DVF
Deutsches Verkehrsforum

Positionspapier

# Mobilität für Europa

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

Verantwortlich für den Inhalt:
Ingrid Kudirka

Fotos:
BMW AG, München (Deutschland) (S. 35)
© European Union 2011 PE-EP (Titel)
Deutsche Bahn AG (S. 7, 11, 17, 27, 31)
Deutsche Telekom AG (S. 23)
DriveNow (S. 25)
Flughafen München GmbH (S. 29)
Fotolia (S. 13)
Fraport AG Fototeam Stefan Rebscher
(S. 33)
Hellmann Worldwide Logistics
GmbH & Co. KG (S. 15)
Hermes (S. 21)
HHLA (S. 19)
KUTTER Spezialstraßenbau (S. 9)

Layout und Produktion:
www.amadea-berlin.de

Berlin, September 2014

# MOBILITÄT FÜR EUROPA

Inhalt

Infrastruktur zukunftsfähig entwickeln . . . . . 6
Umweltschutz ausgewogen gestalten . . . . . 12
Logistikbranche stärken . . . . . 18
Digitale Vernetzung vorantreiben . . . . . 24
EU-Binnenmarkt vollenden . . . . . 30
Das Deutsche Verkehrsforum . . . . . 36
Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums . . . . . 38

# MOBILITÄT FÜR EUROPA

**Klaus-Peter Müller**

Vorsitzender des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum,
Vorsitzender des Aufsichtsrates COMMERZBANK AG

Das Zusammenwachsen Europas ist nicht nur Fakt und Lebenswirklichkeit, es ist auch politischer Wille. Ein vereintes Europa soll prosperieren und seine wirtschaftliche Stärke voll entfalten können. Die Grundlage für ein starkes Europa ist nicht zuletzt ein nachhaltiges und gut vernetztes Verkehrssystem. Ebenso wichtig sind faire Wettbewerbsbedingungen für die Mobilitätsunternehmen – zwischen den jeweiligen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sowie zwischen Europa und anderen Kontinenten. In den Bereichen Infrastruktur und Wettbewerb besteht trotz erkennbarer Fortschritte noch viel Nachholbedarf.

In der EU leben rund 505 Millionen Menschen (2013), die ein Bruttoinlandsprodukt aller 28 EU-Mitgliedstaaten von 13 Billionen Euro leisten. Mit über 2,7 Billionen Euro erwirtschaftet Deutschland davon den größten Anteil. Treiber dafür ist der Im- und Export mit den wichtigsten deutschen Handelspartnern Frankreich, USA, Großbritannien, China und Niederlande. Wir sind in Europa untereinander stark vernetzt und gleichzeitig von globalen Märkten abhängig. Nirgendwo wird dies so deutlich wie im Verkehrsbereich.

Unsere Agenda »Mobilität für Europa« beschreibt notwendige Handlungsfelder und Maßnahmen für eine europäische

Politik, damit die Mobilitätskultur in Deutschland und Europa weltweit führend bleibt und unsere Unternehmen im harten Wettbewerb mit Dienstleistern und Herstellern aus andern Kontinenten weiterhin bestehen können. Dazu zählen:

- Infrastruktur zukunftsfähig entwickeln, z. B. Prioritäten im Transeuropäischen Verkehrsnetz umsetzen, Öffentlich-Private-Partnerschaften forcieren, einheitlichen europäischen Luftraum schaffen und europäische Schienenverkehre durchgängig machen.
- Umweltschutz ausgewogen gestalten, z. B. EU-Klimaziele 2030 wettbewerbsgerecht ausgestalten, Infrastruktur für alternative Kraftstoffe unterstützen, Emissionshandel im Luftverkehr international regeln und europaweite Bremsumrüstung bei Schienengüterwagen fördern.
- Logistikbranche stärken, z. B. Paketmarkt im freien Wettbewerb belassen, Hafenregulierung abschließen und Sicherheitsmaßnahmen global angleichen.
- Digitale Vernetzung vorantreiben, z. B. standardisierte Schnittstellen für intelligente Verkehrssysteme schaffen, europäisches Notrufsystem umsetzen und den Open-Data-Ansatz ausbauen.
- Europäischen Binnenmarkt vollenden, z. B. diskriminierungsfreie Marktzugänge für den Schienenverkehr herstellen und den Luftverkehrsstandort Deutschland im globalen Wettbewerb stärken.

