität des Schienennetzes. Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) gibt es seit 2009 eine vorbildliche und langfristige Mittelsicherheit für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), wie Netz, Station und Energie. Sie gewährleistet die Qualität des Schienennetzes. Darüber hinaus erhöht sie die Effizienz und Flexibilität durch mehrjährige Planbarkeit. Die Herausforderung der aktuellen Verhandlungen zur LuFV III liegt darin, die notwendige hohe Bautätigkeit mit möglichst geringen Einschränkungen für die Kunden umzusetzen. Dafür sollen die Erkenntnisse aus dem Runden Tisch Baustellenmanagement berücksichtigt und die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die Kunden möglichst gering gehalten und reduziert werden. Die Verhandlungen über die LuFV III enden zum Frühjahr 2019, sodass die Regelungen am 1. Januar 2020 in Kraft treten können.

Kommunen aktiv unterstützen

Auch bei der kommunalen Verkehrsinfrastruktur muss eine immense Investitionslücke geschlossen werden. Der von den Kommunen wahrgenommene Investitionsrückstand ist im Jahr 2017 laut KfW-Kommunalpanel auf knapp 159 Milliarden Euro gestiegen. Davon entfallen rund 39 Milliarden Euro auf die Straßen- und Verkehrsinfrastruktur und den öffentlichen Personennahverkehr.

Daher ist es zu begrüßen, dass die Mittel für Investitionen in die kommunale Verkehrsinfrastruktur über das GVFG bis zum Jahr 2021 stetig auf 1 Milliarde Euro erhöht werden sollen. Gerade vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele und der verordneten Fahrverbote gilt: Die Ballungsräume dürfen mit ihren Verkehrsproblemen nicht alleingelassen werden. Wie die Studie des BMVI »Mobilität in Deutschland« zeigt, wird der öffentliche Personennahverkehr gerade dort gut angenommen. Darum ist die Umsetzung der geförderten Sofortmaßnahmen zur Luftreinhaltung ebenso wichtig wie die schnelle Überführung der zusätzlichen GVFG-Mittel in Projekte. Die Fahrzeugflotten müssen nachgerüstet und aufgestockt und die Infrastruktur erweitert werden, damit Busse und Bahnen nicht Opfer des eigenen Erfolges werden.

Energie
und Umwelt

Ausgehend vom Pariser Klimaabkommen und den Klimaschutzbeschlüssen der Europäischen Union (EU) hat die Bundesregierung ein ehrgeiziges Ziel vorgegeben: Der deutsche Verkehrssektor soll seine CO_2-Emissionen bis 2030 um mindestens 40 Prozent senken. Dafür bedarf es einer gewaltigen qualitativen Umstellung der Energiebasis, der Antriebe und des Zusammenspiels der Verkehrsträger. Alle Akteure im Deutschen Verkehrsforum erhöhen ihre Anstrengungen, um künftig deutliche absolute Emissionssenkungen zu erreichen. Der Klimaschutz im Verkehrssektor ist ein Jahrhundertprojekt.

»Wir stehen vor großen Fragen: Wie können wir die Mobilität neu organisieren? Wenn wir es gut machen, schützen wir nicht nur erfolgreich das Klima, sondern steigern auch die Lebensqualität in den Städten. Auch ökonomisch ist der Klimaschutz für den Verkehrssektor eine Riesenchance. Denn er macht unsere Unternehmen fit für die Märkte der Zukunft.«

Svenja Schulze,
Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Um verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze für eine nachhaltige, bezahlbare und klimafreundliche Mobilität zu entwickeln, hat die Bundesregierung die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) eingerichtet. Das DVF wirkt im Lenkungskreis der NPM und in der Arbeitsgruppe zum Klimaschutz im Verkehr mit, die Maßnahmen zur Erreichung des Klimaziels 2030 vorschlagen soll. Um in den nächsten 10 Jahren hohe Emissionsreduktionen zu erreichen, muss der Modernisierungsprozess im gesamten Verkehrssektor deutlich beschleunigt werden. Im Straßenverkehr stellt die Elektromobilität sehr hohe Investitionsanforderungen an die Wirtschaft und die Verbraucher. Auch die öffentlichen Investitionen müssen deutlich erhöht und beschleunigt werden. Dies betrifft die öffentlichen Flotten, den ÖPNV, die Schienenwege und die Wasserstraßen. Der Infrastrukturausbau für Ladestrom und alternative Kraftstoffe muss noch stärker unterstützt und bürokratische Hemmnisse müssen beseitigt werden. Außerdem ist ein schneller Ausbau der Digitalisierung und Automatisierung bei allen Verkehrsträgern für den Klimaschutz unabdingbar. Mit der Lastenteilungsverordnung der EU und dem künftigen Klimaschutzgesetz wird ein Verfehlen des Sektorziels finanzielle Konsequenzen für Deutschland haben. Dies birgt Gefahren: Die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag müssen bei der Ausgestaltung des Klimaschutzgesetzes Sorge dafür tragen, dass den Verbrauchern und den Unternehmen nicht die Mittel entzogen werden, die sie dringend benötigen, um die klimapolitisch geforderte Umstellung zu vollziehen. Es ist darauf zu achten, dass die soziale Akzeptanz der Maßnahmen und die Wirtschaftlichkeit der Mobilität in Deutschland erhalten bleiben. Notwendig ist ein Rahmen, der die Umstellung fördert, der aber den Beteiligten auch hinreichend Zeit, Optionen und Spielräume lässt, um diese fundamentale Transformation erfolgreich umzusetzen.

Umstellung im Straßenverkehr wird ein Kraftakt

Die deutsche Automobilindustrie will den bevorstehenden Transformationsprozess offensiv gestalten und weitet ihr

STANDPUNKT

Klimaschutz im Verkehrssektor

- Klimaschutz im Verkehr wird epochaler Kraftakt. Zentrale Bausteine sind neue Antriebe und Kraftstoffe, mehr Effizienz, Vernetzung und Digitalisierung.
- Der Erfolg der Elektromobilität hängt von ihrer Akzeptanz und der Ladeinfrastruktur ab. Der Ausbau Letzterer ist stark zu beschleunigen und bürokratische Hindernisse sind zu beseitigen.
- Mittelfristig sind in großem Umfang eFuels, Brennstoffzellenantriebe und Wasserstofftankstellen oder Oberleitungssysteme für schwere Lkw erforderlich. Kurzfristig können LNG und Biokraftstoffe helfen.
- Damit der ÖPNV, die Schiene und die Wasserstraße Anteile übernehmen können, sind für sie massive Investitionen nötig.
- Änderungen der Besteuerung und der Maut können wirksame Signale zur Anschaffung von Niedrigemissionsfahrzeugen setzen. Die Steuern und die Maut dürfen aber nur langfristig, planbar und schrittweise angepasst werden. Mobilität muss bezahlbar bleiben. Niedrigemissionsfahrzeuge müssen in ausreichender Zahl verfügbar und wettbewerbsfähig sein.
- Regulatorische Instrumente, die kaum einen klimapolitischen Nutzen haben, starke Akzeptanzprobleme hervorrufen oder technologische Vorfestlegungen beinhalten, sind zu vermeiden, etwa Tempolimits und E-Fahrzeugquoten.
- Auch für den Luftverkehr und die Schifffahrt müssen saubere Kraftstoffalternativen bereitgestellt werden.
- Der Luftverkehr und die Seeschifffahrt brauchen eine globale Klimaschutzregelung durch die ICAO und IMO.
- Die digitale Vernetzung und Automatisierung muss für alle Verkehrsträger schnell und effektiv ausgebaut werden.

Angebot an batterieelektrischen Pkw deutlich aus. Die Umstellung des Bestands von 47 Millionen Pkw in Deutschland bedeutet auch für die Verbraucher einen Kraftakt, der nicht in 10 Jahren vollzogen sein wird. Noch schwieriger ist die Elektrifizierung schwerer Lkw, die in Deutschland ein Drittel der Gesamtemissionen des Verkehrs ausmachen. Das DVF hat sich dafür ausgesprochen, den Blick nicht auf einzelne Technologien zu verengen, sondern alle Ansatzpunkte zu nutzen. Für schwere Nutzfahrzeuge sind LNG-Antriebe eine gute, kurzfristig verfügbare Option. Außerdem müssen e-Fuels, Wasserstoff/Brennstoffzelle und der Oberleitungs-Lkw gefördert werden. Biokraftstoffe werden einen stärkeren Beitrag leisten müssen. Für leichte Nutzfahrzeuge und Busse im Stadtverkehr ist die Umstellung auf batterieelektrische Antriebe eine realistische Möglichkeit. Die Logistikunternehmen und kommunalen ÖPNV-Unternehmen sind zur Investition in elektrische Flotten bereit.

Luftqualität und Zukunft Diesel

Neben dem Klimaschutz ist die Verbesserung der Luftqualität in den städtischen Belastungsschwerpunkten eine große Herausforderung. Das DVF hatte in der Expertengruppe II des Nationalen Forums Diesel an der Erarbeitung von konkreten Maßnahmenvorschlägen mitgearbeitet. Das Sofortprogramm Saubere Luft ist von der Bundesregierung auf 1,5 Milliarden Euro aufgestockt worden. Die Mittel stehen im Zeitraum von 2017 bis 2020 insbesondere für saubere ÖPNV-Flotten und Digitalisierungsmaßnahmen im städtischen Verkehr zur Verfügung. Zusätzlich stellt der Bund 430 Millionen Euro für die Hardwarenachrüstung von kommunalen Fahrzeugen bereit. Dem vorangegangen war eine Vereinbarung der Koalitionsspitzen zur Nachrüstung von Diesel-Pkw und zur Flottenmodernisierung. Das DVF setzt auf das gemeinsame Ziel, die Mobilität zu erhalten und Fahrverbote zu verhindern oder abzumildern. Mit Blick auf den Klimaschutz ist der Beitrag des Dieselantriebs zur CO_2-Senkung unverzichtbar.

Emissionsfreier Schienenverkehr

Das DVF unterstützt die Ziele der Bundesregierung zur Elektrifizierung und Nutzung alternativer Antriebe im Schienenverkehr; sie ergänzen sich. Die Bundesregierung hat sich vorgenommen, die Elektrifizierung der Strecken auf 70 Prozent im Jahr 2025 zu erhöhen. Auf weniger frequentierten Strecken, deren Elektrifizierung unverhältnismäßig teuer wäre, sollte hingegen auf alternative Antriebe gesetzt werden. Damit könnte der Schienensektor seine CO_2-Emissionen auf null senken. Mit Förderprogrammen für Fahrzeuge und die Tankstelleninfrastruktur kann diese Umstellung zügig eingeleitet werden. Das DVF arbeitet im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr an den Eckpunkten für die Förderinstrumente und bringt hierbei das Wissen der Praktiker ein. Die technischen Lösungen sind vielzählig und erforscht. So bietet die Bahnindustrie bereits emissionsfreie Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb ebenso wie mit rein batterieelektrischen Antrieben und deren Mischformen an.

See- und Luftverkehr international regeln

Die Schifffahrt und die Häfen erhöhen ihre Investitionen in saubere Antriebe und Kraftstoffe. LNG wird in Zukunft als Kraftstoffalternative für Seeschiffe eine große Bedeutung haben. In Deutschland werden Bunkerstationen für LNG gebaut und ein nationales LNG-Terminal ist in Vorbereitung. Um den Prozess zu beschleunigen, sind einheitliche Genehmigungs- und Bebunkerungsstandards in allen deutschen Häfen erforderlich. Außerdem müssen der Landstrom und der Strom von Kraftwerksschiffen abgabenseitig entlastet werden. Im Masterplan Binnenschifffahrt spielt die Antriebsmodernisierung eine wichtige Rolle.

