Deutsches Verkehrsforum

2009/2010 >

Report

Inhalt:

Zukunftsweisende Verkehrspolitik > 4
Wettbewerbsfähiges Europa > 10
Leistungsfähige Infrastrukturen > 16
Effizienter Güterverkehr > 22
Nachhaltige Mobilität > 28
Intelligente Verkehrssysteme > 32
25 Jahre Deutsches Verkehrsforum > 36
Chronik 2009/2010 > 37
Lenkungskreise, Positionspapiere 2008/2009 > 44
Präsidium des Deutschen Verkehrsforums > 46
Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums > 48
Pressespiegel 2009/2010 > 50

Neue Chancen nutzen

Klaus-Peter Müller

Vorsitzender des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums,
Vorsitzender des Aufsichtsrates COMMERZBANK AG

Im Vorfeld der Bundestagswahl 2009 hat das Deutsche Verkehrsforum mit seiner Positionierung »Mobilität für Deutschland« die Bundespolitik auf die dringendsten unerledigten Maßnahmen aufmerksam gemacht. Über 50 Maßnahmen aus sechs großen Handlungsfeldern – von der Infrastrukturfinanzierung bis zur EU-Politik – haben wir identifiziert, die in der neuen Legislaturperiode beherzt anzupacken sind. In unserem Maßnahmenkatalog bieten wir der Politik auch Lösungsmöglichkeiten, die auf administrativer, investiver und legislativer Ebene teilweise ohne Kostenaufwand realisiert werden können.

Erfreulicherweise haben eine Vielzahl unserer Anregungen in den Koalitionsvertrag Eingang gefunden. Die Ziele der neuen Bundesregierung im Mobilitätssektor decken sich weitgehend mit denen der Verkehrswirtschaft. Der Koalitionsvertrag bietet viel Gestaltungsspielraum und enthält wesentliche Elemente für eine zukunftsgerechte Mobilitätsentwicklung. Die Bundesregierung ist offensichtlich bereit, dafür Verantwortung zu übernehmen. Dies tut auch die deutsche Verkehrswirtschaft. Unsere Unternehmen arbeiten daran, Mobilität noch effizienter, umweltfreundlicher, zuverlässiger, komfortabler und bezahlbar zu gestalten. Alle Verkehrsträger geben enorm viel Geld für diese Ziele aus. Daher erwarten wir von der politischen Seite, solche Anstrengungen durch geeignete Rahmenbedingungen und die Sicherung einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen.

Grundlage für nachhaltige Mobilität ist eine intakte, vernetzte und durchgängige Verkehrsinfrastruktur. Im internationalen Vergleich hat Deutschland immer noch gute Verkehrswege, fällt aber zurück. Unsere Infrastruktur ist oft überlastet und die Substanz in Teilen angegriffen. Angesichts der langfristigen Wachstumsperspektive von Personen- und Güterverkehr müssen dringend Maßnahmen ergriffen werden, um Verkehrswege schneller und kostengünstiger zu bauen und die Finanzierung in wesentlichen Teilen zu reformieren. Mit unserem »Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur« haben wir eine Langfriststrategie zur grundsätzlichen strategischen Änderung der Infrastrukturpolitik aufgezeigt.

Gemeinsame Herausforderung für die Fachpolitiker und die gesamte Verkehrswirtschaft ist und bleibt, durch geschlossenes Auftreten die Bedeutung von Mobilität für unser Land in der politischen Agenda und im öffentlichen Bewusstsein noch viel stärker zu verankern. Der Wille dazu ist auf beiden Seiten eindeutig erkennbar. Das Deutsche Verkehrsforum wird mit aller Kraft weiter daran arbeiten, dieses Momentum auf nationaler und europäischer Ebene zu verstärken.

Mit einem viel versprechenden Koalitionsvertrag ist die neue Bundesregierung in die Legislatur gestartet. Erfreulicherweise lässt er ein deutliches Bekenntnis zur Mobilität und ein klares Problembewusstsein erkennen. Auch viele Anregungen des Deutschen Verkehrsforums wurden aufgegriffen. Jetzt steht die Lösung der Probleme und die Umsetzung konkreter Maßnahmen an. Wie das Deutsche Verkehrsforum die politischen Debatten im vergangenen Jahr gestaltet und begleitet hat, zeigt Ihnen unser Report.

4 Zukunftsweisende Verkehrspolitik

Die amtierende Bundesregierung hat neue Akzente in der Verkehrspolitik gesetzt. Dies zeigt sich schon im Koalitionsvertrag, der eine wichtige Grundlage für eine zukunftsgerechte Mobilitätspolitik darstellt. Entscheidend ist jetzt, die Absichtserklärungen der Regierungskoalition rasch in konkretes Handeln umzusetzen und die Gewichtung der Mobilität auf höchster politischer Ebene zu stärken.

Um den Anforderungen des Verkehrssektors zukünftig noch stärker gerecht zu werden, wird es die große Herausforderung der gesamten Branche sein, die Belange der Mobilität noch intensiver als bisher in die allgemeine politische Diskussion zu tragen. Mobilität muss als Standort- und Wettbewerbsfaktor mehr Gewicht auf höchster politischer Ebene erhalten. Nach Ansicht des Deutschen Verkehrsforums muss es gelingen, die Aufmerksamkeit gegenüber Mobilität auf allen Politikebenen zu erhöhen, insbesondere wenn es um eine adäquate finanzielle Ausstattung für das Verkehrsressort geht.

Wahlforderungen

Das Deutsche Verkehrsforum hat in seiner Wahlbroschüre »Mobilität für Deutschland« 51 unerledigte Maßnahmen aufgelistet, die für den Verkehrsbereich in der aktuellen Legislaturperiode anstehen. Darin stehen die dringlichsten Herausforderungen im Mobilitätssektor, aber auch Handlungsempfehlungen zu deren Bewältigung. Anhand von Fakten und Forderungen soll die Aufmerksamkeit und Sensibilität der Politik für das Thema erhöht werden. Viele dieser Anliegen werden im Koalitionsvertrag aufgegriffen. Insbesondere in den Bereichen Infrastruktur, Umweltschutz, Logistik, Stadtverkehr, Europapolitik und Luftverkehr sieht die Koalition das ebenso. Aufgabe von Bund und Ländern ist es, den optimalen Rahmen für ein Gesamtsystem zu setzen, in dem Infrastrukturen aufgebaut und Transporte noch intelligenter organisiert werden sowie Energie noch effizienter genutzt und die Umwelt noch mehr geschont wird.

Infrastrukturpolitik

Vor allem die Verkehrsinfrastrukturpolitik bedarf nach Meinung des Deutschen Verkehrsforums einer grundsätzlichen Überarbeitung. Im Gespräch mit dem Lenkungskreis ‚Infrastruktur' waren sich sowohl die verkehrspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen als auch der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Andreas Scheuer MdB fraktionsübergreifend über wesentliche Instrumente einig. Zielführende Maßnahmen sind z.B. die Neubewertung

> Forderungen:

Sechs Kernforderungen aus der Wahlbroschüre »Mobilität für Deutschland«

1. Zukunftsfähige Verkehrswege: Zielgerichtete Entwicklung und Erhalt der Verkehrswege durch Prioritätensetzung bei Aus- und Neubau sowie schnellere Umsetzung;

2. Intelligente Infrastrukturfinanzierung: Bedarfsgerechte und verstetigte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur von mind. 12 Mrd. Euro p.a.;

3. Vernetzte Systeme: Verbesserung der Schnittstellen im Wirtschafts- und Personenverkehr und Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für eine optimale Kombination der Verkehrsmittel;

4. Effizienter Güterverkehr: Weiterentwicklung des Masterplans »Güterverkehr und Logistik« und vorrangige Umsetzung derjenigen Maßnahmen, die das Güterverkehrssystem noch effizienter machen;

5. Klimaschutz mit Augenmaß: Einklang von ökologisch erforderlichen und wirtschaftlich vertretbaren Maßnahmen;

6. Internationale Wettbewerbsfähigkeit: Abbau internationaler Wettbewerbsverzerrungen für deutsche Unternehmen sowie Beseitigung mangelhafter Rahmenbedingungen und hoher Kostenbelastungen.

von Projekten nach Priorität und Kosten-Nutzen, die Verstetigung der investiven Haushaltsmittel auf hohem Niveau und die Stärkung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG).

Forderungen des Deutschen Verkehrsforums – wie die stärkere Beteiligung Privater durch ÖPP-Projekte und die Rückstufung von Bundesfernstraßen mit geringer Fernverkehrsrelevanz – finden sich im Koalitionsvertrag wieder. Gleiches gilt für das Bekenntnis, die Seehafenhinterlandanbindungen gezielt auszubauen. Vage umschrieben ist dagegen die Finanzierung der Verkehrswege. Diese sollen »erhalten und weiter ausgebaut werden« und zwar mit Investitionen auf »hohem Niveau«. In welchem Rahmen diese Investitionen sich bewegen und ob diese verstetigt werden, ist derzeit ungeklärt. Die Finanzierungsverpflichtungen aus dem Regionalisierungsgesetz will die Koalition erfüllen und eine höhere Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung erreichen.

Bei den Vorgaben aus der Europäischen Union für Urbane Mobilität erwartet die Koalition die Beachtung des Subsidiaritätsprinzips. Eine weitere grundlegende Forderung des Deutschen Verkehrsforums findet hier ihre Resonanz. Mit einer »offensiven Europapolitik« will die neue Bundesregierung die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Transportsektor erreichen. Unverzichtbar ist dabei eine vollständige Öffnung der Eisenbahnmärkte und faire Wettbewerbsbedingungen in allen EU-Mitgliedsstaaten, so wie es in der »Agenda Mobilität für Europa« als zentrales Anliegen des Deutschen Verkehrsforums formuliert wird.

Beim Thema Umweltschutz ist ein ausgewogener Ansatz bei Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen zu erkennen. Positiv beurteilt das Deutsche Verkehrsforum die Absicht, Schadstoffe bereits an der Quelle zu reduzieren und nationale Alleingänge beim Klimaschutz zu vermeiden.

Auch die Weiterentwicklung der sinnvollen Maßnahmen aus dem Masterplan »Güterverkehr und Logistik« mit der »Umsetzung von gemeinsam mit dem Gewerbe ausgewählten Maßnahmen« ist zu begrüßen.

Im Luftverkehr will die Koalition für einen koordinierten Ausbau der Flughafeninfrastruktur sorgen und die Kapazitätsentwicklung der Flughäfen sicherstellen. Eine Standortfrage ist der zukünftige Umgang mit Flügen zur Nacht- und Tagesrandzeit. Der Koalitionsvertrag betont hier die Bedeutung international wettbewerbsfähiger Betriebszeiten.

»Wir haben in Deutschland zu hohe Hürden durch Verwaltungsvorschriften und Rechtseinspruchsverfahren. Damit werden bei uns die EU-Vorschriften übererfüllt. Es entsteht so ein unnötiger Strukturwettbewerb in der Europäischen Union..«

Patrick Döring MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion

> Fakten:

Infrastrukturinvestitionen

Mautverwendung 2009 von rund 3,6 Mrd. Euro über die VIFG:

- **Straße: 2.099,9 Mio. Euro**
- **Schiene: 1.104,4 Mio. Euro**
- **Wasserstraße: 441,8 Mio. Euro**

Verkehrsinvestitionen des Bundes

- **in 2009: 12,2 Mrd. Euro (inkl. Konjunkturpakete)**
- **in 2010: 12 Mrd. Euro (inkl. Konjunkturpakete)**
- **in 2011: 9,9 Mrd. Euro**
- **in 2012: 9,8 Mrd. Euro**

[Quelle: VIFG]

Steuerpolitik

Die Steuerpolitik muss zum einen eine bedarfsgerechte, von Haushaltsschwankungen unabhängige, verstetigte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau schaffen. Das Deutsche Verkehrsforum versteht darunter, dass die Bundesmittel für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes auf mindestens 12 Mrd. Euro pro Jahr auch über 2010 hinaus erhöht werden.

»Luftverkehr ‚made in Germany' ist im Vergleich zu den meisten anderen Standorten effizienter und nachhaltiger. Damit das so bleibt, müssen alle ihre Verantwortung wahrnehmen: Airlines, Infrastrukturbetreiber, Hersteller und Regulierer.«

Wolfgang Mayrhuber, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums und Vorsitzender des Vorstandes Deutsche Lufthansa AG

Zum anderen sind zusätzliche Belastungen der Verkehrswirtschaft zu vermeiden, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sollten alternative Antriebe, Kraftstoffe und Energiequellen, Forschungsvorhaben zum Klimaschutz und der Einsatz energieeffizienter und innovativer Technologien für alle Verkehrsträger gefördert werden. Wichtig ist dabei, dass staatliche Maßnahmen technologie- und wettbewerbsneutral bleiben. In Betracht kommt u.a. eine Anschubförderung im Bereich der Elektromobilität. Im Jahr 2010 werden z.B. Elektro-Transporter im innerstädtischen Lieferverkehr mit bis zu neun Mio.

Euro in einem Praxistest gefördert. Im Rahmen der Modellregionen werden für 2009 bis 2010 insgesamt 115 Mio. Euro aus dem Konjunkturpaket II für die Erprobung von Praxisaspekten der Elektromobilität bereitgestellt.

Auch die Umstellung der KfZ-Steuer auf eine CO_2-basierte Steuer ist nach Ansicht des Deuschen Verkehrsforums ein wirksames und begrüßenswertes Instrument, um den Straßenverkehr noch stärker an Nachhaltigkeitszeilen auszurichten.