Die Verkehrswirtschaft in Deutschland ist sich ihrer Verantwortung bewusst und bietet der europäischen Politik ihre Unterstützung bei der Bewältigung dieser wichtigen Aufgaben an.

# INFRASTRUKTUR
## ZUKUNFTSFÄHIG ENTWICKELN

Um den Standort Europa attraktiv und wettbewerbsfähig zu halten und die Grundlage unserer Mobilität in Europa zu sichern, ist eine uneingeschränkt nutzbare und bedarfsgerechte Infrastruktur unverzichtbar.

Ein leistungsfähiger Transportmarkt braucht alle Verkehrsträger. Sie müssen nach dem Prinzip der Ko-Modalität partnerschaftlich und arbeitsteilig in ein gemeinsames europäisches Verkehrssystem integriert werden. Besonders wichtig ist es, reibungslose Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern herzustellen und Hindernisse an nationalen Grenzen zu beseitigen. Erst wenn die baulichen und technischen Voraussetzungen für einen grenzüberschreitenden Verkehr geschaffen sind, kann der europäische Binnenmarkt seine volle Stärke ausspielen.

Für eine optimierte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und effiziente Abläufe sind moderne Verkehrstechnologien notwendig. Sie können Systemgrenzen überwinden und außerdem zur Reduktion von Emissionen beitragen.

## Prioritäten im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) zügig umsetzen.

Die Projekte zur Beseitigung von Engpässen bei wichtigen Verkehrsknoten und zur Verbesserung der Schnittstellen mit Drittstaaten müssen zügig umgesetzt werden. Das ermöglicht die Verknüpfung der Hauptverkehrsachsen zu einem europäischen Netz. Um ein reibungsloses Reisen über die Grenzen und Verkehrsträger hinweg zu ermöglichen, müssen insbesondere deren Übergänge verbessert werden. Mit der grundlegenden Überarbeitung der TEN-V wurde erstmals ein Kernverkehrsnetz mit neun Hauptkorridoren definiert, das 2030 vollendet sein soll. Die vorherige Sammlung nicht zusammenhängender Einzelprojekte wird dadurch abgelöst.

Das neue Kernnetz

- bindet 94 europäische Häfen an das Schienen- und Straßenverkehrsnetz an,
- verbindet 38 Großflughäfen per Schiene mit Ballungsgebieten,
- umfasst 15.000 km für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgelegte Bahnstrecken und
- enthält 35 grenzübergreifende Projekte zur Engpassbeseitigung.

Ergänzt wird das vorwiegend aus Schienenprojekten bestehende Kernnetz durch ein umfassendes Netz regionaler und nationaler Zubringerstraßen mit Fertigstellung bis 2050.

## TEN-V ausreichend ko-finanzieren.

Die europäische Ko-Finanzierung ist unzureichend und muss erhöht werden, um die EU-Mitgliedstaaten zu entlasten und dadurch die Realisierung des TEN-V zu beschleunigen. Die EU stellt für die TEN-V von 2014 bis 2020 nur 26 Milliarden Euro als Anschubfinanzierung zur Verfügung. Das entspricht lediglich etwa 10 % des prognostizierten Bedarfs von 250 Milliarden Euro für die Beseitigung von Engpässen und Lückenschlüssen im TEN-V-Kernnetz bis zum Jahr 2030. Die Kosten zur Vollendung des gesamten TEN-V Netzes werden auf 500 Milliarden Euro geschätzt. Deutschland benötigt finanzielle Entlastung, da es mit sechs von neun TEN-V-Korridoren den größten Anteil des europäischen Kernnetzes stemmen muss.