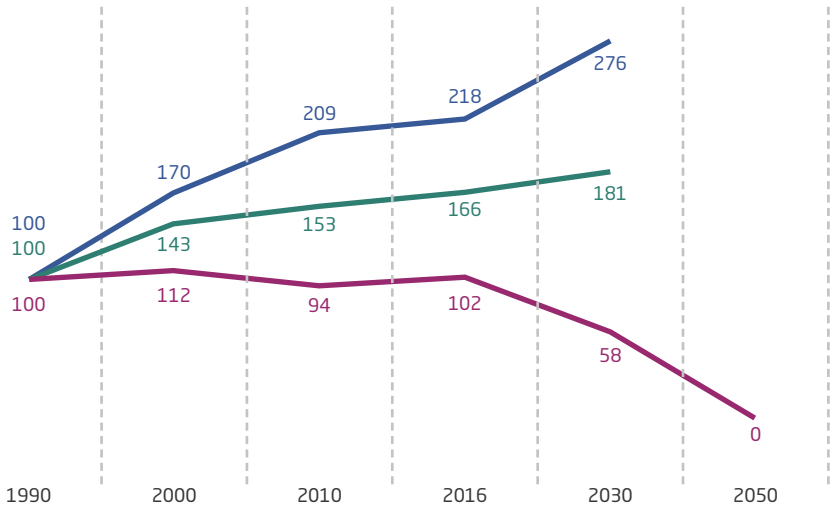
Auch für die Fluggesellschaften muss der Einsatz von alternativen Flugkraftstoffen ausgebaut sowie die Effizienz der Prozesse in der Luft und am Boden erhöht werden. Regulatorisch richten sich große Anstrengungen auf die Vorbereitung des internationalen Systems zur Emissionsreduktion CORSIA. Es soll ab dem Jahr 2021 weite Teile des inter-

»Natürlich ist es richtig, dass Europa ambitionierte Klimaziele verfolgt. Die europäischen Nutzfahrzeughersteller halten Minderungsziele von 7 Prozent bis 2025 und von 16 Prozent bis 2030 für sehr anspruchsvoll, aber machbar. Bei den schweren Lkw schießen die Vorstellungen von Kommission und Parlament jedoch weit über das Ziel hinaus.«

Bernhard Mattes, DVF-Präsidiumsmitglied und Präsident des Verbands der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Änderung des CO_2-Ausstoßes Verkehr vs. Verkehrsleistung in Deutschland, in Prozent*

■ Güterverkehr in Mrd. tkm ■ Personenverkehr in Mrd. km ■ CO_2 in Mio. t



* 1990 = 100 Prozent, Werte 2030/2050 sind Prognose bzw. Ziel
Quelle: Deutschland in Zahlen

nationalen Luftverkehrs erfassen, und die bisherige Einbeziehung der europäischen Airlines in das EU-Emissionshandelssystem muss vollständig durch CORSIA ersetzt werden.

Verkehrslärm reduzieren

Um die Anwohner an lärmbelasteten Schienenstrecken zu entlasten, rüsten die Betreiber des Schienengüterverkehrs ihre Züge auf leise Bremssysteme um und setzen neue leisere Wagen ein. Gemeinsam haben sich die Regierung und die Branche zur Halbierung des Lärms bis zum Jahr 2020 bekannt. Die Zwischenbilanz fällt positiv aus. Die Deutsche Bahn hat rund zwei Drittel ihrer Güterwagen mit leiser Bremstechnik ausgerüstet. Bis Ende 2020 sollen alle Güterwagen der DB AG geräuscharm fahren. Auch die privaten Güterwagenhalter stellen ihre Flotten kontinuierlich auf leise Technik um.
Im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene arbeiten der Bund und das DVF an Maßnahmen zur weiteren Lärmreduktion. Im Frühjahr 2019 sollen erste Zwischenergebnisse vorgestellt werden, die bis 2020 in einen Masterplan münden. Rund 180.000 Wagen sind im deutschen Netz unterwegs, darunter 60.000 von europäischen Güterwagenbetreibern. Um sicherzustellen, dass alle in Deutschland verkehrenden Wagen leiser fahren, muss das Gesetz zur Senkung des Schienenlärms schnellstens durch die EU bestätigt werden, damit es in Kraft treten kann.

Auch die Flughäfen und Fluggesellschaften messen der Lärmsenkung und dem Schutz der Anwohner eine hohe Bedeutung bei. In lärmarmes Fluggerät und Schallschutzmaßnahmen an den Flughäfen fließen Investitionen in Milliardenhöhe. Die Bundesregierung hat im Evaluierungsbericht an den Deutschen Bundestag bestätigt, dass das bestehende Fluglärmgesetz sein Schutzziel erreicht. Die Lärmgrenzwerte sind angemessen. Sie entsprechen weiterhin dem Stand der Forschung. Das DVF spricht sich gegen eine Verschärfung der Lärmschutzgrenzwerte aus.

»Wir wünschen uns einen Ausgleich dafür, dass wir unsere Bemühungen für eine noch klimafreundlichere Schiene verstärken. Im Fernverkehr fahren wir zu 100 Prozent mit Ökostrom. Auf der anderen Seite zahlen wir sehr hohe energiepolitische Steuern und leisten erhebliche Abgaben.«

Dr. Richard Lutz,
DVF-Präsidiumsmitglied und
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Bahn AG

Nationale
Standortpolitik

In der breiten Öffentlichkeit wird viel über den Fachkräftemangel in der Pflege, in Schulen oder Kitas diskutiert. Mittlerweile ist das Problem des Personalmangels auch im Verkehrssektor gravierend. Das DVF hat unter seinen Mitgliedern abgefragt, in welchen Bereichen Arbeitskräfte fehlen. Die Unternehmen haben so gut wie in allen Berufsfeldern Bedarf und reagieren darauf mit eigenen Personalgewinnungsmaßnahmen in vielfältiger Weise. Allerdings sehen sie auch Handlungsbedarf aufseiten der Politik.

»Die Planungsverlässlichkeit von großen Infrastrukturprojekten in Deutschland muss sich deutlich verbessern. Wir brauchen eine zügige Aufstockung des Planungspersonals, zum Beispiel in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Das ist eine sehr große Herausforderung.«

Christian Pegel MdL,
Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Die DVF-Mitglieder decken nahezu das gesamte Spektrum der Mobilitätswelt ab: Alle Verkehrsträger, den Personen- und Güterverkehr, die Consulting- und Baubranche, Hersteller und Start-ups sind hier vertreten. Das Ergebnis der Umfrage zeigt, dass ein Mangel sowohl im akademischen Bereich als auch bei den Ausbildungsberufen und gering qualifizierten Jobs zu verzeichnen ist. Auffällig ist ein Defizit an Experten in der Informations- und Kommunikationstechnologie, also an Digitalisierungsexperten. Auch Ingenieure verschiedener Fachrichtungen sowie Planer, Fluglotsen und Berater gibt es zu wenige. Bei den Ausbildungsberufen fehlen neben Fahrern von Lkw, Tankwagen, Bus-/U-Bahn-Fahrern und Lokführern auch Maschinisten, Kfz-Handwerker, Techniker, Verfahrensmechaniker, Disponenten, Mitarbeiter an Hafen- und Flughafenterminals und in der Binnenschifffahrt. Ausnahmslos alle befragten Unternehmen beteiligen sich selbst aktiv in der Aus- und Weiterbildung, größere an verschiedensten Recruitingprogrammen und Anreizmodellen. Aber die Wirtschaft sieht auch die Politik in der Pflicht, insbesondere in vier Handlungsfeldern:

- Erweiterung des Arbeitskräftereservoirs: Regelung der Zuwanderung und Entlastung von Familien im Hinblick auf die Betreuung und Pflege von Angehörigen
- Verbesserung im Bildungswesen, zum Beispiel bessere Ausbildungsinfrastruktur und -initiativen vor allem für Zukunftsberufe, Umstellung der Unilandschaft auf Nanodegrees in der Weiterbildung, Beschleunigung der Lkw-Fahrer-Ausbildung, die Verschlankung der IHK-Sachkundeprüfung
- Work-Life-Balance: etwa durch bezahlbaren Wohnraum, ein arbeitnehmerfreundliches Umfeld wie sichere Lkw-Parkplätze, Flexibilisierung der Höchstarbeitszeit, einheitliche EU-Regelungen
- Imagepflege: qualifikationsgerechte Bezahlung, gesellschaftliche Akzeptanz der Berufe, Aufwertung der Lehre und Fachausbildung

Ein erhebliches Problem ist für alle Unternehmen – und am Ende auch für die Gesellschaft – der Personalengpass der

STANDPUNKT

25 Jahre Bahnreform

- 1986, knapp 10 Jahre vor der Bahnreform, hat das DVF (damals Verkehrsforum Bahn) ein Thesenpapier »Deutsche Bundesbahn als Unternehmen« und in der Folge konkrete Vorschläge zur Ausarbeitung eines neuen Bahngesetzes skizziert. Das DVF leitete eines der größten und wichtigsten Reformprojekte im Verkehrssektor ein.
- Der Arbeitskreis Deutsche Bundesbahn als Unternehmen wurde im Verkehrsforum Bahn gegründet, er trat für eine sinnvolle Weiterentwicklung der DB-Unternehmensverfassung an.
- 1994 wurde das Sondervermögen des Bundes in eine Aktiengesellschaft überführt.
- Artikel 87 des Grundgesetzes wurde geändert, um die Aufteilung der Bundesbahn in drei eigenverantwortliche Funktionsbereiche, die Personenverkehr AG, die Güterverkehr AG und die Fahrweg AG, unter der Führungsholding DB AG zu ermöglichen.
- Die DB AG sollte damals frei von staatlicher Einflussnahme und ohne Beschränkungen des öffentlichen Dienstrechts entstehen. Die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben sollten vom Besteller bezahlt und beauftragt werden, die Altschulden hingegen durch den Bund übernommen werden und zunächst alle AGs im Eigentum des Bundes verbleiben.

öffentlichen Hand, vor allem in Planungs- und Genehmigungsbehörden, Bauplanungs- und Aufsichtsbehörden, Bundesämtern sowie im Bundesamt für Güterkraftverkehr und der Bundesnetzagentur. Die Folge sind schleppende Bearbeitungen von Anträgen und Genehmigungen, Verzögerungen bei technischen Abnahmen, Überwachungen, Zulassungen. Auch Mängel in der Entscheidungsqualität und den Ausschreibungsunterlagen oder langsame Reaktionszeiten verzögern oder verhindern am Ende die Durchführung von Infrastrukturvorhaben und Investitionen.

Das DVF sieht eine Lösung dieser Probleme darin, dass sich die Politik, die Verwaltungen und die Mobilitätswirtschaft gegenseitig unterstützenn. Dort, wo Verwaltungspersonal fehlt, kann die Wirtschaft mit eigenen Mitteln helfen und sich noch mehr in die Prozesse einbringen, etwa durch eine stärkere Selbstverpflichtung in Prüfverfahren und Zulassungsprozessen, im Zuge von ÖPP-Projekten oder durch die Nutzung von Modellen des partnerschaftlichen Bauens.

Innovationsprogramm Logistik 2030

Die Bundesregierung will an die vergangenen Legislaturperioden anknüpfen und ihre erfolgreiche Logistikpolitik fortsetzen. Besonders wichtig für die Branche ist die langfristige Finanzierung der Infrastruktur; für die Jahre 2018 und 2019 stehen 1,9 Milliarden Euro zusätzliche Mittel zur Verfügung. Die Stärkung des kombinierten Verkehrs (KV) wird auch fortgesetzt, dies ist mit jährlich 1,4 Milliarden eingesparten Lkw-Kilometern und 2 Millionen t CO_2 ein bedeutender Beitrag für den Klimaschutz. Möglich ist dies durch die Förderprogramme des Bundes für Umschlaganlagen und Gleisanschlüsse. Das DVF begrüßt, dass die Förderprogramme

»ETCS und DSTW sind strategische Themen. Damit kann eine bessere Pünktlichkeit, höhere Zuverlässigkeit und mehr Kapazität bei gleichzeitiger Reduktion der Betriebs- und Instandhaltungskosten erreicht werden.«

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

weiterlaufen, ebenso wie die Vermarktungsoffensive des Logistikstandort Deutschland über die Logistics Alliance Germany LAG.
Mit Unterstützung des DVF und anderer Branchenverbände wird zurzeit an einem Innovationsprogramm Logistik 2030 gearbeitet, um Maßnahmen zu bestimmen, die den Logistiksektor nachhaltig in die Zukunft begleiten. Das Maßnahmenbündel soll im Frühjahr 2019 fertiggestellt sein. Das Innovationsprogramm soll unter anderem die Digitalisierung des Logistiksektors vorantreiben, eine intelligente Infrastruktur gewährleisten, die Verkehrsträger effizienter vernetzen, Multimodalität unterstützen und eine deutliche Emissionseinsparung im Gütertransport erreichen. Aus Sicht des DVF sollten auch Ansätze zur Beseitigung des Fachkräftemangels dringend im Innovationsprogramm enthalten sein.