»Wir brauchen neue Finanzierungsinstrumente für den Investitionsbedarf der Zukunft und die Verringerung der Haushaltsabhängigkeit bedarfsgerechter Verkehrsinvestitionen.«

Dirk Fischer MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

Um langfristig die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zu sichern, bedarf es Reformen u.a. auch bei der Verteilung der Einnahmen aus Steuern und Abgaben. Dazu sind Finanzierungskreisläufe notwendig, die sicherstellen, dass Einnahmen aus dem Verkehrsbereich 1:1 wieder in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden. So sollten die gesamten Maut-Einnahmen direkt der bundeseigenen VIFG zugewiesen und ihr eine maastrichtkonforme Kreditfähigkeit ermöglicht werden. Allein der Straßenverkehr trug mit Steuern und Abgaben

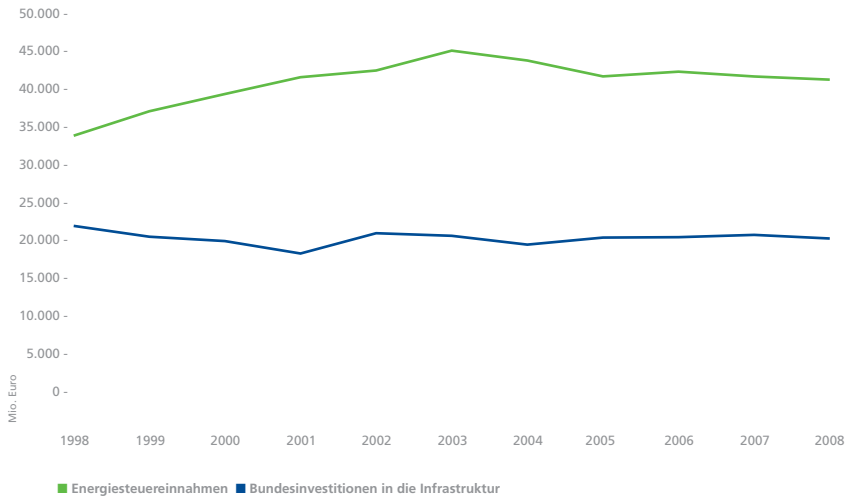
> Fakten

Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland

	stat. Bundesamt 2008	Ifo 2009	Ifo 2010
BIP real	1,3	-6,3	-0,3
Exporte	0,4	0,3	-0,8
Importe	4,3	-8,3	2,4
Arbeitslosenquote	7,8	8,3	10,1

[Quelle: ZEW]

Entwicklung der Energiesteuereinnahmen und Bundesinvestitionen in die Infrastruktur von 1998 bis 2008



[Quellen: BMVBS, Statistisches Bundesamt]

47 Mrd. Euro im Jahr 2007 zum Staatshaushalt bei. Nur ein Bruchteil kommt davon dem Verkehrssektor zugute.

Rahmenbedingungen

Die deutsche Verkehrswirtschaft hat in den vergangenen Jahren bereits erheblich in den Standort und in Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen investiert. Zur Bewältigung der Wirtschaftskrise und um die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen, ist die Verkehrsbranche auf geeignete politische Vorgaben und Rahmenbedingungen seitens der europäischen und deutschen Politik angewiesen. Besonderes Gewicht kommt dabei einer bedarfsgerechten Infrastruktur zu. Der Koalitionsvertrag zeigt, dass das Problembewusstsein für Erhalt sowie für Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Trotz Schuldenbremse darf nicht an Investitionen in die Verkehrswege gespart werden.

Geeignete Rahmenbedingungen müssen auch für eine optimale Kombination der Verkehrsträger untereinander geschaffen werden – vor allem im internationalen Transport. Das Deutsche Verkehrsforum fordert – hier, die in Deutschland und Europa immer noch bestehenden administrativen und technischen Hindernisse abzubauen. Die Strategie der Europäischen Union einer Co-Modalität muss strikter verfolgt werden. Jeder Verkehrsträger muss seine spezifischen Stärken in das Verkehrssystem einbringen, um die Gesamteffizienz zu verbessern.

10 Wettbewerbsfähiges Europa

Die Europäische Kommission hat mit ihrer Mitteilung »Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr« den Konsultationsprozess für ein neues sogenanntes Weißbuch eingeläutet. Darin will die EU ihre Verkehrspolitik bis zum Jahr 2020 beschreiben. Noch setzt die EU-Kommission aber zu sehr auf Preissteuerung und zu wenig auf Qualitätssteigerung. Die Chancen und die Bedeutung der Mobilität für Gesellschaft und Wirtschaft finden zu wenig Berücksichtigung.

Um Europa als Standort zu sichern sowie eine bezahlbare und nachhaltige Mobilität zu gewährleisten, sind übergreifende europäische Lösungen notwendig. Das Deutsche Verkehrsforum fordert in seiner zur Europawahl 2009 überarbeiteten »Agenda Mobilität für Europa«:

- die Innovationskraft der Unternehnehmen und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu stärken,
- den Technologievorsprung Europas im Mobilitätsbereich zu erhalten,
- die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen zu stärken und dadurch
- Wachstum und Arbeitsplätze zu schaffen.

Die in der Mitteilung »Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr« vom Juni 2009 vorgestellten Ziele der Verkehrspolitik der Europäischen Kommission für die nächste Dekade sind klar formuliert und werden von der Verkehrswirtschaft unterstützt. Übereinstimmung gibt es vor allem bei:

- der Steigerung von Qualität und Verkehrssicherheit,
- der Verbesserung der Verkehrsträgervernetzung,
- dem Ausbau nachhaltiger Mobilitätsansätze,
- der Förderung innovativer Technologien und Dienstleistungen,
- der Bezahlbarkeit und der sozialen Erreichbarkeit von Mobilität sowie
- dem Vorhaben, in Politik und Gesellschaft den Stellenwert und die Akzeptanz des Themas »Mobilität und Verkehr« zu erhöhen.

In der Absichtserklärung der Europäischen Kommission fehlen jedoch konkrete strategische Ansätze, wie die gesetzten Ziele erreicht werden können. So wird insbesondere die in den letzten Jahren verfolgte Strategie der Co-Modalität vernachlässigt, bei der die Verkehrsträger gemäß ihrer spezifischen Stärken eingesetzt und miteinander optimal verknüpft werden.

Statt von Wettbewerb und Qualität ist nun mehr überwiegend die Rede von einer Preispolitik für den Verkehrssektor. Um jedoch »Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und benutzerfreundlichen System« zu beschreiten,

> Forderungen:

Internationale Wettbewerbsfähigkeit

1. **EU-Recht ohne Verschärfung in Deutschland anwenden: Abbau internationaler Wettbewerbsverzerrungen durch Umsetzung des europäischen Rechts 1:1 in nationale Gesetzgebung ohne weitere Verschärfung;**

2. **Harmonisierung vorantreiben: Vereinheitlichung der Abgabensysteme und Regelwerke auf EU-Ebene und einheitliche Umsetzung in den Mitgliedsstaaten;**

3. **Märkte öffnen: Abbau von Wettbewerbsverzerrungen durch Öffnung nationaler Märkte, insbesondere Handlungsbedarf bei den nationalen Schienenverkehrsmärkten, Schaffung eines Marktes für Verkehrsmittel und ihre Komponenten sowie durchgängige Verkehrswege.**

»Frankreich und Italien beispielsweise haben ihren Schienenpersonenverkehrsmarkt in der Praxis nicht geöffnet. Hier muss Deutschland in der Europäischen Union stärker für gleiche Wettbewerbsbedingungen eintreten.«

Dr. Rüdiger Grube, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums und Vorsitzender des Vorstandes Deutsche Bahn AG und DB Mobility Logistics AG

müssen nach Auffassung des Deutschen Verkehrsforums sowohl die konsequente Umsetzung des Rechtsrahmens zur Marktöffnung und Förderung des Wettbewerbs strenger überwacht als auch die Maßnahmen für Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) stärker priorisiert werden.

Insgesamt bemängelt das Deutsche Verkehrsforum, dass die Mitteilung der EU-Kommission in weiten Teilen eine stringente strategische Ausrichtung vermissen lässt und eine eindeutige Trennung von Trendbeschreibungen, Rahmen-

bedingungen, Zielen und Maßnahmen an einigen Stellen fehlt. Die strategische Ausrichtung des künftigen Weißbuches zur Verkehrspolitik sollte sich insbesondere an folgenden zentralen Parametern orientieren:

- Co-Modalität;
- Infrastruktur;
- Qualität;
- Nachhaltigkeit;
- Effizienz;
- Innovation;
- Sicherheit sowie
- Nutzerverhalten und Bezahlbarkeit.

Urbane Mobilität

Im europäischen Diskussionsprozess zur »urbanen Mobilität« hat auch das Deutsche Verkehrsforum vor Risiken für Städte und Kommunen gewarnt, wenn das Subsidiaritätsprinzip nicht beachtet werden sollte. Der nun vorliegende EU-Aktionsplan »Urbane Mobilität« trägt dem Rechnung. Die EU-Kommission will zunächst keine Standard- oder Top-Down-Lösung vorschreiben. Die darin genannten zusätzlichen Forschungsanstrengungen sind positive Ansätze, um z.B. die Markteinführung emissionsarmer Fahrzeuge voranzutreiben. Auch eine bessere Information durch Bereitstellung vergleichbarer Datengrundlagen in digitalen Datenbanken und die Förderung Intelligenter Verkehrssysteme für die urbane Mobilität kann Städte und Kommunen in ihren Mobilitätskonzepten unterstützen.

Für den Bereich »City-Logistik« warnt das Deutsche Verkehrsforum davor, dass bei EU-Initiativen wie z.B. dem EU-Aktionsplan Güterverkehr Vorschriften und Normen eingeführt werden, nach denen die Kommunen ihren städtischen Lieferverkehr nicht mehr frei organisieren können. Die Kommunen müssen im Sinne des Subsidiaritätsprinzips vor Ort entscheiden, welche Maßnahmen ihre Ziele im Stadtverkehr unterstützen und wie diese mit dem vorhandenen Finanzrahmen vereinbar sind.

Gerade im Stadtverkehr aber auch in anderen Verkehrsbereichen muss die Verbraucherpolitik der EU – nach Meinung des Deutschen Verkehrsforums – das Verhalten und die Bedürfnisse der Verkehrsnutzer stärker als bisher erforschen und in der Gestaltung ihrer Maßnahmen berücksichtigen. Die europäische Verkehrspolitik ist aber auch darauf auszurichten, Transportkostensteigerungen zu vermeiden und eine staatlich administrierte Verteuerung von Mobilität zu verhindern.

Sicherheit

Der Verordnungsvorschlag der EU-Kommission aus dem Jahr 2006 zur »Sicherheit in der Lieferkette« wurde bereits im selben Jahr auf Eis gelegt. Allerdings fehlt bis heute die offizielle Aussage der EU, diesen Verordnungsvorschlag endgültig zurückzuziehen. Dabei hätte Europa gegenüber den USA eine Möglichkeit zur gegenseitigen Anerkennung von Sicherheitsregimen in der Hand und zwar die Weiterentwicklung der Zollsicherheitsinitiative und des damit verbundenen Authorised Economic Operators AEO (Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter). Mit dem Prädikat AEO könnten sich Unternehmen als sicher zertifizieren lassen. Dies sollte auch im künftigen verkehrspolitischen Weißbuch noch deutlicher festgeschrieben wer-

> Forderungen:

Fünf Handlungsempfehlungen aus der »Agenda Mobilität für Europa«:

1. **Infrastruktur ausbauen und Vernetzung optimieren;**
2. **Bürokratie reduzieren und Regulierung abbauen;**
3. **Harmonisierung ausweiten und Liberalisierung vorantreiben;**
4. **Nachhaltigkeit gewährleisten und Ressourcen schonen;**
5. **Schlüsseltechnologien fördern und Standort stärken.**

den. Sicherheitsstandards müssen global Anerkennung finden, indem die EU mit einer Stimme auf internationaler Ebene auftritt und globale Standards unterstützt. Das Deutsche Verkehrsforum fordert:

- keine zusätzlichen gesetzlichen Anforderungen;
- konsolidierte internationale Sicherheitsstrategien;
- internationale skalierbare Standards und
- Förderung technologischer Innovation.

Transeuropäische Netze

Die europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken des Schienenverkehrs können bisher zwar als Erfolg gewertet werden, dennoch fällt die Bilanz

»Insbesondere eine Akzeptanz und Gleichstellung mit dem Sicherheitsprogramm der US-Regierung wäre für deutsche und europäische Unternehmen eine große Erleichterung.«

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

der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) dürftig aus. Das Deutsche Verkehrsforum kritisiert v.a. vier Punkte:

1. unzureichende Priorisierung;
2. zu geringe Berücksichtigung der gesamteuropäischen Dimension;
3. mangelnde Verkehrsschnittstellen;
4. schleppende Projektdurchführung und Finanzierung.

Zur Überprüfung der TEN-V Politik hat die EU-Kommission im Februar 2009 ein Grünbuch vorgelegt. Die Ausführungen darin sollten nach Ansicht des Deutschen Verkehrsforums in das Weißbuch »Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr« (siehe auch Kap. 1) einfließen. Im Grünbuch werden drei neue Optionen vorgestellt, die das aktuelle System aus Gesamtnetz und 30 vordringlichen Projekten ersetzen. Nach bisherigen Planungen favorisiert die EU-Kommission eine Zwei-Ebenen-Struktur, die ein Gesamtnetz und ein Kernnetz vorsieht.

»Für einen zukunftsfähigen Luftverkehrsstandort Deutschland brauchen wir weiterhin die Unterstützung der deutschen und europäischen Politik ebenso wie die Leistungskraft der Airlines, der Flughäfen und der Deutschen Flugsicherung.«

Prof. Dr. Wilhelm Bender, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums

Das Deutsche Verkehrsforum wird die EU-Kommission darin unterstützen, den europäischen Netzgedanken weiter voranzutreiben, intermodale Knotenpunkte auszubauen und den Infrastrukturausbau nach klaren europäischen Prioritäten zu verfolgen. Um eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für den Standort Europa zu schaffen, müssen jedoch die TEN-V-Projekte ausreichend finanziert werden. Die Finanzierung sollte sich nicht nach nationalem oder regionalem Proporz, sondern nach Dringlichkeit richten.

> Fakten:

Mobilitätsstandort Europa:

- **82 Millionen Einwohner in Deutschland;**
- **Deutschlands Durchschnitts-Jahreseinkommen pro-Kopf über 40.000 Euro brutto;**
- **497 Millionen Einwohner in Deutschlands Nachbarmärkten der EU-27;**
- **12.500 Mrd. Euro Bruttoinlandsprodukt der EU-27;**
- **633 Mrd. Euro Exportwarenwert Deutschlands in 2008;**
- **478 Mrd. Euro Importwarenwert Deutschlands in 2008.**

Schienenverkehr

Positiv wertet das Deutsche Verkehrsforum die Absicht der EU-Kommission, den Marktöffnungsprozess weiter voranzutreiben. Fairer Wettbewerb und offener Marktzugang im transeuropäischen Verkehr sind vom technischen, rechtlichen und faktischen Grad der Liberalisierung sowie v.a. einer einheitlichen Umsetzung abhängig. Daher ist ein entschiedenes Vorgehen gegen protektionistische Maßnahmen in den EU Mitgliedsstaaten wichtig. Die Schienennetze aller EU-Mitgliedsstaaten müssen zügig und diskriminierungsfrei geöffnet werden. Das Deutsche Verkehrsforum setzt sich dafür ein, dass die Liberalisierung der europäischen Schienenverkehrsmärkte nicht hinter der in Deutschland verwirklichten Marktöffnung zurückbleibt. Die EU-Kommission sollte hierzu die einheitliche Umsetzung der Marktöffnungs-Richtlinien für den Personen- und Güterverkehr aus den europäischen Eisenbahnpaketen bei den EU-Mitgliedsstaaten einfordern. Außerdem gilt es, neue Belastungen durch Steuern oder Abgaben zu vermeiden, kostspielige Bürokratie abzubauen sowie vorausschauende und substanzielle Investitionen in die Infrastruktur vorzunehmen.

Eine wichtige technische Voraussetzung für den nahtlosen Übergang zwischen den nationalen Schienenverkehrsnetzen ist die zügige Umsetzung des European Train Control Systems (ETCS) als europäisches Zugleitsystem. Außerdem ist die Aufrüstung der Verkehrsinfrastruktur durch moderne Verkehrsleitsysteme ein bedeutender Baustein für eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten. Da ein Teil der Technik und damit auch der Investitionen künftig von der Strecke in die Triebfahrzeuge verlagert wird, ist es nach Ansicht des Deutschen Verkehrsforums sinnvoll, die fahrzeugseitigen Teile des Signalsystems zu fördern. Ebenso muss angesichts knapper Kassen ein klarer Fokus auf die zentralen europäischen Güterverkehrskorridore bei Ausbau und Förderung gelegt werden.