## Projektanleihen zur Verbesserung der Bonität für TEN-V fördern.

Aufbauend auf den Erfahrungen in der Pilotphase bei der Nutzung europäi-

scher Projektanleihen für die Infrastrukturfinanzierung muss ein reguläres Finanzierungsinstrument geschaffen werden.

Wirtschaftlich realisierbare Infrastrukturprojekte in der Europäischen Union, die den Kriterien der TEN-V entsprechen, können von der Testphase (2014 bis 2015) durch Projektanleihen profitieren, weil sich dadurch ihr Rating verbessert.

## Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) forcieren.

Die EU muss ÖPP konsequent vorantreiben, ›best practices‹ dokumentieren und die europäischen Finanzierungsinstrumente ausbauen. Ergänzend zur Finanzierung durch die öffentliche Hand muss die Beteiligung von privatem Kapital (Versicherungen, Pensionsfonds u. a.) zur Infrastrukturfinanzierung forciert werden. Die EU kann dies unterstützen, indem sie den Austausch von positiven Erfahrungen aus ÖPP-Projekten in Europa aktiv begleitet. Eine ÖPP-Realisierung ist bei allen Projekten zu prüfen und vorzuziehen, wenn die Projekte für alle Beteiligten wirtschaftlicher, rascher und effizienter umgesetzt und betrieben werden können sowie Qualitätsverbesserungen erzielt werden können.

## Einnahmen aus dem Verkehrssektor re-investieren.

Die Nutzereinnahmen aus dem Verkehrssektor sind vollumfänglich in die Infrastruktur zu investieren. Laut EU-Eurovignetten-Richtlinie müssten die Einnahmen bereits heute vollständig dazu genutzt werden, die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und auszubauen. Dies ist nicht überall der Fall. Zur Sanierung der teilweise maroden Verkehrswege müssen die EU-Kommission und das Europäische Parlament darauf hinwirken, dass in den Mitgliedstaaten geschlossene Finanzierungskreisläufe etabliert werden. Dazu gehört auch die in der EU-Gesetzgebung vorgesehene

Rückführung der Einnahmen aus Versteigerungen von ETS-Zertifikaten in die Finanzierung spezifischer Klimaschutzmaßnahmen.

## Einheitlichen europäischen Luftraum schaffen.

Um die Effizienz im europäischen Luftraum zu verbessern und Umweltvorteile zu nutzen, muss der Single European Sky (SES) endlich umgesetzt werden. Die Strukturreform der europäischen Flugsicherung ist auch aus klimapolitischer Sicht ein Muss. Die Optimierung von Prozessen im Luftraum kann die $CO_2$-Emissionen im europäischen Luftverkehr um bis zu 12 % reduzieren.

Dass die Flugsicherung in Europa effizienter werden muss, ist seit vielen Jahren Konsens. Die Umsetzung des SES stößt aber weiterhin auf erhebliche Schwierigkeiten. Die Funktionalen Luftraumblöcke (FAB), die das Luftraum-Management nicht wie bislang an Ländergrenzen, sondern an den Verkehrsströmen ausrichten sollen, kommen in ihrer Umsetzung nicht schnell genug voran. Effizienzgewinne durch Harmonisierung und Neuentwicklung von Flugsicherungstechnologien werden nur dann voll wirksam, wenn die Mitgliedstaaten nationale Interessen und Besitzstände einer EU-weiten Optimierung endlich unterordnen. Auch bei der Einhaltung von EU-Leistungsstandards müssen ehrgeizigere Ziele durchgesetz werden. Um die technologischen Voraussetzungen für einen einheitlichen Luftraum zu schaffen, arbeiten im Projekt SESAR (SES Air Traffic Management Research) öffentliche und private Akteure weiterhin eng zusammen.