Digitale Schiene Deutschland

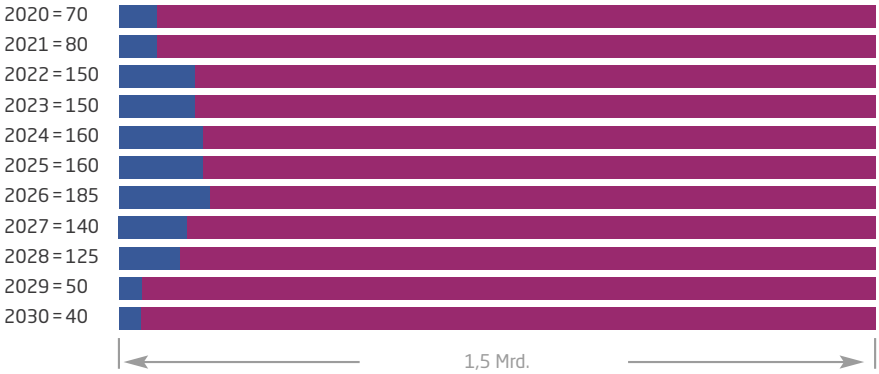
In seinem Positionspapier »Attraktiver Schienenverkehr 2020+« zeigt das DVF, dass mithilfe der Digitalisierung die Kapazität, Pünktlichkeit und Emissionsreduktion im Schienenverkehr deutlich gesteigert werden können, ohne weitere Flächen zu verbrauchen. Die Basis dafür bilden die europäische Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) und digitale Stellwerke (DSTW). Damit können mehr Personen und Waren kostengünstiger, pünktlicher, umweltfreundlicher und flexibler transportiert werden, denn das ETCS und die DSTW ermöglichen eine Kapazitätssteigerung im Personen- und Güterverkehr von bis zu 20 Prozent. Die Systeme bilden gleichzeitig die Basis zur Automatisierung weiterer Prozesse. Das deutsche Schienensystem muss daher entschlossen und zügig digitalisiert werden. Elementar für die erfolgreiche Einführung ist ein auf lange Sicht zuverlässiges und auskömmliches Finanzierungsinstrument, das Innovationen unterstützt, statt konventionelle Technik zu erhalten. Dies bestätigten die Vertreter von Regierung und Opposition sowie der Wirtschaft beim Parlamentarischen Abend Schienenverkehr der Parlamentsgruppe Schienenverkehr des Deutschen Bundestags. Das DVF setzt sich daher für eine intelligente Strategie mit einem Zeitplan und einem Finanzierungskonzept inklusive einer angemessenen Förderung der Fahrzeugumrüstung ein. Klar sollten auch die Kosten für diese Modernisierung sein: In den Jahren 2020 bis 2025 werden zusätzlich 1,7 Milliarden Euro benötigt. Das bedeutet, dass für eine erfolgreiche Umsetzung der derzeitige Haushaltsansatz deutlich erhöht werden muss.

Masterplan Schienengüterverkehr

Das DVF beteiligte sich an der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr und begrüßte es, dass die EU-Kommission im Dezember 2018 die Senkung der Trassenpreise genehmigte.

Finanzierungsbedarf beim ETCS

■ Verpflichtungsermächtigung für den Bundeshaushalt zur Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem ERTMS (in Mio. EUR) ■ Fehlbetrag zu den notwendigen 1,5 Mrd. EUR jährlich laut Machbarkeitsstudie des BMVI vom September 2018: Finanzmittel für die bundesweite Inbetriebnahme des ETCS und von digitalen Stellwerken sowie zur Fahrzeugumrüstung



Quelle: BMF/ Bundeshaushalt 2019; Machbarkeitsstudie zum Projekt Zukunft Bahn (ETCS/Neupro) v. 19.09.2018 i. A. BMVI

Dies war eine von fünf Sofortmaßnahmen des Masterplans. Ebenso gelang es, die Bewertung der Maßnahmen für das 740-m Netz abzuschließen, die eine überdurchschnittlich hohe Wirtschaftlichkeit gewährleisten. Aufgrund der geringen Gewinnmargen im Schienengüterverkehr waren die Unternehmen gezwungen, ihre Investitionen in Innovationen zurückzustellen, was sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit auswirkt. Das DVF wird weiterhin ausreichende Finanzmittel samt Verpflichtungsermächtigung für die Folgejahre einfordern, um marktreife Innovationen im Schienengüterverkehr einführen zu können.
Das Zukunftsprogramm Schienengüterverkehr enthält konkrete Pilotprojekte zur Erprobung innovativer Technologien, etwa zum automatischen Kuppeln oder für alternative Antriebskonzepte, die ausschlaggebend dafür sein werden, die Wettbewerbs- und Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu stärken.

Einen markanten Fehler hat das DVF beim Statistischen Bundesamt aufgedeckt: über Jahre hinweg sind die Verkehrsmengen für den Schienengüterverkehr in Deutschland unzureichend erfasst worden. Diese müssen nach oben korrigiert werden. Vor allem fehlten teilweise Angaben zu den transportierten Gütern von ausländischen Bahnen. Das DVF hat den Fehler dem BMVI gemeldet. Die Brisanz der falschen Statistik besteht darin, dass die Mengen im Schienengüterverkehr für die Nutzen-Kosten-Bewertungen von Infrastrukturprojekten ebenso benötigt werden wie für die Prüfung von Förderanträgen, beispielsweise für Gleisanschlüsse und Projekte im kombinierten Verkehr. Um die Statistik zu verbessern, forderte das DVF, das Erhebungsverfahren so umzustellen, dass die Berichtspflicht auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, und hier vor allem auf ausländische Unternehmen, ausgeweitet wird.

»Das ETCS ist das Rückgrat für die ›Digitale Schiene Deutschland‹. Damit ist die schnelle Einführung des ETCS es wert, in die Reihe der Top-Zukunftsprojekte Deutschlands aufzusteigen, und sollte rasch unter finanzieller Beteiligung des Bundes implementiert werden.«

Stephan Krenz,
DVF-Präsidiumsmitglied und
Vorsitzender der Geschäftsführung
Abellio GmbH

Zukunftsbündnis Schiene

Mit dem von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ins Leben gerufene Zukunftsbündnis Schienenverkehr besteht nach Einschätzung des DVF die einmalige Chance, eine starke Stimme für den Schienenverkehr über die Verkehrsexperten hinaus zu formen, um gemeinsam den vom Verkehrsminister gewünschten »Wow-Effekt« umzusetzen. Das DVF und seine Mitglieder arbeiten im Lenkungskreis und den Arbeitsgruppen zu den Themen Deutschland-Takt, Steigerung der Kapazitäten, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, leiserer Schienenverkehr und Innovationen mit. Das Bündnis wird bis zum Ende der Legislaturperiode einen Masterplan für die Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 vorlegen. Im Frühjahr 2019 soll ein Zwischenbericht mit den dringendsten Sofortmaßnahmen stehen.

Masterplan Binnenschifffahrt und Nationales Hafenkonzept

Das Deutsche Verkehrsforum hat sich außerdem dafür eingesetzt, dass das Nationale Hafenkonzept mit Priorität

»Die deutschen Häfen arbeiten hocheffizient. Aber 15 Jahre Planungszeit bei seewärtigen Zufahrten und den Hinterlandanbindungen kann sich kein Standort im Wettbewerb leisten. Darum hat das Planungsbeschleunigungsgesetz, über das der Bundestag jetzt berät, unsere volle Unterstützung.«

Frank Dreeke,
DVF-Präsidiumsmitglied und
Vorsitzender des Vorstands,
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

umgesetzt wird. Im Zentrum steht unverändert der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und der Hafenhinterlandanbindungen. Zur Elbe ist ein erneuter Planergänzungsbeschluss ergangen, sodass die bauliche Umsetzung der Fahrrinnenanpassung beginnen kann. Weitere Schwerpunktthemen sind der Ausbau digitaler Technologien, die Sicherung von Wachstumsflächen, Maßnahmen zum Klima- und Umweltschutz und die Gewährleistung fairer internationaler Wettbewerbsbedingungen für die Häfen.

Als Ergänzung dazu dient der Masterplan Binnenschifffahrt, den die Bundesregierung mit dem Gewerbe erarbeiten will. Die Binnenschifffahrt soll im Gesamtverkehrssystem gestärkt und die Potenziale der Wasserstraße als Transportweg besser ausgeschöpft werden. Die Maßnahmen setzen bei der Infrastruktur, den Antrieben und Kraftstoffen, der multimodalen Einbindung der Binnenschifffahrt, der Digitalisierung und der Fachkräftegewinnung an. Außerdem werden die Befahrensabgaben für die Binnenwasserstraßen aufgehoben, um die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt zu erhöhen. Das DVF ist in den Arbeitsgruppen vertreten und unterstützt den Masterplan Binnenschifffahrt ebenso wie das Nationale Hafenkonzept.

Planungsbeschleunigung für die Häfen

Die deutschen Häfen sind die Nahtstellen zwischen dem Industriestandort Deutschland und der Weltwirtschaft. Die Planungszeit bei der Fahrrinnenanpassung von Elbe und Weser von mittlerweile 15 Jahren stehen zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen in einem offensichtlichen Widerspruch. Auch das Tempo bei der Sanierung und dem Ausbau der Binnenwasserstraßen sowie bei der Kapazitätserweiterung der Binnenhäfen muss sich deutlich erhöhen. Daher hat sich das DVF besonders dafür eingesetzt, dass die EU, der Bund und die Länder Schritte zur Beschleunigung beim Bau hafenrelevanter Verkehrsinfrastrukturen ergreifen. Neben der Verbesserung der Verfahren und der Personalausstattung auf Bundesebene gehören dazu auch Reformen im EU-Recht, etwa der Wasserrahmenrichtlinie.

Luftverkehrsstandort Deutschland

Schon in den vergangenen Jahren hat das DVF auf zwei Trends aufmerksam gemacht, die sich negativ auf den Luftverkehrsstandort Deutschland auswirken: die wachsenden regulatorischen Kosten und die zunehmenden Beschränkungen bei der Nutzung und dem Ausbau der Flughafenkapazitäten. Mit der Koalitionsvereinbarung der neuen Bayerischen Staatsregierung steht fest, dass die dritte Bahn am Flughafen München vorläufig nicht gebaut wird und die Flughafenkapazitäten in Deutschland in den kommenden Jahren somit nicht wachsen werden. Das anhaltende Nachfragewachstum zeigt jedoch: Die dritte Bahn in München wird gebraucht. Darum setzt sich das DVF auch in Zukunft für den Ausbau in München ein – und ebenso für die erweiterte Kapazitätsnutzung am Flughafen Düsseldorf.

Gleichzeitig steigen die regulatorischen Belastungen für die Luftverkehrsunternehmen weiter an. Die Luftverkehrsteuer, die dem Fiskus nach der Intention des Gesetzgebers jährlich 1 Milliarde Euro einbringen soll, ist im Bundeshaushalt 2019 mit einer Einnahmenhöhe von rund 1,2 Milliarden Euro angesetzt – Tendenz steigend. Dass die Steuer solche Airlines überproportional belastet, die vom Standort Deutschland aus operieren, ist evident. Daher fordert das DVF nach wie vor die Aufhebung der Steuer.

»Ich appelliere an die Politik, die Diskussion um Betriebszeiten und Flughafenkapazitäten sehr ernst zu nehmen. Wir müssen wachstumsfähig bleiben. Deutschland hat nur noch sehr wenige nachtoffene Flughäfen. Jede weitere Einschränkung würde dem Standort massiv schaden.«

Thorsten Dirks,
DVF-Präsidiumsmitglied und
Mitglied des Vorstandes Eurowings
Deutsche Lufthansa AG

Auch bei den Sicherheitskosten sind Entlastungen notwendig, um die Wettbewerbsbedingungen gegenüber ausländischen Fluggesellschaften und Drehkreuzen anzugleichen. Hinzu kommt die wichtige Reform der Fluggastkontrollen: Die Bundesregierung prüft mit der Luftverkehrswirtschaft und den Ländern, die Zuständigkeiten neu zu organisieren. Die Tätigkeit der Bundespolizei soll auf hoheitliche Kernaufgaben konzentiert und die Prozessorganisation der Fluggastkontrollen auf die Flughäfen übertragen werden. Das DVF unterstützt diesen Schritt nachdrücklich. Damit würden die Abläufe an andere europäische Flughäfen angepasst. Durch eine praxisgerechtere Aufgabenverteilung können die Beteiligten flexibler auf den Kontrollbedarf reagieren sowie die Prozesse, die Technik und die Personalverfügbarkeit schneller anpassen. Die Neuverteilung der Zuständigkeit für Fluggastkontrollen ist ein wichtiges Reformvorhaben der Luftverkehrspolitik. Die Verspätungen und Flugausfälle im Sommer 2018 haben gezeigt, dass nicht nur die Passagierprozesse, sondern auch die Infrastruktur des Luftverkehrs am Boden und in der Luft die Verkehrsnachfrage kaum mehr bewältigen können. Zur Lösung dieses Problems müssen die Fluggesellschaften und Flughäfen, ebenso aber auch die EU, der Bund und die Länder beitragen.