Luftverkehr

Das Deutsche Verkehrsforum sieht auch bei der Liberalisierung im Luftverkehr die EU in der Pflicht. Sie soll die Durchsetzung von Marktregeln weiter konsequent verfolgen. Dies bedeutet konkret, einen fairen Marktzugang zu sichern sowie Subventionierung und Protektion unwirtschaftlicher Marktteilnehmer zu verhindern. Das gilt auch im Verhältnis zu Drittstaaten.

Die stringente und zügige Realisierung des Single European Sky SES bleibt eine vordringliche Aufgabe. Die Schwerpunkte liegen dabei auf der SES-II-Verordnung, der Einrichtung von Funktionalen Luftraumblöcken und dem Forschungs- und Entwicklungsprogramm SESAR. Mit diesen Maßnahmen wird auch eine wesentliche Voraussetzung dafür geschaffen, dass der europäische Luftverkehr seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. Die Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugsicherungen sind bereit, hierfür in neueste Technologien zu investieren. Um die für den Klimaschutz im Luftverkehr erforderlichen Lösungen zügig bereitzustellen, ist nach Ansicht des Deutschen Verkehrsforums auch eine gezielte Aufstockung und Ergänzung der europäischen Forschungs- und Entwicklungsprogramme für den Sektor Klima und Verkehr – etwa im Bereich der Biokraftstoffe – notwendig.

16 Leistungsfähige Infrastrukturen

Trotz der aktuellen Wirtschaftskrise wird die Verkehrsentwicklung in Deutschland zu ihrem langfristigen Wachstumstrend zurückkehren. Für eine effiziente und ökologische Umsetzung des Wachstums benötigen wir hervorragende Verkehrswege. Im Positionspapier »Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur« zeigt das Deutsche Verkehrsforum Möglichkeiten auf, wie die Verkehrswege für die zukünftigen Belastungen fit gemacht werden können.

Deutschlands Verkehrswege sind die tragenden Säulen der Wirtschaft und Standortfaktor zugleich. Aber die einst hervorragende Verkehrsinfrastruktur stößt immer öfter an ihre Kapazitätsgrenzen und ist zum großen Teil stark überlastet. Unzählige Staus auf der Straße, im Luftraum, im Wasser- oder Schienenverkehr kosten den Staat, der Wirtschaft und jeden einzelnen Bürger unnötig Zeit und Geld. Auch die Umwelt gehört zu den Leidtragenden. Erhalt und Ausbau der Verkehrswege gehören daher ganz oben auf die politische Agenda.

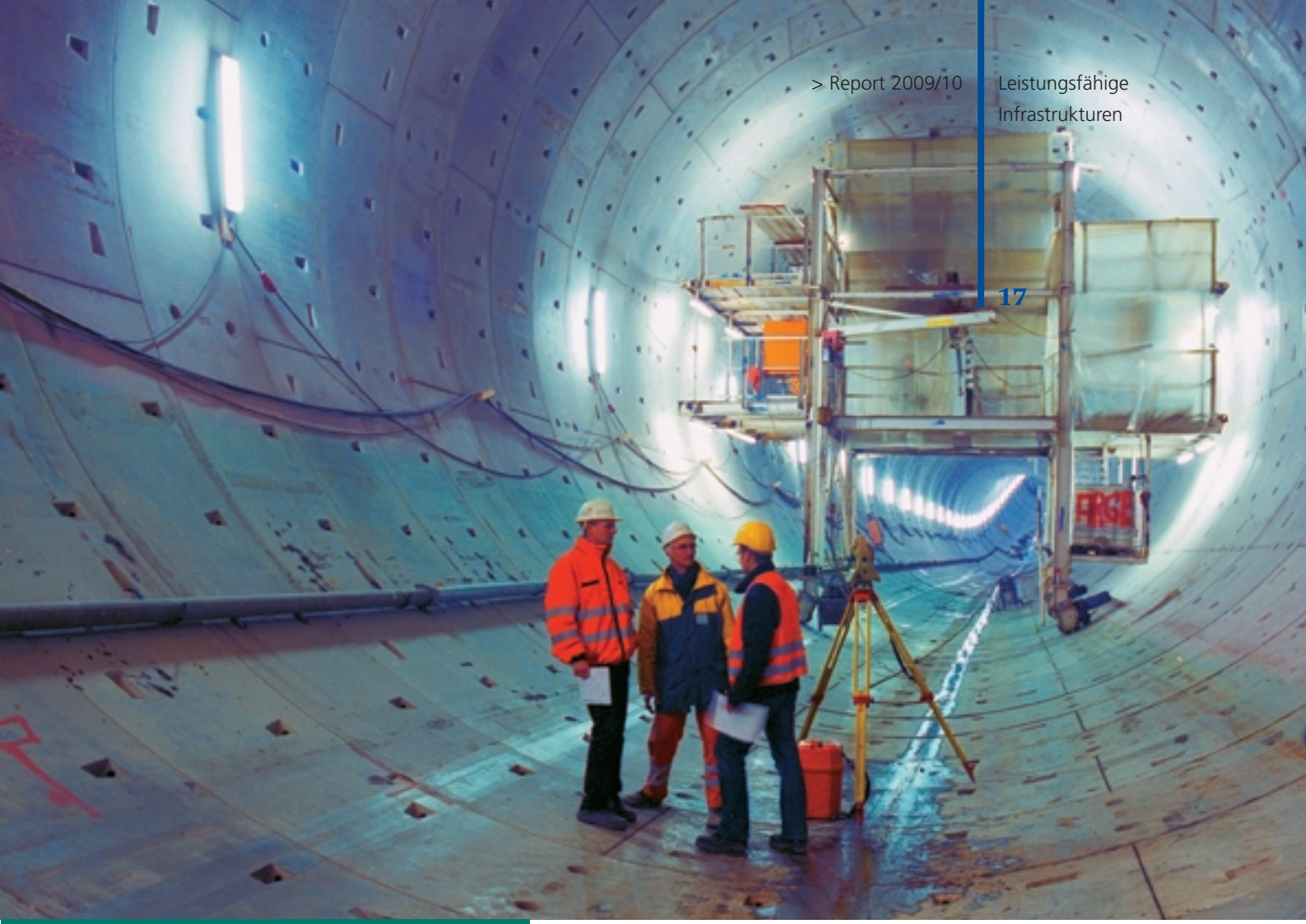
Zukunftsprogramm

In seinem Strategiepapier »Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur« zeigt das Deutsche Verkehrsforum Wege für eine Neuausrichtung der Verkehrsinfrastrukturpolitik auf. Vorhandene Kapazitäten sollen bestmöglich genutzt, Erhalt und Betrieb gewährleistet, Projekte schneller realisiert und bedarfsgerechte Verkehrswege geschaffen werden. Darüber hinaus sind Transparenz über den Zustand der Verkehrswege und eine strukturelle Reform der Finanzierung erforderlich, um gezielt in Engpässe investieren zu können. Das Ergebnis muss eine langfristige und ganzheitlich ausgerichtete Strategie für die Verkehrsinfrastruktur sein.

Der Koalitionsvertrag greift bereits einige dieser Themen auf: z.B. die Sicherstellung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau, die Weiterentwicklung der VIFG sowie die intensive Nutzung von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften.

Investitionsmittel

Für 2009 und 2010 haben sich mit den beiden Konjunkturpaketen die Bundesmittel für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf rund 12 Mrd. Euro jährlich erhöht. Die zwei Milliarden Euro aus dem Konjunkturpaket II teilen sich unter anderem auf in 850 Mio. Euro für Straße, 700 Mio. Euro für Schiene und 350 Mio. Euro für Wasserstraße. Ab 2011 wird die Mittelausstattung nach der aktuellen Finanzplanung des Bundes wieder unter 10 Mrd. Euro pro Jahr sinken. Dieses unzureichende Niveau muss dann die Preissteigerungen auffangen, die



> Forderungen:

Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur

1. **Zustand dokumentieren, Finanzbedarf offen legen;**
2. **Kapazität ausschöpfen, Sicherheit optimieren;**
3. **Investition nach Nutzen-Kosten-Aspekten;**
4. **Investition auf hohem Niveau verstetigen;**
5. **Infrastrukturfinanzierung reformieren;**
6. **Privates Kapital stärker einbinden;**
7. **Vorhandene Substanz erhalten;**
8. **Vernetzung gesamteuropäisch ausbauen;**
9. **Bürokratieabbau, zügige Umsetzung.**

»Wir benötigen an vielen Stellen eine Neuordnung der Infrastrukturpolitik in Deutschland. Eines unserer zentralen Themen ist die Verkehrswegeinvestition. Wir brauchen diese Investitionen nicht nach dem Gießkannenprinzip, sondern nach Dringlichkeit.«

Dr. Peter Noé, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums und Mitglied des Vorstands der HOCHTIEF AG

alleine im Straßenbau von 2000 bis 2006 bei über 15 Prozent liegen. Solche Finanzierungsschwankungen lassen eine Planungssicherheit nicht zu.

Das Deutsche Verkehrsforum fordert daher die notwendigen Mittel aus dem Bundeshaushalt über einen längeren Zeitraum auf einem Niveau von mindestens 12 Mrd. Euro jährlich konstant zur Verfügung zu stellen. Ebenso müssen die Kommunen finanziell gestärkt werden, damit die kommunale Verkehrsinfrastruktur erhalten bleibt. Zudem sollte die Zweckbindung der

GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) über 2013 verlängert und dynamisiert werden. Für die Zeit nach 2019 muss eine Ersatzregelung geschaffen werden.

Konjunkturpakete

Bei der Ausgestaltung der Konjunkturpakete kam es der Bundesregierung vor allem auf eine kurzfristige konjunkturelle Wirksamkeit an. Im

»Nach ADAC-Berechnungen sichern zwei Milliarden Euro Investitionen in die Straße rund 32.700 Arbeitsplätze.«

Ulrich Klaus Becker, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums und Vizepräsident für Verkehr des ADAC

Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind diese Mittel ausgezeichnet angelegt, weil es sich um langfristig nutzbringende Investitionen mit einer breiten volkswirtschaftlichen Wirkung handelt. Allerdings hat sich die Umsetzung als große Herausforderung erwiesen, weil z.B. im Bereich der Schienenwege Vorratsplanungen für Aus- und Neubauten fehlen, so dass auf kurzfristigen Mittelzufluss nicht flexibel reagiert werden kann. Auch bei Straßenbauprojekten ist die verwaltungstechnische Umsetzung zwischen

> Fakten:

Bedarf bei Verkehrswegen

- **Bedarf an zusätzlichen 14.000 LKW-Stellplätzen an BAB**
- **40 % des Bundesstraßen und der rechten Fahrstreifen auf BAB nicht voll gebrauchsfähig**
- **161,1 Mrd. Euro bis 2020 kommunaler Investitionsbedarf bei Straßen**
- **2,35 Mrd. Euro bis 2025 Nachholbedarf bei Erhaltungsinvestitionen für schienengebundenen ÖPNV**
- **27,4 Mrd. Euro bis 2025 für Neuinvestitionen für schienengebundenen ÖPNV erforderlich**

Bund, Ländern und Kommunen eine große Herausforderung. Ein weiteres Hemmnis für die zügige Infrastrukturentwicklung stellt grundsätzlich der enorm lange Planungs- und Genehmigungsprozess dar. Im Durchschnitt dauert es von der Planung bis zur Baureife vier, bei größeren Infrastrukturprojekten sogar 20 bis 50 Jahre. Um der Komplexität und Langwierigkeit der Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen Rechnung zu tragen, sollten Planungs- und Umsetzungskapazitäten nicht kurzfristig auf- und abgebaut werden. Eine verstetigte Finanzierungsgrundlage für die Verkehrsinfrastruktur ist auf hohem Niveau notwendig. Von größter Wichtigkeit für das Deutsche Verkehrsforum ist, dass es nicht zum ungenutzten Verfall der Sondermittel aus den Konjunkturpaketen nach 2010 kommt.

Bürokratieabbau

Die Planung, Finanzierung und Umsetzung von Verkehrswegen in Deutschland muss dringend entbürokratisiert werden. Auf administrativer und legislativer Seite heißt dies konkret:

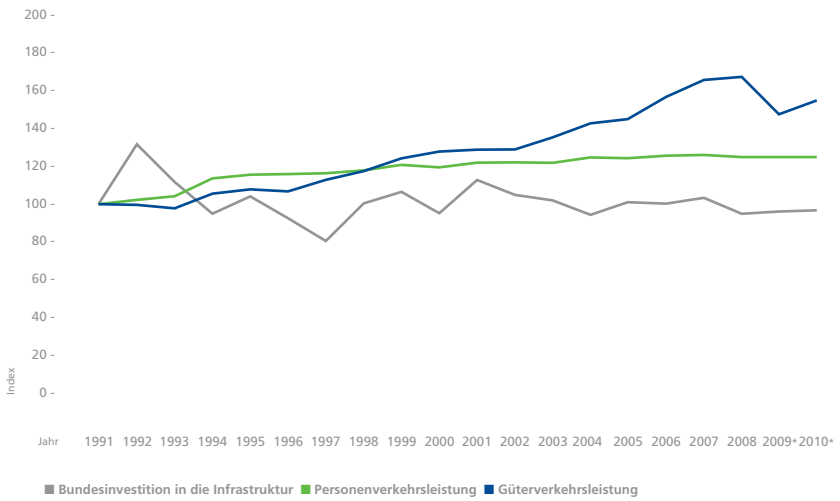
- Keine Übererfüllung bei der Umsetzung von EU-Vorschriften;
- Übernahme von Regelungen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes in das allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz;
- Integration der Umweltverträglichkeitsprüfung in die Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren;
- Einführung transparenter und bundesweit einheitlicher Bewertungsmaßstäbe für Umweltverträglichkeitsprüfungen;
- Einrichtung eines Planungsfonds zur Vorratsplanung für baureife Verkehrswege.

Finanzierung

Das Deutsche Verkehrsforum plädiert für eine Reformierung der Verkehrswegefinanzierung. Beiträge der öffentlichen Hand, der Privatwirtschaft und der Verkehrsnutzer müssen zu einem optimalen Ergebnis gebündelt werden. Langfristiges Ziel ist: Verkehr finanziert Verkehr. Die VIFG muss weiterentwickelt werden, um innovative Betreibermodelle realisieren zu können (siehe auch Kap. 1).

Reformbedürftig ist die Auftragsverwaltung, die das Zusammenspiel zwischen Bund und Ländern beim Straßenbau- und erhalt regelt. Bundesstraßen, die nicht fernverkehrsrelevant sind, müssen abgestuft werden und in die Verantwortung der Bundesländer übergehen. Andererseits ist für den Bund eine Öffnungsklausel im Grundgesetz notwendig, um die Gesamtverantwortung für Bundesfernstraßen mit nationaler und europäischer Bedeutung zu übernehmen. Die knappen Infrastrukturmittel sind nach Dringlichkeitskriterien zu verteilen und sollten sich weitaus weniger an Länderproporz orientieren als bisher.