## Europäische Schienenverkehre mit ERTMS durchgängig gestalten.

Für einen reibungslosen grenzüberschreitenden Schienenverkehr müssen Systembrüche an den nationalen Grenzen überwunden werden. Dazu bedarf es einer ausreichenden Finanzierung des Europäischen Zugsicherungs- und Leitsystems ERTMS (European Rail Traffic Management System) auf dem TEN-V. Um zukünftige Kompatibilitätsprobleme zu vermeiden, sollte die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) die Entwicklung einer international kompatiblen Version koordinieren.

Die bereits vereinbarte Ausrüstung der wichtigsten europäischen Korridore mit ERTMS verzögert sich. Umso wichtiger ist es, die neuen europäischen Finanz-

mittel im Rahmen der ›Connecting Europe Facility‹ zu nutzen. Diese ermöglichen eine Ko-Finanzierung der infrastruktur- und fahrzeugseitigen Investitionen auf den transeuropäischen Verkehrskorridoren. Deutschland hat die Hauptlast zu tragen, da dort vier der sechs ERTMS Korridore verlaufen.

## Europäischen Mautdienst unterstützen (EETS) und ausbauen.

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr darf nicht durch die Systemgrenzen der nationalen Mauterhebungssysteme behindert werden. EETS (European Electronic Toll Service) kann diese Hindernisse überwinden. Die Umsetzung von EETS in den EU-Mitgliedstaaten und die Harmonisierung der Anforderungen müssen vorangetrieben werden. Das Geschäftsmodell einer kompletten Abdeckung Europas durch potenzielle Dienstleister (EETS-Provider) ist mangels Nachfrage noch nicht tragfähig. Die EU-Vorgaben müssen daher gelockert werden, um EETS – konzentriert auf die wichtigsten Transitländer im Straßengüterverkehr – schrittweise auszubauen.

## GALILEO vollenden.

Der laufende Aufbau des europäischen Satellitennavigationssystems muss insbesondere von der Europäischen Kommission weiter aktiv begleitet werden. Damit die Systemvorteile zum Zuge kommen, sind neue Nutzungskonzepte (z. B. fahrerlose Systeme, Stellplatzdispositionen, Containerortung), zu entwickeln, welche die Fähigkeiten von GALILEO ausschöpfen. Bei der Entwicklung von Endgeräten und Mehrwertdiensten ist die Nachfrage und Zahlungsbereitschaft der Endkunden zu berücksichtigen. Forschungsaktivitäten müssen koordiniert und zügig in Pilotprojekten angewendet werden. Es gilt, Transparenz hinsichtlich des Finanzierungskonzepts für die Betriebsphase von GALILEO und den sich daraus ergebenden Nutzungsgebühren zu schaffen.

# UMWELTSCHUTZ
## AUSGEWOGEN GESTALTEN

Bei der weiteren Verbesserung der Umweltbilanz muss die EU darauf achten, dass die Bemühungen um den Klimaschutz und den Erhalt von Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätzen in Einklang gebracht werden. Der Verkehrssektor investiert massiv in die Steigerung der Energieeffizienz und die Reduktion von Treibhausgasemissionen. Eine einseitige Verteuerung der Mobilität in Europa bringt keinen Fortschritt für den Klimaschutz. Die klimapolitische Vorreiterrolle der EU darf daher im globalen Kontext kein Alleingang werden. Ein wichtiger praktischer Baustein des Erfolgs ist die Förderung neuer, verbesserter Antriebe und Kraftstoffe bei allen Verkehrsträgern – sie muss fortgeführt und ausgebaut werden.