Einfuhrumsatzsteuer vereinfachen

Ein bedeutendes Projekt zur Zukunftssicherung des Logistikstandorts Deutschland ist die Reform des Erhebungsverfahrens der Einfuhrumsatzsteuer. Momentan wird die Steuer sofort bei der Einfuhr in Deutschland fällig. Der Importeur muss den entsprechenden Betrag auslegen und die Erstattung beantragen. Bei einer Einfuhr über das EU-Ausland ist hingegen keine Zwischenfinanzierung erforderlich, weil die Einfuhrumsatzsteuer erst im Zuge der Umsatzsteuervoranmeldung angesetzt und dann sofort verrechnet wird. Um die Attraktivität des Logistikstandorts Deutschland für internationale Unternehmen zu stärken, sollte das Verfahren in Deutschland vereinfacht werden. Insbesondere ist es wichtig, dass das Erhebungsverfahren vollständig auf die Verrechnungslösung umgestellt und nicht nur die Rückerstattungszeit verkürzt wird. Die Bundesregierung hat sich die Optimierung des Erhebungsverfahrens im Koalitionsvertrag vorgenommen. Neben einer Vielzahl von Verbänden sprechen sich inzwischen auch die Finanzminister der Bundesländer für diesen Schritt aus.

Europa
und Internationales

Am 26. Mai 2019 finden die Wahlen zum Europaparlament statt. Damit verbleibt wenig Zeit für den Abschluss sehr kontrovers diskutierter Dossiers. Die EU-Kommission veröffentlichte vornehmlich in der zweiten Hälfte ihrer Amtszeit neue Vorschläge und mit dem Mobilitätspaket von 2017 eines der umstrittensten Dossiers im Verkehrssektor. Während die legislativen Arbeiten fortgesetzt werden, prägten vor allem die Brexit-Verhandlungen das erste Halbjahr 2019. Auch die Verhandlungen über den mehrjährigen Finanzplan (MFP) 2021–2027 und seine Auswirkungen auf die Wirtschaft waren ein wichtiges Thema.

»So ermöglicht die Digitalisierung eine stärkere Nutzung von multimodalen Lösungen für Fahrgäste und Güter. Die Digitalisierung kann die Dekarbonisierung für den Verkehrssektor voranbringen. Und das ist von hoher Bedeutung, weil der Verkehrssektor bereits zu einem Viertel der CO_2-Emissionen beiträgt.«

Dr. Markus Pieper MdEP,
Mitglied des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments

Die Verhandlungen zum MFP bestimmen die zukünftige Finanzierung der europäischen Verkehrsinfrastruktur. Mit einem Beschluss über die Mittelhöhe wird zum Ende des Jahres 2019 gerechnet. Teil des MFP ist das Instrument Connecting Europe Facility (CEF), mit dem unter anderem die Umrüstung auf leise Bremssysteme für Güterwagen und die Umsetzung des Europäischen Zugsicherungs- und Leitsystems (ETCS) gefördert werden soll. Das DVF hat in Gesprächen mit hochrangigen Vertretern der EU-Kommission und des EU-Parlaments eine deutliche Erhöhung der Finanzmittel für Verkehrsinfrastrukturen gefordert. Vor allem die Doppelausrüstung der Fahrzeuge muss stärker gefördert werden. Das EU-Parlament stimmte Ende des Jahres 2018 für eine deutliche Mitteleröhung von über 5 Milliarden Euro für den Verkehrsbereich. Damit stünden Deutschland und allen anderen Nichtkohäsionsländern zusammen mehr Mittel für die strecken- und fahrzeugseitige Umrüstung auf das ETCS sowie für Wagenumrüstungen auf leise Bremsen zur Verfügung. Die Annahme durch den EU-Rat erscheint vor dem Hintergrund geringerer Einnahmen infolge des Austritts Großbritanniens jedoch unwahrscheinlich. Die Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten haben ihre Position zunächst ohne Aussagen zur Finanzhöhe beschlossen. Die Festlegung der Mittelhöhe wird im Rahmen der Verhandlungen zur mehrjährigen Finanzplanung der EU getroffen und bleibt abzuwarten.

Beim KV Flickenteppich vermeiden

Beim kombinierten Verkehr (KV) werden Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken oder Lkw-Sattelauflieger) über längere Distanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert. Der Lkw wird nur auf einer möglichst kurzen Strecke im Vor- und Nachlauf eingesetzt, um die Ladeeinheiten zu einer KV-Umschlaganlage zu transportieren oder von dort abzuholen und zum Entladeort zu bringen.

Die EU-Kommission hat einen Vorschlag zur Anpassung der geltenden KV-Regelungen erstellt und dabei die Vor- und Nachläufe neu definiert. So sollen Teilstrecken auf der Straße nicht länger als 150 km sein oder maximal 20 Prozent

STANDPUNKT

Ein vereintes Europa ist ein starkes Europa

- Harmonisierte Regelungen sind wachstumsfördernd. Die Mehrheit der deutschen Exporte geht in die EU, allen voran nach Frankreich. Großbritannien ist mit 84,4 Milliarden Euro im Jahr 2017 das fünftwichtigste Exportland. Die Ungewissheit über einen geordneten oder ungeordneten Austritt hat die Unternehmen schwer belastet.
- Europäische Regelungen im Mobilitätssektor schaffen zusätzlichen Nutzen, wenn sie ausgewogen und eindeutig sind:
  - Die Novellierung der Richtlinie zum KV darf nicht hinter die aktuelle Regelung fallen und muss Flickenteppiche vermeiden.
  - Der Umfang und der Geltungsbereich der Richtlinie zu Informationen im öffentlichen Sektor (PSI) im Bereich Mobilität müssen an die beschlossene fachspezifische Regelung (delegierte EU-Verordnung 2017/1926) angepasst werden.
  - Europäische Infrastrukturprojekte sind durch Aufstockung der CEF- und TEN-Mittel auskömmlich zu finanzieren.
  - Die EU-Luftraumreform muss konsequenter umgesetzt werden, damit mehr Kapazität geschaffen wird.
  - Die Wasserrahmenrichtlinie muss konkretisiert werden, um die Planungsprozesse zu beschleunigen.
  - Ein einheitlicher europäischer Rechtsrahmen muss die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Europa eine Vorreiterrolle beim automatisierten Fahren einnehmen kann.

der Gesamtstrecke umfassen. Dieser Vorschlag wurde seitens der EU-Verkehrsminister eingeschränkt. Vor- und Nachläufe per Lkw, die länger als 150 km sind, sollen im Einzelfall genehmigt werden, wenn beispielsweise ein Umschlagterminal mit erforderlicher Leistungsfähigkeit und geeigneten Schienengüterverkehrsdiensten weiter entfernt liegt.

Für das DVF ist es wichtig, dass die Regeln europaweit harmonisiert werden, um einen Flickenteppich von Zusatzregelungen pro Mitgliedstaat zu vermeiden. Die Nachweispflichten der Endkunden sollten reduziert und die administrativen Aufwendungen für Spediteure/Verlader gering gehalten werden. Sammelgenehmigungen für regelmäßige Verkehre sind zu ermöglichen. Bevor Terminals gefördert werden, sollte die Wettbewerbssituation geprüft werden, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Die in der aktuell geltenden Fassung enthaltene Regelung zum Einsatz von 20-Fuß-Containern sollte beibehalten werden. Der Vorschlag der EU-Kommission ermöglicht die Anpassung der teils veralteten Regeln an die heutigen digitalen Erfordernisse.
Allerdings drohen dem Beschluss der EU-Verkehrsminister die geltenden Regeln verschlechtert zu werden. Daher müssen die Triloggespräche genutzt werden, um Flickschusterei zu verhindern und stattdessen europaweit harmonisierte Regeln zu treffen. Die Triloggespräche unter rumänischer Ratspräsidentschaft zum kombinierten Verkehr sollten für einen erfolgreichen Abschluss genutzt werden.

EU setzt Digitalisierungsrahmen für Frachtinformationen

Die EU-Kommission will mit einer Initiative zu elektronischen Frachtinformationen (Electronic Freight Transport Information – eFTI) die Akzeptanz von digitalen Informationswegen sowohl innerhalb der Logistikbranche als auch aufseiten der Behörden vorantreiben. Das DVF begrüßt diesen Ansatz, sieht jedoch mittelfristig Bedarf für eine Ausweitung der Digitalisierung auf weitere Bereiche der Transportkette. Um eine größtmögliche Interoperabilität zwischen den unterschiedlichen Ansätzen zur Digitalisierung von Begleitpapieren und Frachtinformationen zu erreichen und darüber hinaus Parallelstrukturen zu vermeiden, sollten weitere Bereiche wie Zoll, intermodale Systeme, Frachtbrief etc. unbedingt einbezogen werden. Aus Sicht des DVF sollten behördenseitige Informationen auch digital in Richtung Dienstleister und Verlader zurückfließen.

»Den öffentlichen Verkehrsunternehmen droht der Super-Daten-Gau. Mit der PSI-Richtlinie sollen sie dazu verpflichtet werden, ihre Daten in großem Umfang öffentlich freizugeben. Die Privatunternehmen bleiben davon ausgenommen. Damit schießt Brüssel weit über das Ziel hinaus.«

Dr. Sigrid Nikutta,
DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), AöR

Die Umsetzung muss genau beobachtet werden, da wesentliche Details zur Plattform und den Dienstleistern von eFTI im Rahmen delegierter Rechtsakte erlassen werden sollen, und sie sich später dem Einfluss der Mitgliedstaaten entziehen werden. Gleiches gilt für den Zertifizierungsprozess. Beides muss nach Auffassung der Branche transparenter und unter enger Mitwirkung von Branchenexperten gestaltet werden

Besonders problematisch ist es aus Sicht des DVF, dass die EU-Kommission die Behörden – abgesehen von der Pflicht zur Annahme der elektronischen Dokumente – nicht ausreichend zur Harmonisierung von Inhalten und der Umsetzung von digitalen Standards anhält. Eine uneinheitliche Umsetzung schränkt jedoch den Nutzen eines strukturierten Informationsprozesses rund um eine eFTI-Plattform maßgeblich ein.

Mobilitätsdaten: zweierlei Maß

In den Forderungen des DVF zur Digitalisierung des Mobilitätssektors steht die Datenverfügbarkeit an erster Stelle. Das DVF beteiligt sich in Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium sowie anderen Verbänden und Verkehrsunternehmen daran, den Rahmen für eine verkehrsträgerübergreifende Datenbasis aufzubauen, die 2019 an den Start gehen soll. Grundlage dafür ist die Vorgabe der EU-Kommission im Rahmen der delegierten EU-Verordnung 2017/1926, Mobilitätsdaten aus allen Bereichen verfügbar zu machen. Alle Verbände und Unternehmen ziehen dabei an einem Strang und arbeiten daran mit, dass ab 2019 verkehrsträgerübergreifend Fahrplandaten und Mobilitätsinformationen im Sinne von Open Data zur Verfügung stehen. Damit sollen sich die Nutzer noch besser als bisher ein Bild von den vielfältigen Mobilitätsangebo-

ten machen und zwischen Alternativen abwägen können. Dies ist eine wichtige Grundlage für intelligente vernetzte Mobilitätsdienstleistungen.

Allerdings wird gerade eine andere rechtliche Vorgabe in Brüssel überarbeitet, die sich genau kontraproduktiv auswirkt. Mit der angepassten Open Data-Richtlinie (Public Sector Information / PSI) Kommissionsvorschlag 2018/234 schießt die EU-Kommission im Verkehrssektor über das eigentliche Ziel, die Bedingungen für den Mobilitätssektor zu verbessern, hinaus. Danach sollen die ÖPNV-Unternehmen über den bisher gesetzten Rahmen hinaus ihre Daten freigeben. Es ist für sie auch nicht möglich, diese Daten exklusiv als Mehrwert in eine unternehmerische Partnerschaft einzubringen. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass Wettbewerbsrelevante Daten künftig an Mitbewerber gelangen, ohne dass diese im Gegenzug zur Offenlegung ihrer eigenen Daten verpflichtet sind – ein klarer Wettbewerbsnachteil des ÖPNV und anderer öffentlicher Verkehrsakteure. Zudem ist das Ganze für die öffentlichen Unternehmen umso intransparenter, da die Liste der bereitzustellenden High-value Data Sets noch von der EU-Kommission festgelegt wird.