Entwicklung der Bundesinvestitionen in die Infrastruktur und der Personen- und Güterverkehrsleistung 1991 bis 2010



[Quellen: BMVBS, Verkehr in Zahlen/ *Leistung entspricht Mittelfristprognose Winter 2009/2010, Investition entpricht Haushaltsplan 2010 und Finanzplan 2013 der Bundesregierung v. 25.06.2009]

Verkehrsinfrastrukturbericht

Für eine zielgerichtete Verwendung der Finanzmittel sind genaue Informationen über den Zustand und die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege erforderlich. In seinem Strategiepapier »Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur« schlägt das Deutsche Verkehrsforum u.a. einen »Verkehrsinfrastrukturbericht« des Bundes vor, der alle zwei Jahre ohne übermäßigen bürokratischen Aufwand aktualisiert werden sollte. Elemente der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für die Schiene, wie etwa der Infrastrukturzustandsbericht, würden darin integriert.

Erhalt

Seit Januar 2009 hat sich der Bund mit der LuFV verpflichtet, jährlich 2,5 Mrd. Euro für den Substanzerhalt der Schieneninfrastruktur zu zahlen. Dies soll bis 2013 geschehen. Auch für die Bundesstraßen wäre eine solche LuFV sinnvoll, um eine nachhaltige Erhaltungsstrategie für deren Bestandsinfrastruktur zu sichern. Ebenso müssen auf lange Sicht für kommunale Netze und Bundeswasserstraßen Lösungen zur dauerhaften Mittelbindung gefunden werden.

Über den Luftfrachtverkehr laufen wertmäßig 30 Prozent der Im- und Exporte. Um das Poten-

zial der wertvollen und leistungsfähigen Infrastruktur auszuschöpfen, müssen bedeutende Flughäfen fokussiert weiterentwickelt und an den Schienenverkehr angebunden werden. Auch der Blick auf die Entwicklung des Wettbewerbs im Weltluftverkehr zwingt dazu, die Flughäfen in Deutschland leistungsfähig weiterzuentwickeln. In diesem Zusammenhang ist es für das Deutsche Verkehrsforum wichtig, wettbewerbsfähige Betriebszeiten für den Luftverkehrsstandort Deutschland langfristig zu sichern.

Die knappen Infrastrukturmittel müssen zielgerichtet investiert werden. Unter der notwendigen klaren Prioritätensetzung versteht das Deutsche Verkehrsforum auch, wichtige Straßen- und Schienenknoten sowie Wasserwege mit wesentlicher Wirkung für das Gesamtnetz primär auszubauen. Verkehrträger müssen bei den Knotenpunkten besser vernetzt – sowie Personen- und Güterverkehr entmischt werden. Eine spürbare Entlastung ist so zu erreichen.

> Forderungen

Grundelemente einer Vereinbarung zum Erhalt von Bundesfernstraßen

- **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit klaren Aufgabenzuordnungen zwischen Bund und Ländern;**
- **standardisiertes und systematisches Berichtswesen zum Zustandswert nach Fahrspuren, zur Verfügbarkeit und zu den Kosten für den Erhalt;**
- **zweckgebundene Bundesmittel an die Länder für Erhalt als Verpflichtungsermächtigung über 5 Jahre;**
- **Länderbeiträge in Höhe der heutigen Personal- und Verwaltungskosten und**
- **Mittelverteilung auf die Länder nach einem bedarfs- und nutzungsgerechten Schlüssel.**

»Wir brauchen parteiübergreifende Anstrengungen für die Absicherung der Infrastrukturfinanzierungslücke. Das Strategiepapier ist hierzu ein Kompendium der Notwendigkeiten.«

Uwe Beckmeyer MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

Effizienter Güterverkehr

Etwa 2,7 Mio. Arbeitsplätze und ein Umsatz von rund 218 Mrd. Euro im Jahr 2008 zeugen von der Bedeutung des Logistiksektors. Mit den genannten Werten zählt er zum drittstärksten Wirtschaftszweig in Deutschland. Trotz der Wirtschaftskrise konnte die Branche ihre Fach- und Führungskräfte großenteils halten. Zur Weiterentwicklung dieses Potenzials soll der Masterplan »Güterverkehr und Logistik« beitragen und den deutschen Logistikbereich im internationalen Wettbewerb stärken.

Im Jahr 2008 wurde der Masterplan »Güterverkehr und Logistik« verabschiedet. Eine erste Bilanz konnte nach einem Jahr, Mitte 2009, gezogen werden. Zu jenem Zeitpunkt steckte die Branche schon tief in der Wirtschaftskrise. Da sich am Grundmechanismus der Globalisierung jedoch nichts ändert, werden die Güterströme mittel- und langfristig auf den Wachstumspfad zurückkehren. Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt, dass die Bundesregierung den Masterplan »Güterverkehr und Logistik« mit Verbänden und Unternehmen weiterentwickeln will. Dies hat sie im Koalitionsvertrag festgeschrieben und mittlerweile in Angriff genommen.

Der Masterplan hat bereits in seinen Anfängen dazu beigetragen, dass das Bewusstsein in Politik und Gesellschaft für das Thema »Logistik« geschärft wurde. Zusätzliche Finanzmittel aus den beiden Konjunkturpaketen für Infrastruktur und Güterverkehr kamen so auch der Logistikbran-

> Forderungen:

Effizienter Güterverkehr braucht:

- **Investition in Engpässe hoch belasteter Autobahnen, Schienenstrecken und Wasserstraßen;**
- **Umsetzung des Ausbauprogramms LKW-Parkplätze an BAB;**
- **Förderung von neuen Technologien zum Lärmschutz an der Quelle im Schienenverkehr;**
- **Gestaltung der Schutzmaßnahmen für den Güterverkehr vor Terrorangriffen ohne den EU-Binnenverkehr zu behindern;**

- **Leistungsfähige Flughäfen mit global wettbewerbsfähigen Betriebszeiten am Standort Deutschland;**
- **Gewährleistung eines wettbewerbsneutralen Zugangs zur Mautplattform für die Implementierung von Mehrwertdiensten;**
- **Unterstützung der Binnenschifffahrt bei Integration und Modernisierung;**
- **Umsetzung des Vermarktungskonzeptes für den Logistikstandort Deutschland;**
- **Sicherstellung administrativer Kapazität zur Umsetzung des Masterplans »Güterverkehr und Logistik«.**

»Wir müssen in den kommenden Jahren nicht nur die Kooperation zwischen See- und Binnenhäfen weiter optimieren, sondern auch die dringenden Infrastrukturprojekte bei Schiene, Wasserstraße und Straße umsetzen.«

Detthold Aden, Präsidiumsmitglied Deutsches Verkehrsforum und Vorsitzender des Vorstandes BLG Logistics Group AG & Co. KG

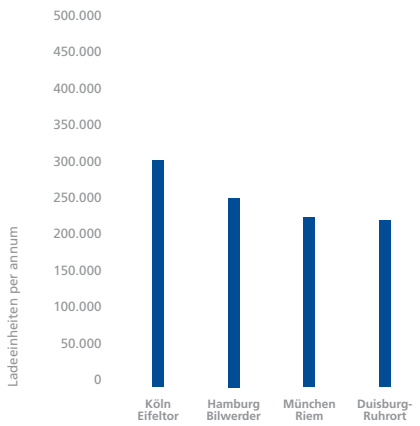
che zugute. Im Einzelnen sind die Maßnahmen des Masterplans jedoch unterschiedlich weit gediehen.

Auf gutem Weg

Aus Sicht des Deutschen Verkehrsforums sind folgende Maßnahmen auf einem guten Weg:

- Entmischung: Investitionsmittel aus den Konjunkturpaketen I und II fließen dafür ab;
- Überprüfung der Bedarfspläne: wurde bereits begonnen;
- Nationales Hafenkonzept: erstellt, Umsetzung in den Anfängen;

Umschlagkapazitäten zwischen Schiene und Straße



[Quelle: Deusche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS)]

- LKW-Parkplätze: von 2008 bis 2012 sind insgesamt 11.000 neue LKW-Parkplätze geplant. Fast 3.000 sind bis Ende 2009 errichtet worden. Für 2010 haben die Länder dem Bund den Bau von 3.000 Parkplätzen gemeldet.
- Verkehrsmanagementsysteme: Finanzierung gesichert;
- Sicherheit der Lieferkette: Bestandsaufnahme der Sicherheitsregime ist gemacht, Schwachstellenanalyse soll erfolgen.

Nachbesserungsbedarf besteht in folgenden Punkten:

- Internationale Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland muss weiter fokussiert und von der Politik hochrangig begleitet werden;
- Optimierung von Transitverkehren: Maßnahme muss gestrichen oder grundlegend modifiziert werden;
- Mautmehrwertdienste: Schnittstellengesellschaft für Öffnung des Zugangs zur Mautplattform fehlt;
- Förderung von Umschlagtechniken: Richtlinie verzögert sich;
- Flughafenkonzept: Nationale Priorisierung und Konzentration der Investitionsmittel notwendig.

Insgesamt sind im Masterplan 35 Maßnahmen aufgelistet, deren Realisierung, wie eben dargestellt, teilweise begonnen hat. Derzeit sind Politik und Gewerbe dabei, die Maßnahmen zu identifizieren, die vorrangig umgesetzt werden sollen. Nach dem Willen des Deutschen Verkehrsforums sind dies im wesentlichen Maßnahmen, die das Güterverkehrssystem noch effizienter machen und die deutschen Unternehmen sowie Deutschland als Logistikstandort stärken. Außerdem müssen zusätzliche finanzielle Belastungen für die Logistikindustrie vermieden werden.

Handlungsempfehlung

In den laufenden Prozess der Weiterentwicklung des Masterplans, der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im März 2010 gestartet wurde, bringt sich das Deutsche Verkehrsforum aktiv ein. Nachbesserungen werden insbesondere bei der Diktion des Masterplans, die noch zu sehr an Verkehrsvermeidung ausgerichtet ist empfohlen. Wichtig für den Erfolg des Masterplans ist vor allem

ein begleitendes schlüssiges Finanzierungskonzept für die Verkehrsinfrastruktur, wie es das Deutsche Verkehrsforum in seinem Strategiepapier »Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur« vorgelegt hat.

> Fakten:

Auswirkungen der Wirtschaftskrise im Güterverkehrssektor (2009 ggü. 2008):

- **Straßengüterverkehr**
  -10,2 % Transportleistung, Transportaufkommen 3.106 Mio. t (-9,9 %)
- **Eisenbahnverkehr**
  - 17,6 % Transportleistung, Transportaufkommen 309,6 Mio. t (-16,6 %)
- **Binnenschifffahrt**
  -16,2 % Transportleistung, Transportaufkommen 201,3 Mio. t (-18,1 %)
- **Luftfracht**
  -6,8 %Transportleistung, Transportaufkommen 3,3 Mio. t (-6,5 %)
- **Seeverkehr**
  Transportaufkommen 263,5 Mio. t (-16,8 %)

[Quelle: Mittelfristprognose Winter 2009/2010 BMVBS]

»Entlastungspotenzial ergibt sich aus der engeren Vernetzung mit den Binnenhäfen, die Umschlagsfunktionen, Lagerung und zusätzliche Dienstleistungen im Hinterland übernehmen können.«

Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister für Landesentwicklung und Verkehr von Sachsen Anhalt

Nationale Hafenpolitik

Noch die vorherige Bundesregierung hat im Februar 2009 einen Entwurf zum Nationalen Hafenkonzept als Bestandteil des Masterplans verabschiedet. Aus Sicht des Deutschen Verkehrsforums enthält das Hafenkonzept zahlreiche positive Handlungsschwerpunkte, die weiterverfolgt werden sollten. Dies sind insbesondere:

- Ausbau der seewärtigen Zufahrten der Seehäfen und Beseitigung von Infrastrukturengpässen im Hinterlandsverkehr bei Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen;
- Effizienzsteigerung der Logistikkette durch stärkere Verzahnung zwischen See- und Binnenhäfen als Gesamtsystem;
- Mehr Effizienz bei der Sicherheit der Logistikkette;
- Abbau von Bürokratie.

Die Konzentration der Investitionen auf die gesamtwirtschaftlich relevanten Engpässe, also die Hauptverkehrsachsen und Knotenpunkte, ist nicht zuletzt aufgrund der knappen öffentlichen Finanzmittel richtig. Diese Maßnahmen sind zeitkritisch, deshalb müssen Finanzmittel für diese Projekte nach dem Auslaufen der Konjunkturpakete mit höchster Priorität bereit gestellt werden. Für ein leistungsfähiges Hinterlandnetz ist außerdem ein strategischer Ausbau der Binnenhäfen als multimodale Knoten erforderlich. Weitere Rückbildungen der Binnenhafenfläche durch Umwandlung in Wohnfläche laufen diesem Ziel zuwider.

»Deutschland muss unter den Top 3 der Logistikstandorte bleiben, dazu ist eine hervorragende Infrastruktur notwendig.«

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

Logistikstandort Deutschland

Deutschland muss sich international als einheitlicher Logistikstandort vermarkten, ähnlich wie es die Niederlande hervorragend veranschaulichen. Dafür hat die Bundesregierung im Jahr 2008 mit dem Logistic Council Germany (LCG) eine Institution geschaffen. Das LCG hat dem Deutschen Verkehrsforum sein Arbeitsprogramm 2009/2010 vorgelegt. Geplant sind

> Fakten

Zahlen der Logistik

- **Mit geschätztem Umsatz von rund 900 Mrd. Euro (EU-27 plus Norwegen und Schweiz) ist die Logistikwirtschaft an dritter Stelle der großen europäischen Wirtschaftsbranchen;**
- **Deutschland stellt im Jahr 2008 mit einem Anteil von 23 % den mit Abstand bedeutendsten Logistikmarkt in Europa dar, gefolgt von Frankreich (12,6 %) und Großbritannien (11,4 %);**
- **Die weltweite Konjunkturentwicklung trübt die Prognosen von einem durchschnittlichen Wachstum von 5 % p.a. der Branche in 2009;**
- **49 % des gesamten Umsatzvolumens werden durch gewerbliche Dienstleister z.B. Speditionen erbracht, der andere Teil durch Eigenleistung der Industrie, des Handels und anderer Branchen.**

[Quelle: DVV 2010: »Die Top 100 der Logistik«, von Klaus und Kille]

demnach Präsentationen und Round-Table-Gespräche unter anderem bei der »transport logistic« in Shanghai und auf internationalen Leitmessen in Russland, Indien und Deutschland. Das Deutsche Verkehrsforum empfiehlt dem LCG aufgrund knapper Finanzmittel, sich auf wenige, aber große Auftritte im Ausland zu beschränken. Diese Auftritte müssen durch hochrangige Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung begleitet werden, um die Bedeutung des Wirtschaftsfaktors Logistik auch auf politischer Ebene entsprechend herauszustellen.