Das DVF fordert daher, dass es den Verkehrsdienstleistern erlaubt sein muss, selbst auszuwählen, mit welchen Unternehmen sie ihre Daten über den durch die delegierte Verordnung 2017/1926 gesetzten Rahmen von Open Data hinaus teilen wollen. Durch den neuen Gesetzesvorstoß der EU werden diese Partnerschaften zwischen ÖPNV und neuen

»Bei der bevorstehenden EU-Richtlinie kommt es auf die Umsetzung an. Gewerbliche Anwendungen dürfen dabei nicht behindert werden. Dazu gehört auch eine einheitliche Zulassung von Drohnendiensten in allen Bundesländern.«

Bernd Reuther MdB,
Vorsitzender der Arbeitsgruppe Verkehr der FDP-Bundestagsfraktion

»Assistenzsysteme ermöglichen deutliche Sicherheitsgewinne, wenn sie gleichzeitig vor Cyberangriffen geschützt werden. Unabhängige Prüfungen der Systeme können das gewährleisten und schaffen damit das nötige Vertrauen in die neue Technik.«

Stefan Kölbl,
DVF-Präsidiumsmitglied und Vorsitzender der Vorstände DEKRA e.V. und DEKRA SE

Mobilitätsdienstleistern, die in vielen Städten entstehen, gefährdet. Im Zweifel werden Unternehmen eher darauf verzichten, die bei Ihnen vorliegenden Datenschätze aktiv zu nutzen, als sie mit unberechenbaren Internetgiganten zu teilen. Das Anwendungsausmaß der PSI-Richtlinie ist noch nicht abzuschätzen, da generell alle öffentlich kontrollierten Unternehmen, wie öffentlicher Verkehr, Postdienste, Häfen und Flughäfen, betroffen sein können.

Das DVF forderte die Europäische Kommission auf, den Umfang und den Geltungsbereich der PSI-Richtlinie im Bereich Mobilität an die delegierte EU-Verordnung 2017/1926 anzupassen. Hierbei geht es vor allem darum, die Verkehrsunternehmen – egal ob privat oder öffentlich – selbst über ihre wertvollen Daten, die High-value Data Sets, bestimmen zu lassen. Der Konsens der Branche, ausgewählte Daten als Open Data über Mobilitätsdatenplattformen verfügbar zu machen, darf nicht gefährdet werden.

EU schafft einheitlichen Rahmen für Drohnenanwendungen

Im Luftverkehr gewinnen drohnenbasierte Dienste eine zunehmende wirtschaftliche Bedeutung. Dieser neue Sektor entwickelt sich weltweit sehr dynamisch. Die Europäische Kommission geht davon aus, dass bis 2050 im europäischen Drohnensektor 150.000 Arbeitsplätze entstehen. Das DVF setzt sich dafür ein, dass in Deutschland gute Bedingungen für die Entwicklung und den Einsatz von Drohnen geschaffen werden. Es geht darum, Drohnen sicher in den Luftraum zu integrieren und zugleich Spielräume für Innovationen zu öffnen. Dazu sind zwei konkrete Gesichtspunkte besonders wichtig: Zum einen muss für den kommerziellen Drohnensektor schnell ein angepasstes, digitales Luftraummanagementsystem eingerichtet werden. Dafür sind gute Mobilfunknetze und eine Registrierungspflicht notwendig. Zum anderen müssen die bislang sehr aufwendigen Verfahren zur Genehmigung von Drohnenflügen in Deutschland vereinheitlicht und effizienter gestaltet werden. Das in Deutschland der Drohnenbetrieb noch unzureichend geregelt ist, darüber waren sich alle Teilnehmer beim Parlamentarischen Abend des DVF zu diesem Thema einig. Auch Staatssekretär Steffen Bilger MdB signalisierte auf der Veranstaltung, dass die Politik diese Situation verbessern möchte.

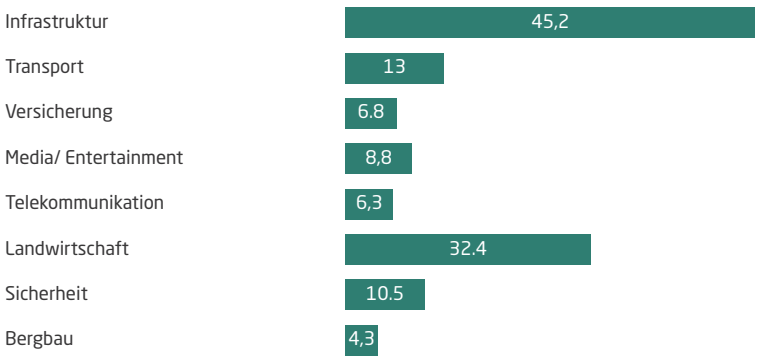
Für die Registrierungspflicht hat die Europäische Union inzwischen die Grundlagen geschaffen. Mit dem Inkrafttreten der neuen EASA-Grundverordnung unterliegen die Herstellung und der Betrieb von Drohnen einheitlichen europäischen Regeln. Diese Bestimmungen müssen zwar von der Europäischen Kommission und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) noch weiter ausgestaltet werden, aber die Grundverordnung legt wichtige Prinzipien bereits fest. Dazu zählt insbesondere eine Registrierungspflicht für Drohnen ab einer bestimmten Größe und für Personen, die unbemanntes Fluggerät steuern.

Cybersicherheit und Wettbewerbsfähigkeit ausbalancieren

Ende Dezember 2018 einigten sich das Parlament, der Rat und die Kommission der Europäischen Union darauf, das Mandat der EU-Cybersicherheitsagentur (Agentur der Europäischen Union für Netz- und Informationssicherheit – ENISA) dauerhaft zu verlängern und damit zu stärken. Ziel ist es, die Bewältigung von Bedrohungen und Angriffen im Bereich der Cybersicherheit in der Europäischen

Weltweites Marktpotenzial für Drohnendienstleistungen

Geschätztes Marktpotenzial in Mrd. US-$ pro Jahr (Gesamt: 127,3 Mrd. $)



Quelle: PwC 2016 »Clarity from above«

Union besser zu bewältigen. Gleichzeitig schafft die Einigung zum Cybersecurity-Rechtsakt einen EU-Rahmen für die Cybersicherheitszertifizierung, um die Sicherheit von Onlinediensten und von Endgeräten zu stärken. Zu diesem Zweck soll die ENISA Kriterien für neue europäische Cybersicherheitszertifizierungen von Produkten, Diensten und Verfahren der Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) erarbeiten. Die Branche könnte den neuen Mechanismus nutzen, um Produkte wie vernetzte Fahrzeuge zu zertifizieren. Aus Sicht des DVF ist es wichtig, die Balance zwischen Cybersicherheit und Wettbewerbsfähigkeit zu wahren.

Seidenstraße europäisch flankieren

Mehrere deutsche Logistikunternehmen sind im vergangenen Jahr auf dem Land- und Seeweg der sogenannten neuen Seidenstraße aktiv geworden. China öffnet sich, und die Möglichkeiten für neue Direktinvestitionen in Logistikterminals als Standbein für weitere Kooperationen und zur Markterschließung müssen unbedingt genutzt werden. Die Weiterentwicklung der Schienenverbindungen und auch der Seewege schaffen neue Möglichkeiten für die Arbeitsteilung mit China und anderen Staaten entlang der neuen Seidenstraße über Asien bis hin zu den neu entwickelten afrikanischen Häfen. Nach Auffassung des DVF sollten Investitionen zur Anbindung der Seidenstraße an Europa von europäischen Unternehmen, aber unter Einbeziehung lokaler Wertschöpfung vorangetrieben und von der Europäischen Union aktiv begleitet werden. Die Mitgliedstaaten sollten hier aktiv werden. Dies ist in Zeiten des Niedrigzinses für den Staat unschädlich. Die EU-Außenbeauftragte Federica Mogherini stellte erste Ansätze einer EU-Strategie vor, um Investitionen in der Region zu unterstützen. Teil davon sind zum Beispiel Ausfallbürgschaften durch einen europäischen Fonds; weitere Schritte sollen folgen.

Deutschland sollte dieses Vorgehen durch eine gezielte Investitions- und Außenhandelsstrategie unterstützen, die Projekte begleitet, beispielsweise durch außenpolitische Vorbereitung, Bürgschaften, Kredite für lokale Partner und den Ausbau lokaler Wertschöpfung. Ebenso sollten bei europäischen Projekten Mindestanteile an lokaler Wertschöpfung eine notwendige Bedingung für die Auftragsvergabe sein. Gleichermaßen gilt es, europäische und internationale technische Standards bei diesen Investitionen sicherzustellen. Dieses Vorgehen sichert langfristig die Entwicklung der Seidenstraße und bietet gleichzeitig die Annäherung der Staaten an Europa.

Gezielte Maßnehmen gegen Fachkräftemangel

Angesichts des gravierenden Fachkräftemangels in Deutschland, der auch die Mobilitätswirtschaft in ihrer ganzen Breite erfasst hat, hat das Bundeskabinett Ende 2018 einen Entwurf für ein Fachkräfteeinwanderungsgesetz verabschiedet, das nun in den weiteren parlamentarischen Prozess überführt wird. Ziel des Gesetzes ist es, die Regelungen für den Aufenthalt und die Zuwanderung von Fachkräften aus Drittstaaten dem wirtschaftlichen Bedarf entsprechend zu öffnen und insgesamt klarer und transparenter zu gestalten. Damit soll der Rahmen für eine gezielte und gesteigerte Zuwanderung qualifizierter Fachkräfte geschaffen werden. Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass Fachkräfte in allen Berufen, zu denen sie ihre Qualifikation befähigt, arbeiten können, wenn ein Arbeitsvertrag sowie eine anerkannte Qualifikation vorliegen. Damit geht ein Verzicht auf die derzeit noch geltende Vorrangprüfung sowie der Wegfall der Beschränkung auf so genannte Engpassberufe einher.
Das DVF begrüßt diesen Vorstoß als zielführend, um die Fachkräftegewinnung im Nicht-EU-Ausland zu erleichtern. Gleichzeitig mahnt das DVF weiterhin an, das Fachkräftepotenzial inländischer Arbeitnehmer zu heben und die Anstrengungen zur Qualifizierung und Rekrutierung von Fachkräften aus Deutschland zu intensivieren. Hierzu haben die Mitglieder des DVF ein Strategiepapier erarbeitet, das weitere Vorschläge für eine bessere Personalausstattung der Unternehmen in der Mobilitätswirtschaft unterbreitet.

CHRONIK
2018/2019

März

Sitzung des Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt unter Leitung seines Vorsitzenden, Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstands BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG. Vortragende waren Dr. Markus Appel, Partner der Linklaters LLP; Jörg Cezanne MdB, Bundestagsfraktion DIE LINKE, Sprecher der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi); Gustav Herzog MdB, Stellvertretender Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion; Dr. Heike van Hoorn, Geschäftsführerin Deutsches Verkehrsforum (DVF); Hilde Kammerer, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Claudia Müller MdB, Sprecherin für maritime Wirtschaf der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN; Dr. Christoph Ploß MdB, Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur der CDU/CSU-Bundestagsfraktion; Bernd Reuther MdB, Sprecher der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi), Vorsitzender der AG Verkehr der FDP-Bundestagsfraktion.

Abendveranstaltung »Digital, vernetzt, automatisiert: Mobilität zwischen Datenverfügbarkeit und Datenschutz« unter Leitung von Dr. Heike van Hoorn. Vortragende waren Dr. Maik Böres, Head of Future Mobility Team, BMW Group; Dr. Henrik Haenecke, Vorstand Finanzen, Digitalisierung und Vertrieb, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), AöR; Dieter Janecek MdB, Obmann der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN im Ausschuss für Digitale Agenda; Thomas Jarzombek MdB, Sprecher der CDU/CSU Bundestagsfraktion im Ausschuss für Digitale Agenda; Marion Jungbluth, Leiterin Mobilität und Reisen, Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv). Es moderierte Dr. Hendrik Wieduwilt, Wirtschaftskorrespondent, Frankfurter Allgemeine Zeitung.

April

Konstituierende Sitzung der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag. Vortragende waren Dr. Heike van Hoorn; Dr. Richard Lutz, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Bahn AG; Cem Özdemir MdB, Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,

Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag und Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag.

68. Sitzung des Präsidiums unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, Vorsitzender des Vorstands (CEO) MOSOLF SE & Co. KG. Teilnehmer waren Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr beim ADAC Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.; Frank Dreeke; Dr. Florian Eck, Stellvertretender Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum (DVF); Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung Bombardier Transportation GmbH sowie Präsident Region Zentral- und Osteuropa, GUS, Russland, Israel, China, Bombardier Transportation GmbH; Dr. Heike van Hoorn; Wolfgang Langhoff, Vorsitzender des Vorstands BP Europa SE; Holger Lösch, Stellvertretender Hauptgeschäftsführer Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI); Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA); Nikolaus Graf von Matuschka, CEO HOCHTIEF Solutions AG, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft; Michael Peter, Chief Executive Officer, Siemens Mobility GmbH; Dr. Hansjörg

Von oben links nach unten rechts: Cezanne MdB, Herzog MdB, Müller MdB wissen, dass das Planungspersonal in den Behörden knapp ist

V. l. Dr. Haenecke, Dr. van Hoorn und Jungbluth im Vorgespräch zum Parlamentarischen Abend »innovationsfreundlicher Datenschutz«

Die Wahl der Mitglieder der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag durch die Abgeordneten

Der Vorstand der PG Schiene v. l. Burkert MdB, Özdemir MdB (Vorsitzender), Wiehle MdB, Leidig MdB, Donth MdB und Herbst MdB

V. l. Özdemir MdB, Dr. van Hoorn, Geschäftsführerin der PG Schiene, und Dr. Lutz als Ehrengast bei der konstituierenden Sitzung der PG Schiene

Von oben links nach unten rechts: Dr. van Hoorn (l.) und Dr. Mosolf (r.) bei der Verabschiedung von Wissmann aus dem Präsidium

V. l. Verkehrsminister Scheuer, Dr. van Hoorn, Ludwig MdB und Luksic MdB im Publikum

Dr. Mosolf hält seine Rede vor vollem Haus über die Herausforderungen für die Verkehrspolitik.

Verkehrsminister Scheuer MdB wird von Dr. Mosolf zur Mitgliederversammlung begrüßt.

V. l. Dr. Schulte, Dr. van Hoorn, Busch, Dr. Clark, Jarzombek MdB und Sitta MdB sprachen über Verbesserungen bei der Fluggastkontrolle

Rodi, Vorsitzender der Geschäftsleitung Deutschland und der Region Zentral- und Osteuropa Kühne + Nagel (AG & Co.) KG; Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands Fraport AG; Norbert Schüßler, Geschäftsführender Gesellschafter der Schüßler-Plan GmbH; Dr. Arnt Vespermann, Chief Executive Officer (CEO) Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft ApS & Co KG.

34. Mitgliederversammlung unter Leitung des Vorsitzenden des Präsidiums Dr. Jörg Mosolf. Den Festvortrag hielt der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer MdB. In der anschließenden Podiumsdiskussion sprachen Martin Burkert MdB, SPD-Bundestagsfraktion, Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur; Stephan Kühn MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Daniela Ludwig MdB, Verkehrspolitische Sprecherin der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Stellvertretende Generalsekretärin der CSU; Oliver Luksic MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion. Moderiert wurde die Veranstaltung von Marc Brost, Leiter Hauptstadtbüro DIE ZEIT.

Von oben nach unten:
V. l. Klare MdB, Jarzombek MdB, Wendt, Dr. van Hoorn, Dr. Eck und Frankenberg diskutierten über das autonome Fahren, Mobilitätsplattformen und »Vision Zero«.

V. l. u.: Dr. van Hoorn, Lühmann MdB, Schüßler, Zimmermann, Kühn MdB, Schnabel und Reimann bei der Gemeinschaftsveranstaltung des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und DVF.

Ferlemann MdB sagte, er wolle die Genehmigungsverfahren effizienter machen und Schnittstellen einsparen.

Mai

Sitzung des Lenkungskreises Luftverkehr unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte. Vortragende waren Dagmar Busch, Leiterin Abteilung Bundespolizei Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat; Dr. Alisdair Clark, Aviation Fuels Research & Development Manager, BP Europa SE; Thomas Jarzombek MdB; Frank Sitta MdB, Stellvertretender Vorsitzender der FDP-Bundestagsfraktion.

Juni

Sitzung des Lenkungskreises Digitale Vernetzung unter Leitung seines Vorsitzenden Wolfgang Wendt, Vice President Vertrieb Branchenkunden, Mitglied der Geschäftsführung IBM Deutschland GmbH. Vortragende waren Ulrike Beuck, Referat DG 23 – Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs, Galileo/Satellitennavigation im BMVI; Michael Frankenberg, Geschäftsführer – CEO, HaCon Ingenieurgesellschaft mbH; Stefan Gelbhaar MdB, Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Obmann im Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur; Mathias Höhne, Business Development, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) Institut für Verkehrssystemtechnik; Thomas Jarzombek MdB; Arno Klare MdB, Berichterstatter Verkehr und Umwelt in der AG Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Bundestagsfraktion.

Expertenpanel und gemeinsamer Parlamentarischer Abend mit dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und dem ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe zum Thema **»Schicksalsfrage für die deutschen Häfen: Verkehrsinfrastruktur schneller planen, schneller bauen, Wachstumschancen sichern«.** Vortragende waren Dr. Hans Aschermann, Leiter Rechtsamt in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg; Holger Banik, Sprecher der Geschäftsführung Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG; Enak Ferlemann MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur; Thomas Groß, Geschäftsführer Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG; Dr. Heike van Hoorn; Stephan Kühn MdB; Kirsten Lühmann MdB, Verkehrs-

Von oben links nach unten rechts: Beim Lenkungskreis Infrastruktur ging es um das Dauerthema Planungs- und Baubeschleunigung, hier v. l. Scherer-Leydecker, Dr. Sangenstedt, Dr. Balthaus, Dr. Eck, Matuschka, Dr. van Hoorn, Schnieder MdB, Stein MdB und Kühn MdB

Schnieder MdB (m.) bewertete öffentlich-private-Partnerschaften als wichtige Beschaffungsvariante, deren Vorteile man nutzen solle.

Die Teilnehmer der gemeinsamen Sitzung der Lenkungskreise Bahntechnologie und Schienenverkehr setzten sich für die Modernisierung des Schieneninfrastruktur ein.

Pofalla (l.) erklärte, wie ETCS und digitale Stellwerke mehr Kapazität auf das Schienennetz bringen; Peter (m.) und Dr. van Hoorn

Eine hochkarätig besuchte Sitzung v. l. Schlichting, Bührsch, Hüllen, Euler, Lühmann MdB, Pofalla, Herbst MdB und Peter

politische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion; Prof. Dr. Michael Reinhardt, Institut für Deutsches und Europäisches Wasserwirtschaftsrecht, Universität Trier; Dr. Christian Scherer-Leydecker, Rechtsanwalt und Partner bei CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechtsanwälten und Steuerberatern mbB; Frank Schnabel, Geschäftsführer Brunsbüttel Ports GmbH / Schramm Group, Präsidiumsmitglied Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS); Joachim Zimmermann, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) und Geschäftsführer Bayernhafen GmbH & Co. KG, bayernhafen Gruppe. Es moderierte Sebastian Reimann, Stellvertretender Chefredakteur DVZ – Deutsche Verkehrs-Zeitung, Mitglied der Chefredaktion.

Sitzung des Lenkungskreises Infrastruktur unter Leitung seines Vorsitzenden Nikolaus Graf von Matuschka. Vortragende waren Prof. Dr. Hansgeorg Balthaus, HOCHTIEF Engineering GmbH; Stephan Kühn MdB; Dr. Christoph Sangenstedt, Leiter des Referates Fachübergreifende Angelegenheiten des Umwelt-, Bau- und Städtebaurechts, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit; Dr. Christian Scherer-

Leydecker; Patrick Schnieder MdB, infrastrukturpolitischer Berichterstatter der CDU/CSU-Bundestagsfraktion; Mathias Stein MdB, Infrastrukturpolitischer Berichterstatter der SPD-Bundestagsfraktion.

Gemeinsame Sitzung der Lenkungskreise Bahntechnologie und Schienenverkehr unter Leitung der Vorsitzenden Michael Peter und Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur, Deutsche Bahn AG. Vortragende waren Philipp Bürsch, Leiter ETCS Programm Strategie und Technik, DB Netz AG; Torsten Herbst MdB, Obmann im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur der FDP-Bundestagsfraktion; Jürgen Hüllen, Beauftragter des Vorstands, VTG Aktiengesellschaft; Kirsten Lühmann MdB; Jörn Schlichting, Leiter ETCS Programm, Planung und Umsetzung, DB Netz AG,

Working Lunch des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums (DVF) im Europäischen Parlament unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf und den Präsidiumsmitgliedern Ulrich Klaus Becker, Frank Dreeke und Wolfgang Langhoff. Vortragende waren Matthew Maldwin, Deputy Director-General Coordination of Directorates C, D & E, DG Mobility and Transport, European Commission; Dr. Markus Pieper, Committee on Transport and Tourism, European Parliament.

August

Gespräch des DVF-Präsidiums mit Andreas Scheuer MdB. Vom DVF nahmen teil Ulrich Klaus Becker; Michael Fohrer; Renata Jungo Brüngger, Vorstandsmitglied Integrität und Recht, Daimler AG; Dr. Heike van Hoorn; Ingrid Kudirka, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit DVF; Stephan Krenz; Vorsitzender der Geschäftsführung, Abellio GmbH; Wolfgang Langhoff; Dr. Richard Lutz; Bernhard Mattes; Nikolaus Graf von Matuschka; Dr. Jörg Mosolf; Dr. Sigrid Nikutta, Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), AöR; Dr. Stefan Schulte; Norbert Schüßler.

Von oben links nach unten rechts: V. l. u. Baldwin, Dr. van Hoorn, Dr. Pieper MdB, Dr. Mosolf, Dreeke, Langhoff und Becker. Das DVF-Präsidium forderte in Brüssel die Stärkung des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Pieper MdB erklärte, dass durch CEF- und EFSI-Programme besonders die Schiene und Wasserstraße profitieren.

Das DVF-Präsidium traf sich zum Meinungsaustausch mit Bundesverkehrsminister Scheuer MdB.

Am runden Tisch im Verkehrsministerium herrschte eine gute Gesprächsatmosphäre zwischen DVF-Präsidium und dem Bundesminister.

Von oben links nach unten rechts: Beermann, Graf von Matuschka, Hermann MdL, Dr. van Hoorn, Bartol MdB, Pofalla und Horn machten auch Personalmangel als Bremse für schnelles Bauen verantwortlich.

V. l. Bartol MdB, Beermann und Hermann MdL tauschten ihre Erfahrungen vor Beginn der Veranstaltung aus.

Hermann MdL vermisste einige Vorschläge der Länder im Planungsbeschleunigungsgesetz.

Wieczorek (l.) und Dr. Mosolf waren sich einig, dass Logistik ein wichtiges Werkzeug für die Klimapolitik ist.

V. l. Christ, Tiemann, Dr. Mosolf, Oswald, Dr. van Hoorn, Wieczorek und Reinhardt beim Lenkungskreis Güterverkehr und Logistik

September

Sitzung des Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt in Wismar unter Leitung seines Vorsitzenden Frank Dreeke. Die Sitzung eröffnete der Bürgermeister der Stadt Wismar Thomas Beyer. Vortragende waren Heiner Dettmer, CEO der Dettmer Group KG, Dr. Jan Dirks, Referat WS 21 – Nationale See- und Binnenschifffahrtspolitik, Hafenwirtschaft im BMVI; Michael Kremp, Geschäftsführer Seehafen Wismar GmbH; Ben Lodemann, Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe; Christian Pegel MdL, Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Abendveranstaltung »Schneller bauen für die Zukunft: Was muss ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz leisten?« unter Leitung von Präsidiumsmitglied Nikolaus Graf von Matuschka. Vortragende waren Sören Bartol MdB, Stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion; Guido Beermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Winfried Hermann MdL, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg; Dietmar Horn, Leiter Abteilung G im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie Ronald Pofalla. Mode-

Von oben nach unten:
Krenz eröffnete das Dialogforum auf der Innotrans »Neue Mobilitätsdienste plus Bus und Bahn – wie verändert Digitalisierung den öffentlichen Verkehr?«

Die Vortragenden v. l. Erdogan, Krenz, Kreienkamp, Herbst MdB, Dr. van Hoorn, Werner, Jarzombek MdB, Wieduwilt, Huber, D´Inca und Harms

Blick auf das Dialogforum

riert wurde die Veranstaltung von Dr. Katrin Prüfig.

Sitzung des Lenkungskreises Güterverkehr und Logistik unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf. Vortragende waren Egon Christ, MOSOLF Transport Solutions GmbH; Dr. Heike van Hoorn; Gerhard Oswald, Geschäftsführer der GOMULTIMODAL GmbH; Björn Tiemann, Projektleiter Schiene, Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG; Johannes Wieczorek, Leiter der Unterabteilung G 1, Grundsatzangelegenheiten und Strategien für Personen- und Güterverkehr im BMVI; Anatoliy Reinhardt, Regional Sales Manager, Mobileye Germany GmbH, An Intel Company.

69. Sitzung des Arbeitsausschusses unter Leitung des Präsidiumsvorsitzenden Dr. Jörg Mosolf. Es nahmen teil Frank Dreeke, Dr. Florian Eck; Dr. Heike van Hoorn; Dr. Richard Lutz; Bernhard Mattes; Dr. Stefan Schulte.