Aus- und Weiterbildung

Im internationalen Ranking ist Deutschland laut der Studie »Connecting to Compete 2010« der Weltbank im Jahr 2009 Logistikweltmeister geworden. Deutschland verweist Singapur, Schweden und die Niederlande auf die nachfolgenden Plätze. Auch das Bildungsangebot ist in Deutschland Weltspitze: Dies wird belegt durch die größte Bildungsvielfalt im Bereich Logistik mit 44 Universitäten, 71 Fachhochschulen und 14 Berufsakademien. Selbst im Krisenjahr 2009 haben Logistikunternehmen in die betriebliche Weiterbildung investiert. Nun muss sich die Logistikwirtschaft gemeinsam mit der Bildungspolitik auseinandersetzen, ob z.B. genügend Praxisnähe der Ausbildungen gegeben ist. Diese und weitere Fragen werden auch im Masterplan »Güterverkehr und Logistik« adressiert. Bisher erfolgte an dieser Stelle noch keine Umsetzung in konkrete Maßnahmen.

Green Logistics

Die Logistikbranche leistet mit Effizienzsteigerung und innovativen Vernetzungslösungen ihren Beitrag zum Klimaschutz. Einer Analyse von PricewaterhouseCoopers (PWC) zufolge sehen Unternehmen die wichtigsten Aktivitäten in Investitionen in die Technik. Zu nennen sind insbesondere die Modernisierung der Fahrzeugflotte und die Optimierung ihrer Routenplanung. Insbesondere große Logistikunternehmen setzen auf die Verlagerung von Transporten auf andere Verkehrsträger sowie auf die Schulung ihrer Fahrer. Der Untersuchung zufolge besteht noch Nachholbedarf: 70 Prozent der von der PWC befragten Logistikunternehmen bieten derzeit noch keine grünen Logistikprodukte an. Eine Analyse der deutschen TOP25 der Logistik zeigt Entwicklungspotenziale. Derzeit stellen sich 6 von 25 der großen Dienstleister mit ihrem Angebot vollständig auf den grünen Trend ein, 5 weitere zählen zum Mittelfeld.

Die große Herausforderung liegt bei den verladenden Kunden. Für sie dürfen die »grünen« Produkte nicht wesentlich teurer als die bisherigen Lösungen sein. Schwierig gestaltet sich auch die Gewährleistung der Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards, die die Auftraggeber in der ausführenden Logistikkette erfüllen sollen.

Dennoch engagiert sich die Wirtschaft hier mit starker Eigeninitiative. Vor allem neue Antriebskonzepte und Kraftstoffe werden aus eigener Finanzkraft erprobt.

Nachhaltige Mobilität

Nachhaltigkeit und Klimaschutz haben in der verkehrspolitischen Agenda einen enormen Stellenwert. Die Verkehrswirtschaft investiert massiv in neueste Technologien und operative Verbesserungen, um ambitionierte Reduktionsziele bei den Emissionen zu erreichen. Notwendig ist ein umfassender Ansatz, der alle Akteure einbindet. Gesetzliche Anforderungen müssen international abgestimmt werden.

Die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und die Anforderungen des Klimaschutzes müssen gleichermaßen bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen Berücksichtigung finden. Im Koalitionsvertrag ist dazu ein ausgewogener Ansatz erkennbar, der auf eine hohe Vereinbarkeit von Verkehr und Umwelt abzielt. Positiv ist insbesondere die Absicht der neuen Bundesregierung, Schadstoffe schon an der Quelle zu reduzieren und nationale Alleingänge beim Klimaschutz zu vermeiden.

Die Klimakonferenz in Kopenhagen hat keine Klarheit über verbindliche internationale Reduktionsbeiträge für die Zukunft gebracht. Die Aufgabe, internationale Transparenz und einheitliche Zielsetzungen zu erreichen, bleibt weiterhin bestehen.

Aus Sicht des Deutschen Verkehrsforums setzt sich eine erfolgreiche Klimaschutzstrategie im Verkehrsbereich aus vier Säulen zusammen: Technologische Innovation, bedarfsgerechte und vernetzte Infrastruktur, optimierte Transportabläufe und ökonomische Anreize für den Klimaschutz.

Erfolge

Der deutsche Verkehrssektor hat bereits in den vergangenen Jahren erhebliche Beiträge zum Thema Klima- und Umweltschutz, sei es im Schienen-, Strassen-, Luft- oder Schiffsverkehr, geleistet. So sind die CO_2-Emissionen des Verkehrssektors in Deutschland (Messung nach Kyoto-Prinzip) von 180 Mio. t im Jahr 2000 auf 152 Mio. t im Jahr 2007 gesunken – bei gleichzeitiger Steigerung der Transportleistung. Auch zukünftig will die Verkehrswirtschaft zur Erreichung der Klimaschutzziele ihren Beitrag leisten.

Die deutsche Automobilindustrie hat selbst im Krisenjahr 2009 rund 21 Mrd. Euro zur Forschung und Entwicklung klimafreundlicher und effizienter Fahrzeuge aufgewendet. In der Luftfahrtbranche werden rund 14 Prozent des Umsatzes für Forschung und Entwicklung eingesetzt. Die Schifffahrt engagiert sich durch Flottenerneuerung, Doppelwandschiffe und Geschwindigkeitsreduktion. Die Deutsche Bahn

> Forderungen

Leitlinien für Elektromobilität

- **Deutschland soll Leitmarkt für Elektromobilität werden, aber nicht einseitig auf eine Technologie setzen;**
- **Elektromobilität muss bezahlbar werden;**
- **Integrierte Energiestrategie soll nachhaltige Versorgung sichern;**
- **Bund, Länder und EU müssen alternative Antriebskonzepte im Straßenverkehr langfristig und umfassend fördern;**
- **Optimale Vernetzung der Verkehrsträger, exzellente Infrastruktur und moderne Informationstechnologie müssen Elektromobilität flankieren.**

»Die Erlöse aus den versteigerten Zertifikaten sollten in Forschung und Entwicklung von klimafreundlichen Antriebstechniken sowie nichtfossile Treibstoffe und weitere Klimaschutzmaßnahmen fließen.«

Winfried Hermann MdB, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Deutschen Bundestag

AG hat ihre spezifischen CO_2-Emissionen gegenüber 1990 um nahezu 40 Prozent gesenkt und erklärte eine weitere Reduktion um 20 Prozent bis 2020 (Basis 2006) zum Ziel.

Emissionshandel

Vor allem im internationalen Geschäft wie dem Luftverkehr müssen globale Lösungen für den Emissionshandel gefunden werden, sonst drohen gravierende Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der europäischen Airlines. Die Europäische Union wird ab 2012 den Luftverkehr in das europäische Emissionshandelssystem (ETS)

einbeziehen. Gelten soll dies für alle Airlines, die in der EU starten oder landen. Fast alle wichtigen Partnerländer des Weltluftverkehrs lehnen die Einbeziehung ihrer Fluggesellschaften in das EU-System ab. Das System kann Fluggesellschaften aus Nicht-EU-Staaten, die weltweite Umsteigeverkehre außerhalb Europas organisieren, Vorteile verschaffen. Im Koalitionsvertrag hat sich die neue Bundesregierung für eine Einführung des Emissionshandels im Luftverkehr ausdrücklich unter der Bedingung der Wettbewerbsneutralität ausgesprochen und damit eine zentrale Forderung des Deutschen Verkehrsforums aufgegriffen.

Emissionsminderungsziele haben sich die Fluggesellschaften selbst vorgenommen. Die IATA-Fluggesellschaften, die über 85 Prozent des Weltluftverkehrs abwickeln, haben sich zu ambitionierten Zielen verpflichtet:

- bis 2020 die Treibstoff- und CO_2-Effizienz um 1,5 Prozent pro Jahr zu verbessern;
- ab 2020 CO_2-neutrales Transportwachstum zu verwirklichen;
- 2050 nur noch 50 Prozent des Emissionsniveaus von 2005 auszustoßen.

In der EU könnten rund 12 Prozent der CO_2-Emissionen im Luftverkehr vermieden werden, fände der Single European Sky SES konsequent seine Umsetzung.

Leichte Nutzfahrzeuge

Die Europäische Kommission hat Ende Juli 2009 einen Vorschlag für eine Verordnung zur Begrenzung der durchschnittlichen CO_2-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen auf 175 g/km vorgelegt. Das Deutsche Verkehrsforum sieht diesen Zeitplan skeptisch. Die Vorlage sieht 175 Gramm CO_2 pro Kilometer als kurzfristige Obergrenze für den Durchschnitt der Neuwagenflotte vor, wobei der Anteil der einbezogenen Neufahrzeuge bis 2016 schrittweise auf 100 Prozent steigen soll (»Phase-In«). Mehrkosten bei der Anschaffung von Neufahrzeugen können sich die Transportunternehmen unter den aktuellen wirtschaftlichen Bedingungen aber nicht leisten. Auch mit Phase-In bleibt der Plan kritisch und muss verbessert werden. Ergiebiger wäre es, mit finanziellen Anreizen auf die schnellere Markteinführung von neuen und saubereren Nutzfahrzeugen hinzuwirken. Ein Malus-System für Bestandsfahrzeuge lehnt das Deutsche Verkehrsforum ab.

Elektromobilität

Am 1. Februar 2010 hat die »Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität« (GGEMO) der Bundesregierung ihre Arbeit aufgenommen. Die GGEMO unterstützt die Bundesregierung und die Nationale Plattform Elektromobilität bei der Umsetzung des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität. Die Fördermittel aus dem Konjunkturpaket II wertet das Deutsche Verkehrsforum als wichtige Anschubfinanzierung, gibt aber zu bedenken, dass auch in den Folgejahren ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen müssen. Von den 500 Mio. Euro werden u.a. 8 Modellregionen in Deutschland mit 115 Mio. Euro unterstützt. Dort soll der Aufbau einer Infrastruktur und die Verankerung der Elektromobilität im öffentlichen Raum vorangebracht werden. Die Bundesregierung will eine Million Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2020 in Deutschland auf die Straßen bringen und das Land somit zum Leitmarkt für Elektromobilität machen.

Das Deutsche Verkehrsforum hat hierzu das Positionspapier »Alternative Antriebe/ Elektromobilität« erarbeitet. Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb werden zunächst im Stadt- und Regionalverkehr eine Rolle spielen. Herkömmliche

Antriebe bleiben in den kommenden Jahren das Rückgrat der Mobilität. Ihr Effizienzpotenzial ist noch nicht ausgereizt. Deutschland muss sich zum Ziel setzen, dass elektrische Speicherelemente sowie Antriebssysteme und deren Komponenten, die technologisch weltweit führend sind, im eigenen Land produziert werden. Darüber hinaus sind die Rahmenbedingungen wie Versorgungsinfrastruktur sowie steuer- und ordnungsrechtliche Fragen zu klären. Das Erfolgsrezept für Elektromobilität besteht aus gezielter Forschungsförderung, regionalen Pilotprojekten, Vernetzungsangeboten und flankierenden Maßnahmen zur Markteinführung.

Nach Auffassung des Deutschen Verkehrsforums verfolgt die Bundesregierung richtigerweise den Grundsatz der Technologieneutralität. Mit der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) sowie dem Nationalen Investitionsprogramm Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie (NIP) werden auch weitere Wege in der Forschung und Entwicklung von alternativen Antrieben beschritten. Auch die Europäische Kommission hat das Thema Elektromobilität angenommen. Sie wird dem Europäischen Parlament in diesem Monat einen Bericht zur strategischen Weiterentwicklung und Förderung der Elektromobilität in Europa vorlegen.

> Forderungen

Investive und legislative Maßnahmen für den Klimaschutz

- **Klimaschutzregelung mit Augenmaß auf Grundlage von sektorübergreifenden Nutzen-Kosten-Analysen sowie internationale Lösungen;**
- **Forschung und Entwicklung für alternative Antriebe, Kraftstoffe und Energiequellen;**
- **Infrastruktur optimieren, Single European Sky SES u.a. durch funktionale Luftraumblöcke verwirklichen;**
- **Mehrfachbelastung des elektrischen Schienenverkehrs abbauen;**
- **Vorgaben für Emissionsreduktion im Seeverkehr international festlegen;**
- **Regenerative Kraftstoffe für weitere Bereiche des Verkehrs zugänglich machen, insb. für den Luftverkehr.**

»2009 hat die deutsche Automobilindustrie trotz Krise die Rekordsumme von knapp 21 Mrd. Euro in Forschung und Innovation investiert – einen Großteil davon in die Entwicklung kraftstoffeffizienter und CO_2-sparsamer Antriebe und Technologien.«

Matthias Wissmann, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums und Präsident Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

32 Intelligente Verkehrssysteme

Verkehrstelematik steigert die Effizienz und Sicherheit der Mobilität. Politik und Wirtschaft müssen daher dafür Sorge tragen, dass die Intelligenten Verkehrssysteme ein integraler Bestandteil unserer Verkehrsinfrastruktur werden. Deutschland wäre dann in der Lage, seine Führungsposition als Technologiestandort weiter auszubauen. Die im Koalitionsvertrag festgelegte Förderung Intelligenter Verkehrsleitsysteme zur Kapazitätsoptimierung hoch belasteter Verkehrsstrecken ist dafür ein erster wichtiger Schritt.

Mit Verkehrstelematik können die Verkehrssicherheit erhöht, die Effizienz der Verkehrsinfrastruktur gesteigert, Staus vermieden, die Verknüpfung der jeweiligen Verkehrsträger zu einem Gesamtkonzept ermöglicht sowie Zusatzdienste für Privatpersonen und Gewerbe angeboten werden. Verkehrstelematik ist ein Instrument zur kurzfristigen Kapazitätsoptimierung. Sie entbindet den Staat aber nicht von der langfristigen Daseinsvorsorge für die Verkehrswege. Die Verkehrstelematik könnte einen Einstieg in neue Mobilitätsformen ermöglichen. Für die Elektromobilität sieht das Deutsche Verkehrsforum eine besonders vielversprechende Perspektive.

EU-Initiativen

Die Europäische Union hat verschiedene Maßnahmen und Initiativen im Bereich der Verkehrstelematik auf den Weg gebracht. Der (ITS-Action Plan) »Aktionsplan Intelligente Verkehrssysteme« IVS soll mit seinen 24 Maßnahmen die Telematiksysteme etablieren. Er untergliedert sich in 6 Bereiche und koordiniert außerdem die Einführung zwischen den Mitgliedsstaaten. Der Aktionsplan sieht eine Durchführung aller Maßnahmen bis 2014 vor. Ein wesentliches Element zur Umsetzung des ITS-Aktionsplans ist die Richtlinie KOM (2008)887, mit der die grundlegenden Institutionen und Standardisierungsprozesse aufgebaut werden.

Die sechs Bereiche im ITS-Action Plan umfassen:

1. Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten;
2. Sicherheit und Gefahrenabwehr im Straßenverkehr;
3. Kontinuität des Verkehrs- und Gütermanagements;
4. Verbindung von Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur;
5. Datenschutz und Haftungsfragen sowie
6. Europäische Zusammenarbeit.

Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt den Plan der EU-Kommission, durch Intelligente Verkehrssysteme ein Verkehrsnetz zu schaffen, in dem alle Verkehrsträger vollständig integriert sind und miteinander kooperieren.