Dialog Forum mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und DVF zum Thema »Digitalisierung des Schienengüterverkehrs: Herausforderungen und Chancen für die Unternehmen« auf der InnoTrans 2018. Vortragende waren Joachim Berends, Vizepräsident des VDV und Vorstand der Bentheimer Eisenbahn AG; Dr. Silvius Grobosch, Stellvertretender Vorsitzender des Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V.; Univ.-Prof. Dr. Rainer König, Inhaber der Professur für Bahnverkehr, öffentlicher Stadt- und Regionalverkehr am Institut für Bahnsysteme und Öffentlichen Verkehr der Technischen Universität Dresden; Malte Lawrenz, Vorsitzender des VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V.; Mirko Pahl, Vorstandsvorsitzender TX Logistik AG.

Dialog Forum mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem DVF zum Thema »Neue Mobilitätsdienste plus Bus und Bahn – wie verändert die Digitalisierung den öffentlichen Verkehr?« auf der InnoTrans 2018 unter Leitung von Stephan Krenz. Vortragende waren Tolga Erdogan, Digital Innovator, Ramboll GmbH; Torsten Herbst MdB; Ole Harms, Geschäftsführer, Moia GmbH; Berthold Huber, Vorstand Personenverkehr, Deutsche Bahn AG; Joris D'Incà, Partner, Oliver Wyman GmbH; Eva Kreienkamp, Geschäftsführerin, Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG); Thomas Jarzombek MdB; Roland Werner, Head of Government Affais & Policy DACH, Uber Germany GmbH. Die Veranstaltung moderierte Dr. Hendrik Wieduwilt.

Von oben links nach unten rechts: Wie kann man das große Potenzial von kommerziellen Drohnen ausschöpfen? Darüber diskutieren v. l. Manns, Lief, Dr. Reisbeck, Wiśniewski, Dr. van Hoorn, Schepp, Klare MdB und Fockenbrock.

V. l. Prof. Scheurle, Reuther MdB, Klare MdB, PSts. Bilger MdB und Fockenbrock waren sich einig, dass es einen besseren Rechtsrahmen für Drohnen geben muss.

Die Teilnehmer am Lenkungskreis Bahntechnologie im beeindruckenden Eingangsbereich der Siemens Mobility Zentrale in Berlin

Der Sitzungsraum sorgte für eine ganz besonders gute Gesprächsatmosphäre.

Abendveranstaltung »Innovation am Horizont – Drohnen nutzen und sicher regulieren«. Vortragende waren Steffen Bilger MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur; Dr. Heike van Hoorn, Arno Klare MdB; Alfred LiefSenior System Engineer, Airbus Defence and Space GmbH; Dario Manns, Chief Innovation Officer & Co-Founder, FairFleet GmbH; Dr. Tilman Reisbeck, Leiter Ingenieurbau, DB Netz AG; Bernd Reuther MdB, Vorsitzender der AG Verkehr und Berichterstatter Luft- und Raumfahrtpolitik der FDP-Bundestagsfraktion; Ralph Schepp, Vice President Program- & Project Management, Group Technology, Deutsche Telekom AG; Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH; Adam Wiśniewski, Direktor PricewaterhouseCoopers GmbH. Die Veranstaltung moderierte Dieter Fockenbrock, Chefkorrespondent Handelsblatt.

Oktober

Sitzung des Lenkungskreises Bahntechnologie unter Leitung seines Vorsitzenden Michael Peter. Vortragende waren Lars Deiterding, Prokurist, Leiter Bereich Transport und Logistik, HaCon Ingenieurgesellschaft mbH; PSts Enak Ferlemann MdB; Wolf-Dietrich Geitz, Partner, Railistics GmbH; Prof. Dr. Karsten Lemmer, Vorstand Energie und Verkehr, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR).

November

Gemeinschaftsveranstaltung mit der COMMERZBANK AG »business:forum Transport & Logistik: Blockchain – der Gamechanger?!« mit Wolfgang Wendt. Vortragende waren Dr. Florian Eck; Thomas Jarzombek MdB; Andreas Roth, Branchenkapitän Transport & Logistik, Niederlassungsleiter Großkunden Region Ost, Commerzbank AG; Christian Schultze-Wolters, Geschäftsbereichsleiter IBM Blockchain Solutions DACH; Florian Seffert, Head of Global Innovation, Imperial Logistics In-

ternational B. V. & Co. KG; Michael Spitz, CEO main incubator & Co-Head DLT Lab Commerzbank, Commerzbank AG; Dr. Philipp Sprenger, Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML; Jens Wagener, Branchenkapitän Transport & Logistik, Director Corporate Finance Advisory, Sektorteam Automotive & Transport, Commerzbank AG. Moderiert wurde die Diskussion von Frauke Heistermann, Vorsitzende Rat für Technologie.

Sitzung des Lenkungskreises Infrastruktur unter Leitung seines Vorsitzenden Nikolaus Graf von Matuschka. Vortragende waren Prof. Torsten R. Böger, Geschäftsführer, VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH; Martin Friewald, Geschäftsführer, VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH; Christoph Meyer MdB, Mitglied im Haushaltsausschuss der FDP-Bundestagsfraktion; Ingrid Remmers MdB, Verkehrspolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion DIE LINKE; Harald Riedel, Stadt Nürnberg, Stadtkämmerei.

Parlamentarischer Abend »Klimaschutz im Verkehrssektor – Strategie 2018plus« unter Leitung des Präsidiumsvorsitzenden Dr. Jörg Mosolf. Vor-

Von oben links nach unten rechts: Beim Lenkungskreis Infrastruktur debattierten Meyer MdB (l.) und Remmers MdB über die Entwicklungsperspektive der Infrastrukturgesellschaft Autobahnen.

Dr. Mosolf eröffnete die Veranstaltung »Klimaschutz in Verkehrssektor – Strategie 2018 plus« und erklärte vorab, welche enorme Anstrengungen das für alle Akteure bedeute.

Prof. Dr. Kagermann (l.) und Dr. van Hoorn waren überzeugt, dass es eine gesamtgesellschaftliche Strategie zur Erreichung der Klimaziele braucht.

Alle Redner v. l. Küster, Sitta MdB, Klare MdB, Dr. van Hoorn, Dr. Mosolf, Mattes, Prof. Dr. Kagermann, Schreiner MdB, Haverkamp und Kühn MdB

V. l. Kühn MdB, Haverkamp, Brost, Mattes und Schreiner MdB sprachen über weitere Möglichkeiten außer E-Mobilität und Energieeffizienz

Von oben nach unten:
V. l. Özdemir MdB, Gratza, Birlin, Pofalla und Donth MdB im Lenkungskreis Schienenverkehr

Dirks berichtete beim Lenkungskreis Luftverkehr über den Luftfahrtgipfel und dessen Ergebnisse.

V. l. Dr. van Hoorn, Dr. Schulte, Reuther MdB, Colsman und Dr. Anton beim Lenkungskreis Luftverkehr in Köln

tragende waren Dr. Henrik Haenecke; Kristina Haverkamp, Geschäftsführerin Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena); Prof. Dr. Henning Kagermann, Vorsitzender des acatech Kuratoriums, acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften; Arno Klare MdB; Stephan Kühn MdB; Holger Küster, Geschäftsführer, ACV Automobil-Club Verkehr e.V.; Bernhard Mattes; Felix Schreiner MdB, Vorsitzender im Parlamentskreis Elektromobilität CDU/CSU-Bundestagsfraktion; Frank Sitta MdB. Die Veranstaltung moderierte Marc Brost.

Sitzung des Lenkungskreises Schienenverkehr unter Leitung seines Vorsitzenden Ronald Pofalla. Vortragende waren Wolfgang Birlin, Mitglied des Vorstandes Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und Geschäftsführer der RheinCargo GmbH & Co. KG; Cem Özdemir MdB; Michael Donth MdB, Mitglied im Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur der CDU/CSU-Bundestagsfraktion; Hugo Gratza, Leiter der Abteilung E – Eisenbahnen im BMVI.

Sitzung des Lenkungskreises Luftverkehr unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte mit anschließender Besichtigung des UPS Air Hub am Flughafen Köln/Bonn. Vortragende waren Dr. Frank Anton, Executive Vice President eAircraft, Siemens AG, Corporate Technology AIR; Johann Friedrich Colsman, Leiter der Abteilung Luftfahrt im BMVI; Thorsten Dirks, Mitglied des DVF-Präsidiums und Mitglied des Vorstandes, Eurowings, Deutsche Lufthansa AG; Jan Heitmann, Manager Public Affairs, Airport Operations CGN, United Parcel Service Deutschland S.à r.l. & Co. OHG, Flughafen Köln/Bonn; Bernd Reuther MdB.

69. Sitzung des Präsidiums unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf. Vortragender und Gast war Svenja Schulze, Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Teilnehmer waren Ulrich-Klaus Becker; Dr. Florian Eck; Michael Fohrer; Dr. Heike

van Hoorn; Stefan Kölbl, Vorsitzender der Vorstände DEKRA e.V. und DEKRA SE; Stephan Krenz; Wolfgang Langhoff; Holger Lösch; Dr. Richard Lutz; Dr. Sigrid Nikutta; Michael Peter; Dr. Hansjörg Rodi; Dr. Stefan Schulze; Norbert Schüßler. Weiterer Gast Prof. Dr. Raimund Klinkner, Institute for Manufacturing Excellence GmbH.

Parlamentarischer Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag zum Thema »Digitale Schiene – vom guten Fahrzeug über das bessere Netz zum besten Schienensystem«. Vortragende waren Kay Euler, Leiter Konzernprogramm Digitale Schiene Deutschland, Deutsche Bahn AG; PSts Enak Ferlemann MdB; Stephan Krenz; Dr. Jörg Nikutta, Sprecher der Geschäftsführung Alstom Transport GmbH; Cem Özdemir MdB; Wolfgang Wiehle MdB, Stellvertretender Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr, AfD-Bundestagsfraktion. Die Veranstaltung moderierte Dieter Fockenbrock.

Kooperationsveranstaltung »6. ZEIT Konferenz Logistik & Mobilität im Rahmen der Fachmesse Hypermotion« von DIE ZEIT, Messe Frankfurt

Von oben links nach unten rechts: Bundesumweltministerin Schulze zu Besuch bei der Präsidiumssitzung mit Dr. Mosolf

V. l. Dr. van Hoorn, Herbst MdB und Krenz vor Beginn des Parlamentarischen Abends zum Thema »Digitale Schiene«

Ein großer Kraftakt ist notwendig, um die dringend benötigte Kapazität und Verlässlichkeit auf der Schiene zu erreichen, so v. l. Wiehle MdB, Dr. van Hoorn, PSts Ferlemann MdB, Özdemir MdB, Euler, Dr. Nikutta, Krenz und Fockenbrock.

Özdemir MdB eröffnete den Parlamentarischen Abend der PG Schiene.

Staatssekretär Ferlemann MdB sah fundamentale Veränderungen im Verkehrsbereich durch Digitalisierung.

Von oben links nach unten rechts:
Bei der gemeinsamen Sitzung der Lenkungskreise Digitale Vernetzung und Straße ging es u. a. um den adäquaten Rechtsrahmen für neue Mobilitätsdienstleistungen. V. l. Salzmann, Wolf, Wendt, Fischer, Dr. Miethaner, Dr. Leutner und Dr. Eck

Jahresauftaktveranstaltung zum Thema »Intelligente Mobilität braucht ein gutes Datennetz« mit v. l. Meyer-Kahlen, Dr. Springer, Herzog MdB, PSts. Bilger MdB, Dr. van Hoorn, Schmidt, Fehling, Meier und Dr. Wieduwilt

Meyer (l.) und Dr. Springer

V. l. Dr. Wieduwilt, Bilger MdB, Fehling und Herzog MdB wussten um die Schwierigkeiten bei der flächendeckenden Versorgung mit schnellem Breitband

Der Mobilitäts- und Logistikbereich ist immer mehr auf flächendeckende Internetverbindung angewiesen, mahnt Dr. van Hoorn bei ihrer Rede.

und DVF unter Beteiligung von Dr. Jörg Mosolf und Dr. Stefan Schulte. Vortragende waren Dr. Thomas Becker, Leiter Politik & Außenbeziehungen, BMW Group; Detlef Braun, Geschäftsführer Messe Frankfurt GmbH; Dr. Rainer Esser; Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende, HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG; Gleb Tritus, Gründer und Investor, Director Verture Development & Mitglied der Geschäftsleitung, Lufthansa Innovation Hub.

Gemeinsame Sitzung der Lenkungskreise Digitale Vernetzung und Straßenverkehr unter Leitung ihrer Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker und Wolfgang Wendt. Vortragende waren Michael Fischer, Head of PR & Public Affairs, MOIA GmbH; Dr. Henrik Haenecke; Dr. Gerd Leutner, Partner / Rechtsanwalt, CMS Hasche Sigle; Dr. Tobias Miethaner, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ; Axel Salzmann, Leiter des Kompetenzzentrums für das Straßenverkehrsgewerbe und Logistik, KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG; Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV).