> Fakten

Zentrale Telematikinitiativen der EU

- Aktionsplan Verkehrstelematik (ITS-Action Plan)
- Projekt EasyWay
- Europäisches Leit- und Sicherungssystem für den Schienenverkehr (ETCS / ERTMS)
- Europäischer elektronischer Mautdienst
- Fahrzeuggestütztes Notrufsystem (eCall)
- Satellitennavigationssysteme Galileo und EGNOS
- Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit
- Überarbeitung der TEN-V Richtlinien

»eCall ist ein zentraler Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Unfallmanagements auf Europas Straßen und spart mindestens 22 Mrd. Euro an Unfallfolgekosten im Jahr.«

Dr. Dieter-Lebrecht Koch MdEP, Vizevorsitzender des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments

Maut-Dienste

Das deutsche Mautsystem Toll-Collect mit seiner On-Board-Unit (OBU) ist europäisches Best-Practice-Modell. Es kann bereits heute sowohl mit mikrowellen- als auch satellitengestützten Systemen arbeiten. In Europa werden eine Vielzahl von Mautsystemen etabliert, was die Vermarktungschancen des deutschen Systems enorm steigert.

Was fehlt, sind jedoch ein europäischer Rechtsrahmen und auf deutscher Seite eine Clearingstelle, die den Zugriff auf OBU und anonymi-

sierte Mautdaten für Mehrwertdienste wie z.B. Stauumleitungen und Flottenmanagement anbietet. Das Deutsche Verkehrsforum mahnt alle Akteure zur Eile, denn der technische Vorsprung wird geringer und andere Anbieter drängen auf den Markt.

Die Logistikbranche hat sich bereits im Oktober 2007 im Rahmen einer Anwenderkonferenz des Bundesverkehrsministeriums zu Mehrwertdiensten auf Basis des deutschen Mautsystems bekannt. Trotz der bestehenden Nachfrage hat sich dieses Thema in den vergangenen Jahren nicht wesentlich weiter entwickelt. Die EU verlangt für solche Dienstleistungen eine neutrale Schnittstelle zum Mautsystem in Form einer sog. »Telematic Gateway Gesellschaft« TGG. Die Bundesregierung hat bisher leider die Mitwirkung von Toll Collect bei einer solchen Gesellschaft nicht genehmigt. Das Deutsche Verkehrsforum beklagt die fehlende Handelsbereitschaft, denn somit wird der Start der zukunftsträchtigen Mehrwertdienste unnötig verzögert.

»Das deutsche Mautsystem kann zum Vorreiter für ein europäisches Mautsystem, das Mehrwertdienste anbietet, werden. Damit hätte es auch über Europa hinaus ein hervorragendes Alleinstellungsmerkmal.«

Prof. Dr. Gerhard Zeidler, Präsidiumsmitglied Deutsches Verkehrsforum und Präsident des Präsidialrats DEKRA e.V.

Auf europäischer Ebene hat die vom Deutschen Verkehrsforum seit langem angemahnte Harmonisierung der Mauterfassung neue Impulse erhalten. Die Grundlagen des europäischen Mautdienstes EETS wurden Ende 2009 verabschiedet. Im Sinne eines One-Stop-Shops soll ab

> Forderungen

Zu Intelligenten Verkehrssystemen (ITS)

- **Verkehrsmanagementsysteme ohne unnötige Regularien und Bürokratie ausbauen und bundesweit vernetzen;**
- **Verkehrsträgerübergreifende Verkehrsinformationssysteme mit geeigneter Datenplattform aufbauen;**
- **Digitalradio für mobile und digitale Verkehrsinformationen nach TPEG-Standard etablieren;**
- **Anwendungen für GALILEO zur verkehrsträgerübergreifenden Vernetzung unterstützen;**
- **Wettbewerbsneutralen Zugang zur Mautplattform schaffen;**
- **Adäquate Migrationszeiträume bei ETCS-Einführung und ausreichende Finanzierung vorsehen.**

2012 mit nur einer Onboard Unit und einem Vertrag die gesamte Mautabrechnung in allen europäischen Ländern erfolgen. Dienstleister werden sich hierzu zwischen Mautpflichtigen und Mautbetreibern einschalten und Transaktionen bündeln. Eine Fahrt durch Europa wird für den Mautpflichtigen erheblich erleichtert, denn er erhält nur eine Abrechnung für alle durchfahrenen Länder. Weitere Funktionen wie die Bereitstellung der OBU und auch das Mautausfallrisiko sollen die EETS-Anbieter übernehmen.

Transeuropäische Verkehrsnetze

Auch die Richtlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) werden überarbeitet und künftig Intelligente Verkehrssysteme (ITS) als festen Bestandteil führen. Die Europäische Kommission sieht darin ein wichtiges Hilfsmittel für effiziente und benutzerfreundliche europäische Verkehrswege. Sie gibt somit grünes Licht für die finanzielle Förderung von Telematikprojekten auf nationaler und europäischer Ebene.

Neben der Möglichkeit, ITS in Zukunft noch stärker den prioritären TEN-V-Projekten zuzuordnen, wird in der Richtlinie auch ein Mindeststandard für die intelligente Aufrüstung der europäischen Verkehrsinfrastruktur festgelegt. Als wichtige Aspekte erachtet hier das Deutsche Verkehrsforum u.a. den grenzüberschreitenden und intermodalen Austausch von Informationen zu Staus, Hindernissen und Verzögerungen im Verkehrswegebetrieb, die umfassende Verfügbarkeit von Notrufsystemen (e-Call), einheitliche Standards für digitale Informationen rund um die Transportkette (e-Freight), nahtlose Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, ausreichende Daten in digitalen Karten und zeitnahe Informationsdienste. Zukünftig wird die Telematikinfrastruktur noch mehr durch fahrzeugseitige Komponenten ergänzt. Möglich sind daher Einbauten in die Lokomotiven für das europäische Zugsignalsystem ETCS/ERTMS oder flugzeugseitige Hardware für künftige Flugsicherungssysteme. Die entsprechende Fahrzeugausstattung sollte nach Meinung des Deutschen Verkehrsforums als förderwürdig anerkannt werden, da es sich dabei um einen integrativen Bestandteil der Infrastruktur handelt. Nur auf diesem Wege können in Zukunft beihilferechtliche Probleme ausgeschlossen werden.

Fahrerassistenzsysteme

Die Mitteilung der EU-Kommission zur Einführung von eCall bezweckt eine vollständige Einführung eines europaweiten fahrzeuggestützten Notrufsystems. Die Kommission schlägt dazu jetzt drei konkrete Maßnahmen vor: Eine Empfehlung an die Mitgliedsstaaten, eCall-Notrufe von den bordeigenen Systemen an die Notrufzentralen zu übertragen, eine Verordnung zur Einführung von bordeigenen Geräten und die Errichtung der erforderlichen Infrastruktur im Rahmen der Telematikrichtlinie.

Neben eCall sind Fahrerassistenzsysteme (FAS) ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ein Teil der Unfälle mit Verletzten (15 Prozent) oder Getöteten (6 Prozent) stammen z.B. aus unzureichenden Bremsmanövern. Durch die vorbeugende Warnung vor Kollisionen könnten Schätzungen zufolge 27 Prozent der Unfälle mit Verletzten und 15 Prozent mit Todesfolge vermieden werden.

Deshalb plädiert das Deutsche Verkehrsforum für eine stärkere Förderung von Sicherheitstechnik. Zudem ist das Lkw-Innovationsprogramm des Bundes zu stark auf die Reduktion von Emissionen fokussiert, technische Elemente wie FAS fehlen.

25 Jahre Deutsches Verkehrsforum

Bei der Mitgliederversammlung am 6. Mai 2009 feierte das Deutsche Verkehrsforum ein ganz besonderes Jubiläum: Sein 25-jähriges Bestehen.

Mit Sonderpublikationen und einer außergewöhnlichen Feier zur Mitgliederversammlung im 1885 erbauten »eWerk« in Berlin Mitte hatte sich das Deutsche Verkehrsforum bei seinen Mitgliedern bedankt. Denn Sie sind es, die mit ihrer Expertise und ihrem Engagement eine wertvolle und unverzichtbare Kernarbeit leisten. Ein großer Dank ging mit der Einladung ebenso an Förderer, Begleiter und Vertreter aus Politik und Verwaltung.

Impressionen von der Jubiläumsveranstaltung.

[l] Spannung während des Festvortrages

[ro] Visionär Horx

[ru] Verantwortung für die Mobilitätsbranche v. l. Hailer, Müller, Mayrhuber, Wissmann

Das Deutsche Verkehrsforum hat seinen Gästen und sich selbst mit dem renomierten Zukunftsforscher Matthias Horx ein außerordentliches »Geburtstagsgeschenk« bereitet. Horx warf einen unkonventionellen und viel beachteten Blick in die mobile Zukunft. Verschiedene, mögliche Szenarien einer Mobilitätswelt und deren Abhängigkeit von demografischen Entwicklungen, Megatrends und sozialen Veränderungen veranschaulichte Horx dem Publikum. Seiner Meinung nach wird Mobilität zukünftig zum »Lifestyle« avancieren. Individualisierung und Urbanisierung seien ebenfalls Megatrends, die zu mehr Mobilitätsbedürfnis führten. Mit Schlagwörtern wie »Womenomics« und »Evalution« betrat Horx visionäre Denkmuster. Diese Begriffe bezeichnen eine Entwicklung seit den 80er Jahren, bei der weibliche Bedürfnisse und Elemente in die Automobilindustrie Einzug hielten.

In der anschließenden Podiumsdiskussion des Zukunftsforschers Horx mit den Präsidiumsmitgliedern Detthold Aden, Wolfgang Mayrhuber, Dr. Otto Wiesheu und Matthias Wissmann wurden diese Zukunftsszenarien aus der Praxis heraus bewertet und in den aktuellen verkehrspolitischen Kontext gestellt. Für die Zukunft des Deutschen Verkehrsforums ist sicher: Die Weiterentwicklung der Mobilitätsbranche in Deutschland ist nicht nur eine vage Zukunftsvision, sondern heute schon gelebte Verantwortung.

Chronik 2009/2010

März

■ **Parlamentarischer Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag** unter Einbeziehung des Deutschen Verkehrsforums zum Thema »Optimierte Schienennetze für Deutschland und Europa« unter Leitung von Dr. Klaus W. Lippold MdB, Berlin. Vortragende waren Udo Sauerbrey, Geschäftsführer Railistics GmbH; Prof. Dr. Jürgen Siegmann, Leiter Fachgebiet Schienenfahrwege und Bahnbetrieb der Technischen Universität Berlin.

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Straßenverkehr'** im Deutschen Verkehrsforum unter Leitung seines Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs München, in Berlin. Vortragende waren Patrick Döring MdB; Dr. Claus Doll, Competence Center für Nachhaltigkeit und Infrastruktursysteme des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI), Karlsruhe; Wilhelm Kolks, Ständiger Vertreter der Abteilungsleitung Straßeninfastruktur und Straßenverkehr, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Dr. Stefan Krause, Leiter Unterabteilung S 2 – Straßenbau, Erhaltung und Finanzierung, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn; Dr. Andreas Scheuer MdB.

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Telematik/Telekommunikation'** im Deutschen Verkehrsforum in Berlin unter Leitung seines Vorsitzenden Prof. Dr. Gerhard Zeidler, Präsident des Präsidialrats DEKRA e.V., Stuttgart. Vortragende waren Dr. Florian Eck, stellvertretender Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums, Berlin; Dr. Axel Garbers, Mitglied der Geschäftsleitung Märkte & Kooperationen, Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V., Berlin; Dr. Siegfried Meuresch, Leiter Referat VII B5 – Verkehrstechnologien Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Bonn; Josef Poxleitner, Leiter der Obersten Baubehörde, München.

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Bahntechnologie'** im Deutschen Verkehrsforum unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Hans-Jörg Grundmann, CEO Mobility Siemens AG Erlangen, in Berlin. Vortragende waren Dr. Rainer Müller, VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg; Prof. Dr. Ronald Pörner, Hauptgeschäftsführer Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (VDB, Berlin).

■ **Ergebnisse einer Repräsentativbefragung »Kostenentwicklung und Klimaschutz – Die (all)tägliche Mobilität des Bürgers«** im Deutschen Verkehrsforum. Vortragende waren Dr. Josef Doppelbauer, Vice President Project Management & Chief Technical Officer Bombardier Transportation GmbH,

[o] Parlamentarischer Abend »Optimierte Schienennetze für Deutschland und Europa« mit v. l. Sauerbrey, Dr. Lippold MdB und Prof. Dr. Siegmann

[u] Lenkungskreis ‚Straßenverkehr' mit v. l. dem damaligen Bundestagsabgeordneten Dr. Scheuer MdB, Hailer, Becker und Döring MdB

Berlin; Robert Follmer, Bereichsleiter und Prokurist infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Bonn; Thomas Hailer, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums; Winfried Hermann MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, Berlin; Wolfgang Hahn MinDir, Leiter Grundsatzabteilung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin; Dr. Friedemann Kunst, Leiter Abteilung VII – Verkehr, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin; Wolfgang Rose, Vorstand ACE Auto Club Europa e.V., Stuttgart; Dr. Thomas Schlick, Geschäftsführer Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), Bereich Technik, Frankfurt/M.; Dr. Axel Sondermann, Geschäftsführer Veolia Verkehr GmbH, Berlin; moderiert von André Tonn, rbb Inforadio.

Über die Umfrage »Kostenentwicklung und Klimaschutz – Die (all)tägliche Mobilität des Bürgers« diskutierten: v. l. Follmer, Dr. Kunst, MinDir. Hahn und Hermann MdB

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Häfen und Schifffahrt'** im Deutschen Verkehrsforum in Berlin unter Leitung seines Vorsitzenden Detthold Aden, Vorsitzender des Vorstands BLG Logistics Group AG & Co. KG, Bremen. Vortragende waren Achim Großmann MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Stefan Kapferer, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hannover; Hansjörg Arnold, Partner PricewaterhouseCoopers AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt/M.

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Güterverkehr'** im Deutschen Verkehrsforum in Berlin unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, Geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung Horst Mosolf GmbH & Co. KG, Internationale Spedition, Kirchheim/Teck. Vortragende waren Martin Burkhardt, Generaldirektor Union Internationale des sociétés de transport combiné rail-route, Brüssel; Wolfpeter Hocke, Geschäftsführender Gesellschafter AD HOC Gesellschaft für Public Relations mbH, Gütersloh; Andreas Marquardt, Präsident Bundesamt für Güterverkehr, Köln; Dieter Schweer, Mitglied der Hauptgeschäftsführung Bundesverband der Deutschen Industrie e.V., Berlin.

■ **»RFID in Transport und Logistik – Schlüsseltechnologie für die Zukunft?«** Veranstaltung des Informationsforums RFID, der GS1 Germany und des Deutschen Verkehrsforums in Berlin unter Leitung des Präsidiumsmitgliedes Herman Ude, CEO DHL Global Forwardung, Freight und Mitglied des Vorstands Deutsche Post AG, Bonn. Vortragende waren Dr. Norbert Bartneck, Leiter Competence Center RFID Siemens AG Division Mobility, Konstanz; Claus Garbisch, Senior Vice President Global Business Development DHL Supply Chain, Hamburg; Prof. Dr. Michael ten Hompel, Institutsleiter Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik, Vorsitzender des Vorstandes Informationsforum RFID e.V., Dortmund; Jörg Pretzel, Geschäftsführer GS1 Germany GmbH, Köln; Dr. Keith Ulrich, Leiter Technologie & Innovation Management Direktor Deutsche Post AG, Troisdorf. Die anschließende Diskussionsrunde moderierte Robert Kümmerlen, Redaktionsleiter Logistik DVZ Deutsche Logistik-Zeitung.

April

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Schienenverkehr'** unter der Leitung seines Vorsitzenden in Berlin Dr. Otto Wiesheu, Vorstand Wirtschaft und Politik, Deutsche Bahn AG, Berlin. Vortragende waren Joachim Fried, Konzernbevollmächtigter Europäische Angelegenheiten, Wettbewerb und Regulierung Deutsche Bahn AG, Berlin; Dr. Thomas Kaufmann, Principal Administrator Rail transport and interoperability European Commission / DG TREN, Brüssel; Michael Harting, Ständiger Vertreter des Abteilungsleiters Eisenbahnen, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn.

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Luftverkehr'** in Berlin unter der Leitung seines Vorsitzenden Prof. Dr. Wilhelm Bender, Vorsitzender des Vorstandes Fraport AG, Frankfurt/M. Vortragende waren Christian Carstensen MdB, Berichterstatter Luftverkehr der SPD-Bundestagsfraktion; Dr. Anton Hofreiter MdB, Obmann der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Norbert Königshofen MdB, Luftverkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion; Jan Mücke MdB, Parlamentarischer Geschäftsführer und Luftfahrtpolitischer Sprecher FDP-Bundestagsfraktion.

Mai

■ **50. Präsidiumssitzung des Deutschen Verkehrsforums** in Berlin unter Leitung seines Vorsitzenden Klaus-Peter Müller, Vorsitzender des Aufsichtsrates der COMMERZBANK AG, Frankfurt/M. Teilnehmer waren Detthold Aden, Dr. Klaus Baur, Vorsitzender der Geschäftsführung Bombardier Transportation GmbH Deutschland, Berlin; Prof. Dr. Wilhelm Bender; Dr. Norbert Bensel, Vorstand Transport und Logistik, DB Mobility Logistics AG, Berlin; Dr. Olaf Berlien, Vorsitzender des Vorstandes ThyssenKrupp Technologies AG, Mitglied des Vorstandes ThyssenKrupp AG, Essen; Hans-Georg Brinkmann, Vorsitzender der Geschäftsleitung Kühne & Nagel (AG & Co.) KG, Hamburg; Dr. Uwe Franke, Vorsitzender des Vorstands Deutsche BP AG, Bochum; Dr. Hans-Jörg Grundmann; Dr. Carsten Kreklau, Mitglied der Hauptgeschäftsführung Bundesverband der Deutschen Industrie e.V., Berlin; Wolfgang Mayrhuber, Vorsitzender des Vorstandes Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt/M.; Dr. Hartmut Mehdorn, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Bahn AG, Berlin; Dr. Jörg Mosolf; Dr. Peter Noé, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF AG, Essen; Norbert Schüßler, Geschäftsführender Gesellschafter Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf; Dr. Otto Wiesheu; Prof. Dr. Gerhard Zeidler sowie Thomas Hailer und Dr. Florian Eck.

■ **25. Mitgliederversammlung und Jubiläumsveranstaltung »Mobilität 25+«** in Berlin unter Leitung des Vorsitzenden des

[o] Beim Lenkungskreis ‚Schienenverkehr' ging es auch um europäische Themen: v. l. Dr. Wiesheu, Harting, Dr. Kaufmann und Fried

[u] Diskussion über die Weichenstellungen für den Luftverkehr in der kommenden Legislaturperiode beim Lenkungskreis ‚Luftverkehr': v. l. Hofreiter MdB, Hailer, Prof. Dr. Bender, Carstensen MdB, Mücke MdB und Köningshofen MdB

[lo] Im Gespräch Präsidiumsvorsitzender Müller mit Ehrenvorsitzenden Dr. Dürr (v. l.)

[lu] Auf dem Podium bei der 25. Mitgliederversammlung: v. l. Aden, Mayrhuber, Dr. Frey (Moderation), Dr. Wiesheu, Wissmann und Horx

[ro] Auf der Messe »transport logistic«: Dr. Mosolf beim Forum »Masterplan Güterverkehr und Logistik – Ein Jahr danach«

[ru] Im Lenkungskreis Infrastruktur wurde über den Abfluss der Konjunkturmittel gesprochen: v. l. Fricke MdB, Dr. Noé, Garber, Schüßler

Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums, Klaus-Peter Müller. Vortragender war Matthias Horx, Zukunftsforscher des Zukunftsinstituts Horx GmbH, Wien und Kelkheim. Die Diskussion mit Detthold Aden, Wolfgang Mayrhuber, Dr. Otto Wiesheu, Matthias Wissmann, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums und Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), Frankfurt/M., moderierte Dr. Peter Frey, Leiter des ZDF-Hauptstadtstudios.

■ **Forum »Masterplan Güterverkehr und Logistik – Ein Jahr danach«** anlässlich der »transport logistic 2009« in München unter der Leitung von Dr. Jörg Mosolf und Detthold Aden. Podiumsteilnehmer waren Eckart Fricke, Vorstand Produktion DB Schenker Rail AG, Mainz; Wolfgang Hahn; Dr. Dieter Lindenblatt, Leiter Verkehrswirtschaft ThyssenKrupp Steel AG, Duisburg; Dr. Jasper zu Putlitz, Partner McKinsey & Company, Inc., Berlin, unter der Moderation von Thomas Hailer.

■ **Forum »Elektronische Maut – Ein System für Europa?«** anlässlich der »transport logistic 2009« in München unter der Leitung von Prof. Dr. Gerhard Zeidler. Podiumsteilnehmer waren Michael C. Blum, Leiter der Geschäftsstelle Berlin Dornier Consulting GmbH, General Manager Service Line Consulting, Berlin; Markus Ferber MdEP, Mitglied des Europäischen Parlaments, Ausschuss für Wirtschaft und Währung, Augsburg; Hans-Helmut Feykes, Mitglied des Vorstands Schnellecke Transport AG & Co. KG, Wolfsburg; Rolf Herzog, Geschäftsführer AGES International GmbH & Co. KG, Langenfeld; Dr. Johannes Springer, Geschäftsführer Technik Toll Collect GmbH, Berlin; Dr. Horst Winzer, Geschäftsführer DVB LogPay GmbH, Eschborn, unter der Moderation von Dr. Florian Eck.

Juni

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Infrastruktur'** unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Peter Noé, in Berlin. Vortragende waren Otto Fricke MdB, Vorsitzender des Haushaltsausschus-

ses im Deutschen Bundestag, Berlin; Stefan Garber, Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG, Berlin und Norbert Schüßler.

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Güterverkehr'** unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Jörg Mosolf, in Berlin. Vortragende waren Michael Cramer MdEP, Europäisches Parlament, Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, Brüssel; Thomas Hailer; Michael Lohmeier, Corporate Development GOGREEN, Deutsche Post AG, Headquarters, Bonn; Michael Werner, Leiter der Hauptabteilung Wirtschaft, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., Berlin.

September

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Häfen und Schifffahrt'** unter Leitung seines Vorsitzenden Detthold Aden in Magdeburg. Vortragende waren Minister Dr. Karl-Heinz Daehre, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg; Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg; Dr. Sebastian Jürgens, Mitglied des Vorstandes HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG, Hamburg; Thessa Menssen, Chief Financial Officer, Port of Rotterdam, Rotterdam; Bernd Törkel, Leiter der Abteilung Wasserstraßen, Schifffahrt, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn; Dr. Lutz Trümper, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Magdeburg.

■ **»Zwischen Berufsschule und Eliteuni – Aus- und Weiterbildung in der Logistik«** der Kühne-Stiftung und des Deutschen Verkehrsforums unter Leitung des Präsidiumsmitglieds des Deutschen Verkehrsforums, Dr. Jörg Mosolf, in Berlin. Vortragende waren Prof. Dr. Helmut Baumgarten, Technische Universität Berlin Bereich Logistik, Berlin; Dr. Karl-Heinz Belser, Vorstandsvorsitzender Stiftung Deutsche Außenhandels- und Verkehrs-Akademie (DAV) Geschäftsführer DLA / BVL Campus, Bremen; Uwe Borowy, Geschäftsführender Gesellschafter PERSONALUNION, Hamburg; Prof. Dr. Harald Gleißner, Direktor des Instituts für Logistik und Leiter der Fachrichtung BWL / Spedition und Logistik Hochschule für Wirtschaft und Recht, Berlin; Lothar Harings, Chief Human Ressources Officer Kühne + Nagel International AG, Schindellegi; Dr. Wolfgang Lukas, Managing Partner SHS Business Consultants, München; Prof. Dr. Carl Marcus Wallenburg, Technische Universität Berlin, Fachgebiet Internationale Logistiknetze, Berlin; Gabriele Weiler, Personalentwicklung Horst Mosolf GmbH & Co. KG Internationale Spedition, Kirchheim/Teck; Dr. Frank Weingarten, Partner Kienbaum Executive Consultants GmbH, Düsseldorf. Die anschließende Diskussion wurde moderiert von André Tonn, rbb Inforadio.

[l] Am Hafen von Magdeburg trafen sich Minister Daehre und Aden beim Lenkungskreis Häfen Schifffahrt

[r] Die Logistikbranche biete noch Karrierechancen – Das erkannten v. l. Dr. Belser, Dr. Lukas, Dr. Mosolf, Prof. Dr. Wallenburg, Weiler, Borowy, Prof. Dr. Gleißner, Dr. Weingarten, Tonn (Moderator)

[l] V. l. Becker, Prof. Dr. Zeidler, Dr. Groner-Weber, Tegtmeier, Maes, Dr. Koch MdEP und Hailer diskutierten beim gemeinsamen Lenkungskreis Straßenverkehr und Telematik/ Telekommunikation

[r] Präsiden für notwendige Reformen im Verkehrssektor: v. l. Aden, Dr. Grube, Mayrhuber, Wissmann und Müller

■ **Gemeinsame Sitzung der Lenkungskreise ‚Straßenverkehr' und ‚Telematik/ Telekommunikation'** unter Leitung seiner Vorsitzenden Ulrich Klaus Becker und Prof. Dr. Gerhard Zeidler. Vortragende waren Dr. Sabine Groner-Weber, Unterabteilungsleiterin Verkehrspolitik, Forschung, Technologie und Strukturdaten, BMVBS Berlin; Dr. Dieter-Lebrecht Koch MdEP, Vizevorsitzender Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr Europäisches Parlament, Brüssel; Willy Maes, Head of Sector »Intelligent Transport Systems« European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, Brüssel; Joerg Tegtmeier, Director Central Division External Affairs, Governmental and Political Affairs Robert Bosch GmbH, Berlin.

November

■ **51. Präsidiumssitzung des Deutschen Verkehrsforums** unter Leitung seines Vorsitzenden Klaus-Peter Müller in Berlin. Teilnehmer waren Detthold Aden; Ulrich Klaus Becker; Prof. Dr. Wilhelm Bender; Dr. Olaf Berlien; Hans-Georg Brinkmann; Dr. Uwe Franke; Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstandes Deutsche Bahn AG, Berlin; Dr. Hans-Jörg Grundmann; Ulrich Homburg, Vorstand für Personenverkehr, DB Mobility Logistics AG, Berlin; Dr. Carsten Kreklau; Wolfgang Mayrhuber; Dr. Jörg Mosolf; Dr. Peter Noé; Norbert Schüßler; Matthias Wissmann; Prof. Dr. Gerhard Zeidler sowie Thomas Hailer und Dr. Florian Eck. Gäste waren Dieter Schweer und Dr. Hans M. Schabert, Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, Satteldorf.

Januar

■ **Parlamentarischer Abend zum Thema »Mobilität für Deutschland«** des Deutschen Verkehrsforums unter Leitung seines

Vorsitzenden des Präsidiums, Klaus-Peter Müller, in Berlin. Vortragende waren Detthold Aden; Dr. Rüdiger Grube; Wolfgang Mayrhuber; Matthias Wissmann.

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Luftverkehr'** unter Leitung seines Vorsitzenden, Prof. Dr. Wilhelm Bender, in Berlin. Vortragende waren Lutz Lienenkämper MdL, Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und Jan Mücke MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Berlin.

■ **Sitzung des Lenkungskreises ‚Infrastruktur'** unter Leitung seines Vorsitzenden Dr. Peter Noé. Vortragende waren Uwe Beckmeyer MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion; Patrick Döring MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion; Dr. Anton Hofreiter MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und Dr. Andreas Scheuer MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Februar

■ **Gemeinsame Sitzung der Lenkungskreise ‚Bahntechnologie' und ‚Schienenverkehr'** unter Leitung seiner Vorsitzenden Dr. Hans-Jörg Grundmann und Ulrich Homburg. Vortragende waren Uwe Beckmeyer MdB; Patrick Döring MdB; Enak Ferlemann MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Winfried Hermann MdB, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Deutschen Bundestag und Dr. Martin Streichfuss, Partner Roland Berger Strategy Consultants GmbH, Düsseldorf.

■ **Parlamentarischer Abend ‚Luftverkehr'** des Deutschen Verkehrsforums unter Leitung von Prof. Dr. Wilhelm Bender in Berlin. Vortragende waren Uwe Beckmeyer MdB; Patrick Döring MdB; Dr. Christoph Franz, Stellv. Vorstandsvorsitzender und Vorsitzender des Bereichsvorstands Passage Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt/M.; Winfried Hermann MdB; Joachim Hunold, Vorstandsvorsitzender Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, Berlin; Dirk Fischer MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion; Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen München GmbH, München und Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstandes Fraport AG Frankfurt/M.

[o] Sprachen über Klimaschutz im Luftverkehr: v. l. Fischer MdB, Dr. Franz, Hunold und Hermann MdB

[u] Diskutierten über Sicherheit und Infrastruktur im Luftverkehr: v. l. Döring MdB, Beckmeyer MdB, Dr. Schulte und Dr. Kerkloh

Nachruf Elmar Haass

Elmar Haas hat das Deutsche Verkehrsforum als Geschäftsführer von 1993 bis zu seinem Ruhestand 2002 maßgeblich mitgestaltet und geprägt. Wir verlieren mit ihm eine herausragende Persönlichkeit. Elmar Haass verstand es, die Interessen der deutschen Verkehrswirtschaft mit großem Geschick und Weitblick gegenüber der Politik und Öffentlichkeit zu bündeln. Damit hat er der Branche einen großen Dienst erwiesen.
Wir werden Elmar Haass in ehrenvoller und freundschaftlicher Erinnerung behalten.