Von oben nach unten:
v. l. Maurer, Dr. van Hoorn, Dr. Mosolf, Dr. Mellwig, Wüllhorst und Schmied

V. l. Peter und Hermann MdL waren sich einig, dass der Schienensektor dringend modernisiert werden muss.

Januar 2019

Abendveranstaltung »#Smart #Mobil #Digital: Intelligente Mobilität braucht ein gutes Datennetz!«. Vortragende waren Dr. Heike van Hoorn; PSts Steffen Bilger MdB, Thomas Fehling, Bürgermeister der Kreisstadt Bad Hersfeld; Gustav Herzog MdB; Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung, Hamburg Port Authority AöR; Jan-Peter Meyer-Kahlen, Leiter Forschungs- und Entwicklungszentrum Eurolab, Ericsson GmbH; Stefan Schmidt, Chief Digital Officer (CDO), IAV GmbH, Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr; Dr. Johannes Springer, Digital Division – Connected Mobility, T-Systems International GmbH. Die Veranstaltung moderierte Dr. Hendrik Wieduwilt.

Sitzung des Lenkungskreises Güterverkehr und Logistik unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf. Vortragende waren Michael Maurer, Geschäftsführer Gauff Telematics GmbH; Dr. Wibke Mellwig, Leiterin der Abteilung Hafen und Logistik, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg; Martin Schmied, Leiter Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung im Umweltbundesamt; Wolfgang Wüllhorst, Leiter Fuhrparkmanagement, Berliner Stadtreinigungsbetriebe AöR (BSR).

Februar 2019

Sitzung des Lenkungskreises Bahntechnologie unter Leitung seines Vorsitzenden Michael Peter. Vortragende waren Dr. Klaus Bonhoff, Geschäftsführer (Sprecher), NOW GmbH, Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie; Winfried Hermann MdL; Stefan von Mach, Chefingenieur Talent 3 Batteriezug, Bombardier Transportation GmbH; Jure Mikolčić, Geschäftsführer (Vorsitz) Executive Vice President Division Deutschland und Mitglied der Konzernleitung, Stadler Pankow GmbH; Dr. Henning Tegner, Mitglied der Geschäftsführung, KCW GmbH Strategie- und Managementberatung.

IM FOKUS

POSITIONSPAPIERE, LENKUNGSKREISE, GREMIEN

Lenkungskreis Bahntechnologie

Michael Peter, Chief Executive Officer, Siemens Mobility GmbH

Themenauswahl:

- Digitale Schiene Deutschland und neue Technologien: ETCS und digitale Stellwerke – Perspektiven für einen Flächenrollout, Innovativer Güterwagen -automatische Kupplung, lärmmindernde und energieeffizienzsteigernde Technologien
- Forschung im Schienenverkehr: Denkanstöße für ein deutsches Schienenforschungsprogramm und -institut; Zukünftige Herausforderungen im Schienensektor – Ergebnisse des EU-Forschungsprojekts NEAR 2050

Lenkungskreises Digitale Vernetzung

Wolfgang Wendt, Vice President Vertrieb Branchenkunden, Mitglied der Geschäftsführung, IBM Deutschland GmbH

Themenauswahl:

- Mobilitäts(daten)plattformen: Umsetzung der Verordnung 2017/1926 zur Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste in Deutschland
- Strategiegespräch: Politik für Digitale Vernetzung und intelligente Mobilität
- Digitaler Knoten 4.0 – Gestaltung und Regelung städtischer Knotenpunkte für sicheres und effizientes, automatisiertes Fahren im gemischten Verkehr
- Werkstattberichte: Die Mobilitätsplattform »Mobility Inside«, Strategien für Mobilität 4.0
- Haftungsfragen des automatisierten Fahrens

Lenkungskreis Güterverkehr und Logistik

Dr. Jörg Mosolf, Vorstandsvorsitzender (CEO), MOSOLF SE & Co. KG

Themenauswahl:

- Logistik in der Letzten Meile: Konzepte und Best Practices aus Hamburg
- Klimaschutz in der Logistik: Potenziale und Handlungsbedarf aus Sicht des Umweltbundesamtes
- Telematikgestützte Kapazitätsoptimierung von Lkw-Stellplätzen
- CO_2-freie Logistik mit dem Schienengüterverkehr
- Best Practices für den Kombinierten Verkehr
- Fahrer- und Fachkräftemangel: Erfahrungen, Strategien und Perspektiven für den Logistiksektor

Lenkungskreis Häfen und Schifffahrt

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

Themenauswahl:

- Prioritäten für die Bereiche Häfen, Logistik und Schifffahrt in der neuen Legislaturperiode des Deutschen Bundestages
- Planungs- und Baubeschleunigung für hafenrelevante Infrastrukturprojekte
- Masterplan Binnenschifffahrt
- Lotsdienste in der Deutschen Buch – Ausbau der digitalen Kommunikation und Modernisierung von Versetzfahrzeugen
- Entwicklungsperspektiven Seehafenstandort Wismar

Lenkungskreis Infrastruktur

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

Themenauswahl:

- Strategiegespräch mit Haushalts- und Verkehrspolitikern des Deutschen Bundestages zur Verkehrsinfrastrukturpolitik
- Umweltrechtliche Potenziale und Grenzen der Planungsbeschleunigung
- Perspektiven für ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz aus Sicht der Bau- und Planungsbranche;
- Die Infrastrukturgesellschaft Autobahnen (IGA) des Bundes: Status, nächste Schritte, Entwicklungsperspektiven
- Kommunales Investitionsmanagement für Verkehrsinfrastruktur: Erfahrungen in Nürnberg
- Bewertung von ÖPP aus Sicht des Bundesrechnungshofes

Lenkungskreis Luftverkehr

Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstandes Fraport AG

Themenauswahl:

- Organisationsreform, Effizienz und Finanzierung der Fluggastkontrollen
- Stabilität vs. Produktivität – Schlussfolgerungen aus den Verspätungen und Flugausfällen 2018
- Prioritäten und Maßnahmen für die Luftfahrtindustrie und den Luftverkehrsstandort Deutschland in der aktuellen Legislaturperiode
- Klimaschutz im Luftverkehr – Perspektiven für alternative Flugkraftstoffe und Elektrifizierung
- Rahmenbedingungen für die Luftfracht; Standort Köln-Bonn

Lenkungskreis Schienenverkehr

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

Themenauswahl:

- Klimaschutzplan 2050 und seine Herausforderung für den Schienenverkehr
- Strategiegespräch zur Bundesschienenpolitik
- Anforderungen der Güterbahn an die Schienenpolitik

Lenkungskreis Straßenverkehr

Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr des ADAC

Themenauswahl:

- Digitalisierungsagenda des der Bundesregierung im Straßenverkehr
- Sauberer Stadtverkehr, Reduktion von NO_X-Emissionen
- Vernetzung durch Plattformdienste, neue Mobilität, Ridepooling
- Haftungsfragen beim automatisierten Fahren
- Verkehrssicherheit – aktueller Sachstand und Handlungsbedarf
- Prioritäten der Straßenverkehrspolitik in der neuen Legislaturperiode

Positionspapiere 2018/2019

- »Klimaschutz im Verkehrssektor« Positionspapier des DVF, Mai 2018
- »Attraktiver Schienenverkehr 2020+ Moderner und flexibler durch Digitalisierung« Positionspapier der Lenkungskreise Bahntechnologie und Schienenverkehr, Juni 2018
- »Mitarbeiter dringend gesucht! – Der Fachkräftemangel in der Mobilitätswirtschaft verlangt gemeinsame Antworten«, Strategiepapier, Januar 2019

Parlamentsgruppen

Das DVF ist auch wieder für die 19. Legislaturperiode mit der Geschäftsführung der interfraktionellen Parlamentsgruppe des Deutschen Bundestages beauftragt worden:

Schienenverkehr

Vorstand: Cem Özdemir MdB (Vorsitzender), Martin Burkert MdB, Michael Donth MdB, Torsten Herbst MdB, Sabine Leidig MdB, Wolfgang Wiehle MdB, Geschäftsführerin: Dr. Heike van Hoorn

Externe Gremienarbeit

- Nationale Plattform »Zukunft der Mobilität« der Bundesregierung: Übergeordneter Lenkungskreis sowie der Arbeitsgruppe 1 »Klimaschutz im Verkehr«
- »Masterplan Schienengüterverkehr«: Beteiligung am Runden Tisch, der UmsetzungsAG, sowie seinen UnterAG's des BMVI
- »Zukunftsbündnis Schiene« des BMVI: Beteiligung am Lenkungskreis und Arbeitsgruppen 1 bis 5
- »Masterplan Binnenschifffahrt« des BMVI: Arbeitsgruppen 1 und 4
- »Aktionsbündnis Klimaschutz« des BMU
- »Intelligente Mobilität im Rahmen des IT-Gipfels der Bundeskanzlerin« des BMVI, BMWi: Fokusgruppe
- Fokusgruppen »Intelligente Mobilität« und »Intelligente Vernetzung« im Rahmen des Digital-Gipfels der Bundeskanzlerin
- »Expertenkommission Großprojekte« des BMVI
- »Digitalisierung im ÖPNV« des BMVI
- »Arbeitskreis Laderampe« des BMVI
- Branchenarbeitskreis Transport und Verkehr des UP KRITIS

PRÄSIDIUM DES DEUTSCHEN VERKEHRSFORUMS

Dr. Jörg Mosolf
Vorsitzender des Vorstands (CEO)
MOSOLF SE & Co. KG
(Vorsitzender seit April 2018)

Dr. Ulrich Nußbaum
(Vorsitzender bis April 2018)

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

Thorsten Dirks
Mitglied des Vorstandes Eurowings
Deutsche Lufthansa AG

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

Michael Fohrer
Vorsitzender der Geschäftsführung Bombardier Transportation GmbH sowie Präsident Region Zentral- und Osteuropa, GUS, Russland, Israel, China
Bombardier Transportation GmbH

Renata Jungo Brüngger
Vorstandsmitglied Integrität und Recht
Daimler AG
(seit April 2018)

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

Stephan Krenz
Vorsitzender der Geschäftsführung
Abellio GmbH

Wolfgang Langhoff
Vorsitzender des Vorstands
BP Europa SE

Holger Lösch
Stellvertretender Hauptgeschäftsführer
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Dr. Richard Lutz
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Bahn AG

Bernhard Mattes
Präsident
Verband der Automobilindustrie (VDA)
(seit März 2018)

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

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

Michael Peter
Chief Executive Officer
Siemens Mobility GmbH

Ronald Pofalla
Vorstand Infrastruktur
Deutsche Bahn AG

Dr. Hansjörg Rodi
President of European Region
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Dr. Stefan Schulte
Vorsitzender des Vorstands
Fraport AG

Norbert Schüßler
Geschäftsführender Gesellschafter
Schüßler-Plan GmbH

Dr. Arnt Vespermann
Sprecher der Geschäftsführung
Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft
A/S & Co KG

Wolfgang Wendt
Vice President Vertrieb Branchenkunden
Mitglied der Geschäftsführung
IBM Deutschland GmbH

Dr.– Ing. E.h. Heinz Dürr
(Ehrenvorsitzender)
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrates DÜRR AG

Stand Februar 2019

MITGLIEDER DES DEUTSCHEN VERKEHRSFORUMS

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

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

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

D
- Daimler AG, Stuttgart
- DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg
- DEKRA e.V., Stuttgart
- Dettmer Group KG, Bremen
- Deutsche Bahn AG, Berlin
- Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), Berlin
- Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt/M
- Deutsche Post AG, Bonn
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG, Köln
- DFDS Seaways GmbH, Cuxhaven
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen
- DHL Freight Germany Holding GmbH, Bonn
- DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Köln
- Dornier Consulting International GmbH, Berlin
- DVV Media Group GmbH, Hamburg
- DXC Technology Deutschland GmbH, Bad Homburg
- Dyckerhoff GmbH, Wiesbaden
- DZ BANK AG, Frankfurt/M

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

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

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

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

- HOPPECKE Batterien GmbH & Co. KG, Brilon-Hoppecke
- Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG, Wesel

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

J
- JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven

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

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

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

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

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

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

R
- Railistics GmbH, Wiesbaden
- Ramboll Management Consulting GmbH, Hamburg
- RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss
- RIO l The Logistics Flow, München
- RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim
- Robert Bosch GmbH, Stuttgart
- Rödl & Partner GbR Wirtschaftsprüfer Steuerberater Rechtsanwälte, Nürnberg
- Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG, Dahlewitz

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

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

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

V/W

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

Z
- ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Hamburg
- Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK), Bonn
- ZVEI – Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V., Frankfurt/M

Stand: Februar 2019