Präsidium, Mitglieder und Mitarbeiter des Deutschen Verkehrsforums

44 Lenkungskreise, Positionspapiere 2009/2010

Lenkungskreise

Lenkungskreis ‚Bahntechnologie'

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

Themenauswahl:

- Schienenverkehrspolitik der Bundesregierung
- Transformation von Eisenbahnunternehmen – Ein Internationaler Vergleich
- Das Eisenbahnbundesamt: Aufgaben und strategische Ausrichtung in einem europäischen Umfeld
- Sachstandsbericht Umsetzung Konjunkturpaket und ETCS / ERTMS

Lenkungskreis ‚Güterverkehr'

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

Themenauswahl:

- Statusbericht zum Masterplan »Güterverkehr und Logistik« der Bundesregierung und »Aktionsplan Logistik« der Europäischen Kommission
- Vorstellung der Branchenstudie »Landunter für den Klimaschutz«
- Green Logistics – Strategie, Umsetzung sowie Perspektive

Lenkungskreis ‚Häfen und Schifffahrt'

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

Themenauswahl:

- Nationales Hafenkonzept der Bundesregierung und Hafenkonzepte der Länder
- Stärkung der Logistikkette zwischen Seehäfen, Binnenhäfen und Hinterland
- Optimierung der Rahmenbedingungen für die Hafen- und Schifffahrtswirtschaft in der globalen Wirtschaftskrise
- Privatwirtschaftliches Engagement bei den Aktivitäten im Hafensektor
- Der Logistikstandort Sachsen-Anhalt und der Hafen Magdeburg

Lenkungskreis ‚Infrastruktur'

Dr. Peter Noé, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF AG

Themenauswahl:

- Die Infrastrukturpolitik der Bundesregierung
- Vorstellung des Strategiepapiers »Zukunftsprogramm Infrastruktur«
- Potenziale der Planungsbeschleunigung

Lenkungskreis ‚Luftverkehr'

Prof. Dr. Wilhelm Bender, bis August 2009 Vorsitzender des Vorstandes Fraport AG

Themenauswahl:

- Vorausschau auf die Luftverkehrspolitik in der neuen Legislaturperiode, Prioritäten und Maßnahmen der neuen Bundesregierung
- Umsetzung des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung 2008
- Anpassung des Rechtsrahmens der Flugsicherung in Deutschland an die Erfordernisse des Single European Sky
- Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur und wettbewerbsfähige Betriebszeiten
- Luftverkehrspolitik für den Standort Nordrhein-Westfalen
- Klima- und Fluglärmschutz
- Sicherheitsanforderungen

Lenkungskreis ‚Schienenverkehr'
Dipl.-Ing. Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr DB Mobility Logistics AG, seit Juni 2009, Dr. Otto Wiesheu, Vorstand Wirtschaft und Politik, bis Juni 2009
Themenauswahl:
- Die Schienenverkehrspolitik der Bundesregierung
- Auswirkungen der Konjunkturpakete für den Bahnverkehr in Deutschland
- Die Schienenverkehrspolitik der Europäischen Union
- Wettbewerb und Regulierung im Schienenverkehr – Aktuelle Trends

Lenkungskreis ‚Straßenverkehr'
Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr des ADAC
Themenauswahl:
- Leitlinien der Straßenverkehrspolitik in der neuen Legislaturperiode
- Mittelverwendung aus den Konjunkturpaketen für die Straßeninfrastruktur
- Bewertung und Schlussfolgerungen zum Konzept der externen Kosten
- Politik der EU im Bereich Straßenverkehr: Nachhaltigkeit, Infrastruktur, Sicherheit
- Telematik und Fahrerassistenzsysteme

Lenkungskreis ‚Telematik/Telekommunikation'
Prof. Dr. - Ing. Gerhard Zeidler, Präsident des Präsidialrats DEKRA e.V.
Themenauswahl:
- Die Rolle der Telematik in der Verkehrspolitik der Bundesregierung
- Die Telematikpolitik der Europäischen Kommission
- Fahrerassistenzsysteme
- Elektronische Maut für Lkw: Harmonisierung in Europa

Arbeitsgruppe Kommunikation:
Ingrid Kudirka, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Deutsches Verkehrsforum e.V.
Themenauswahl:
- Forderungen des Deutschen Verkehrsforums zur Bundestagswahl 2009
- Kommunikation von »Toll Collect«
- Umgang mit der Wirtschaftskrise auf Kommunikationsebene

Positionspapiere:
- Zum Entwurf des Nationalen Hafenkonzepts – Stellungnahme
- Mobilität für Deutschland – Fakten und Forderungen zur Bundestagswahl 2009
- Agenda Mobilität für Europa – Handlungsfelder für eine europäische Verkehrspolitik
- Mobilität unterstützen, Nachhaltigkeit fördern – Stellungnahme
- Positionspapier »Elektromobilität«
- Strategiepapier »Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur«
- Beteiligung an der Branchenstellungnahme zum Entwurf der Fluglärmschutzverordnung

Parlamentsgruppen:
Das Deutsche Verkehrsforum unterstützte in 2009 folgende interfraktionelle Parlamentsgruppen des Deutschen Bundestages:

- **Parlamentsgruppe Schienenverkehr:**
Vorstand: Dr. Klaus W. Lippold MdB, Uwe Beckmeyer MdB, Horst Friedrich MdB, Winfried Hermann MdB, Dorothée Menzner MdB, Geschäftsführer: Thomas Hailer

- **Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt:**
Leitung: Renate Blank MdB, Annette Fasse MdB, Michael Goldmann MdB, Peter Hettlich MdB, Dorothée Menzner MdB

Präsidium des Deutschen Verkehrsforums

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

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

Dr. Klaus Baur
Vorsitzender der Geschäftsführung
Bombardier Transportation GmbH
Deutschland

Ulrich Klaus Becker
ADAC - Vizepräsident für Verkehr

Prof. Dr. Wilhelm Bender
Vorsitzender des Vorstandes Fraport AG
1993-2009

Dr. Norbert Bensel
Vorstand Transport und Logistik
DB Mobility Logistics AG
(bis Mai 2009)

Dr. Olaf Berlien
Vorsitzender des Vorstandes
ThyssenKrupp Technologies AG
Mitglied des Vorstandes ThyssenKrupp AG

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

Dr. Uwe Franke
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche BP Aktiengesellschaft

Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Vorstands
Deutschen Bahn AG und
DB Mobility Logistics AG
(ab Mai 2009)

Dr. Hans-Jörg Grundmann
CEO Mobility Division Siemens AG

Ulrich Homburg
Vorstand für Personenverkehr
DB Mobility Logistics AG
(ab August 2009)

Dr. Carsten Kreklau
Mitglied der Hauptgeschäftsführung
Bundesverband der Deutschen Industrie
(BDI)
(bis November 2009)

Wolfgang Mayrhuber
Vorsitzender des Vorstandes
Deutsche Lufthansa AG

Dr.-Ing. E.h. Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Bahn AG
(bis Mai 2009)

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

Dr. Peter Noé
Mitglied des Vorstands
HOCHTIEF AG

Andreas Renschler
Mitglied des Vorstands
Daimler AG

Norbert Schüßler
Geschäftsführender Gesellschafter
Schüßler Plan Consult GmbH
Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH

Dieter Schweer
Mitglied der Hauptgeschäftsführung
Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)
(ab November 2009)

Hermann Ude
Mitglied des Vorstands Deutsche Post AG
CEO DHL Global Forwarding, Freight

Dr. Otto Wiesheu
Vorstand Wirtschaft und Politik
Deutsche Bahn AG
(bis Mai 2009)

Matthias Wissmann
Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)

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

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

Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums

A

- AAE Ahaus Alstätter Eisenbahn AG, Mainz
- ACE Auto Club Europa e.V., Stuttgart
- ACV Automobil-Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland, Köln
- ADAC e.V., München
- AD HOC European Relations, Gütersloh
- AGES International GmbH & Co. KG, Langenfeld
- Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, Berlin
- ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
- Andreas Schmid Logistik AG, Gersthofen
- Arriva Deutschland GmbH, Berlin
- A.T. Kearney GmbH, Berlin
- AUDI AG, Ingolstadt
- Autobahn Tank & Rast GmbH, Bonn
- Autohof - Tanken - Rasten - Parken eG, Herbolzheim

B

- BearingPoint GmbH, Frankfurt/M
- Bilfinger Berger AG, Mannheim
- BLG Logistics Group AG & Co. KG, Bremen
- BMW AG, München
- Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Bochum
- Boeing International Corporation, Berlin
- Bombardier Transportation GmbH, Berlin
- Booz & Company GmbH, Düsseldorf
- bremenports GmbH & Co. KG, Bremen
- Brunsbüttel Ports GmbH, Brunsbüttel
- Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. (BTW), Berlin

C

- Captrain Deutschland GmbH, Berlin
- Carl Schenck AG, Darmstadt
- Commerzbank AG, Frankfurt/M
- CSC Deutschland Solutions GmbH, Wiesbaden

D

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

E

- EADS Deutschland GmbH, München
- EDAG GmbH & Co. KGaA, Fulda
- EKB Container Logistik GmbH & Co. KG, Bremen
- Emch + Berger Holding GmbH, Berlin
- Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart

F

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

G

- Garbe Logistic AG, Hamburg
- GEFCO Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf
- Gerd Körner Consulting KG, Weiterstadt
- Germanischer Lloyd AG, Hamburg

H

- HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Hannover
- Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln
- Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
- Hamburg Port Authority AöR, Hamburg
- Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft KG, Hamburg
- Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., Berlin
- HBG Hafenbetriebsgesellschaft Wilhelmshaven mbH, Wilhelmshaven
- Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, Osnabrück
- HOCHTIEF AG, Essen
- Horst Mosolf GmbH & Co. KG, Kirchheim/Teck

I

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

J

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

K

- KfW Bankengruppe, Frankfurt/M
- Kienbaum Consultants International GmbH, Düsseldorf
- Knorr-Bremse AG, München
- KombiConsult GmbH, Frankfurt/M
- Kombiverkehr KG, Frankfurt/M
- Kühne + Nagel (AG & Co.) KG, Hamburg

L

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

M

- Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg
- MAN Nutzfahrzeuge AG, München
- Max Aicher GmbH & Co. KG, Freilassing
- McKinsey & Company, Inc., München
- MetaSystem Deutschland GmbH, München
- MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, Mannheim
- Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig
- M&M Militzer & Münch Deutsche Holding GmbH, Hof
- M. M. Warburg & CO KGaA, Hamburg
- MRCE LogNet B.V., Amsterdam
- MTU Aero Engines GmbH, München

N

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

O

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

p

- PERSONALUNION, Hamburg
- Plasser & Theurer GmbH, Wien
- Port of Rotterdam, Rotterdam
- PricewaterhouseCoopers AG WPG, Frankfurt/M
- PUTZ & PARTNER Unternehmensberatung AG, Hamburg

R

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

S

- Sanef, Paris
- Schenker AG, Essen
- Schmid Mobility Solutions GmbH, Willich
- Schnellecke Group AG & Co. KG, Wolfsburg
- Schüßler Plan Consult GmbH, Düsseldorf
- Seaports of Niedersachsen GmbH, Oldenburg
- Seehafen Wismar GmbH, Wismar
- SHS Business Consultants GbR, München
- Siemens AG, Erlangen
- SPIEKERMANN AG - Beratende Ingenieure -, Düsseldorf
- Steria Mummert Consulting AG, Münster

T

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

U

- UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V., Berlin
- UPS Transport OHG, Neuss

V

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

W

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

Z

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

Stand: März 2010

Pressespiegel 2009/2010

Rheinische Post v. 29.01.2010: … NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper (…) und Jan Mücke, parlamentarischer Staastssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, diskutierten mit Branchenvertretern im Lenkungskreis Luftverkehr des Deutschen Verkehrsforums über die Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Deutschland …

FinanzNachrichten v. 20.01.2010: … Deutsche Verkehrswirtschaft braucht zukunftsfähige Rahmenbedingungen...Vor rund 350 Gästen (…) sprach sich Klaus-Peter Müller, Vorsitzender des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums (…), dagegen aus, trotz Schuldenbremse Kürzungen der Investitionen in Verkehrswege zu akzeptieren …

trans aktuell v. 18.12.2009: … Thomas Hailer, Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum, Berlin: »Ich hoffe, dass im neuen Jahr die neue Bundesregierung im Verkehrsbereich gut durchstartet und den positiven Grundtenor des Koalitionsvertrags in Taten umsetzt« …

Handelsblatt v. 09.12.2009: … »Die Infrastruktur darf nicht zur Haushaltssanierung missbraucht werden«, fordert Peter Noé, Vorstand der Hochtief Concessions und Leiter des Lenkungskreises des Deutschen Verkehrsforums...

DVZ v. 15.10.2009: … Auf einem Fachsymposium der Kühne-Stiftung und des Deutschen Verkehrsforums in Berlin diskutierten Personalverantwortliche und Bildungsanbieter über die Bildungskonzepte von morgen …

Wirtschaftswoche v. 28.09.2009: … Das deutsche Mautsystem sollte Unternehmen zum Vorsprung in der Telematik verhelfen. Es ist ein »typisches Henne-Ei-Problem«, sagt Florian Eck, Vize-Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums..

Stuttgarter Nachrichten v. 08.07.2009: … Bürokratie verhindert, dass sämtliche Millionen aus dem Konjunkturpaket abgerufen werden … »Die Branche ist in großer Sorge«, Thomas Hailer, Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum...

verkehrsRundschau v. 26.06.2009: … Das Deutsche Verkehrsforum begrüßte das Hafenkonzept als »klares Bekenntnis zum Ausbau der Anbindungen«.

VDI nachrichten v. 22.05.2009: … Das Deutsche Verkehrsforum mischt mit, wenn es hierzulande um Infrastruktur und Mobilität geht … Auch auf die nächste Bundesregierung wartet schon ein »Lastenheft« des Forums …

Financial Times Deutschland v. 07.05.2009: … Der deutsche Verkehr ist ein Krisengewinnler: Dank der Konjunkturpakete bekommt er endlich soviele Investitionen wie gefordert, die Logistikbranche wächst. Jetzt stellt das Verkehrsforum weitere Forderungen zur Bundestagswahl …

Handelsblatt v. 16.03.2009: … Wenn Autofahren die Haushaltskasse sprengt. »Die Studie zeigt, dass wir bei den Verkehrskosten eine kritische Grenze erreicht haben«, sagt Thomas Hailer, Geschäftsführer des Verkehrsforums …

Impressum

Deutsches Verkehrsforum
Report 2009/2010
März 2010

> Herausgeber:

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

> Verantwortlich für den Inhalt:

Ingrid Kudirka

> Fotos:

Daimler AG (S. 27, 31)
Deutsche Bahn AG (S. 13, 18, 22, 33, 34)
Deutsche Bundesbank (S. 6)
Deutsche Post AG (S. 29)
duisport/Reinhold (S. 21)
Europäisches Parlament - Referat Audiovisuelle Medien (S. 11)
Flughafen München GmbH,
Werner Hennies (S. 14)
Hamburger Hafen und Logistik AG (S. 5, 9, 24)
HOCHTIEF AG (S. 17)

> Layout und Produktion:

msm.media
Alexanderplatz 5
10178 Berlin

> www.verkehrsforum.de