Das Thema Verkehrslärm gewinnt in der öffentlichen Debatte zunehmend an Bedeutung. Es darf jedoch nicht zu einem neuen Entwicklungshemmnis für Mobilität werden. Darum muss sich die EU auch dafür einsetzen, dass die Betriebszeiten an europäischen Flughäfen nicht noch weiter eingeschränkt werden. Grundsätzlich gilt: Nicht nur die Mobilitätsbranche muss ihren Beitrag zur Lärmreduktion leisten – gefragt ist darüber hinaus auch ein erhöhter Beitrag der öffentlichen Hand für Lärmschutzmaßnahmen.

## Europäische Klimaziele 2030 wettbewerbsgerecht gestalten.

Die EU muss neben Nachhaltigkeit und Klimaschutz auch die Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit Europas im Blick behalten. Die $CO_2$-Reduktionsziele und Ziele für den Ausbau erneuerbarer Energieträger müssen realistisch und verlässlich sein.

Die Europäische Kommission schlägt für eine Neuausrichtung der Klima- und Energiepolitik ein verbindliches Treibhausgasemissionsziel von 40 % bis 2030 (Basis 1990) vor. Dieses Ziel ist sehr ambitioniert. Vor der endgültigen Festlegung sollte sichergestellt werden, dass andere Industrieländer und wichtige Schwellenländer bereit sind, eine solche Zielsetzung mitzutragen. Die europäische Transportwirtschaft darf im weltweiten Wettbewerb nicht durch einseitige Vorgaben benachteiligt werden.

## Infrastruktur für alternative Kraftstoffe unterstützen und Rahmenbedingungen optimieren.

Mit der EU-Richtlinie über den Ausbau der Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe haben sich die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, für die Errichtung eines angemessenen Versorgungsnetzes für Ladestrom, Erdgas (CNG / LNG) und Wasserstoff zu sorgen. Die nationalen Ausbaupläne sollten EU-seitig aktiv unterstützt werden. Eine echte wirtschaftliche Tragfähigkeit für alternative Kraftstoffe und Antriebe ist möglichst zügig herzustellen, ohne dass bestimmte Energieträger durch öffentliche Vorgaben bevorzugt werden.

Um die Preise für alternative Kraftstoffe transparenter auszeichnen zu können, ist die EU-Preisangabenverordnung anzupassen. Die Anpassung der Preisauszeichnung und -abrechnung an den Tankstellen verursacht Kosten. Vor der Umsetzung muss daher die Lastentragung geklärt und fair geregelt werden. Die internationale Standardisierung und Harmonisierung im Bereich Fahrzeug und Infrastruktur sollte die EU weiter aktiv unterstützen.

Es gilt, den Aktionsplan für LNG in der Schifffahrt konsequent umzusetzen und alternative Kraftstoffe der 2. und 3. Ge-

neration für den Einsatz im Verkehrsbereich zu fördern. Die Anstrengungen zur Umsetzung der Biokerosin-Quote der EU für den Luftverkehr müssen erhöht werden.

## $CO_2$-Emissionen bei schweren Nutzfahrzeugen exakt abbilden.

Mit dem Simulationsprogramm ›VECTO‹ verfügt die Europäische Union über eine Grundlage für die künftige Strategie zur Reduktion der $CO_2$-Emissionen bei schweren Nutzfahrzeugen. Das Programm berücksichtigt die komplexe Ausgangslage: Bei schweren Nutzfahrzeugen hängt der Verbrauch sehr stark von der konkreten Einsatzart und der Kombination zwischen der Zugmaschine und dem Auflieger ab.

›VECTO‹ muss allerdings vervollständigt werden, um den Einsatz von Nutzfahrzeugen in der Breite richtig abzubilden. Danach können die Ergebnisse in die Zertifizierungsverfahren für schwere Nutzfahrzeuge überführt werden. Die Transparenz für Nutzfahrzeugkäufer wird somit deutlich erhöht und der Wettbewerb unter den Herstellern gestärkt. Dadurch werden marktseitig weitere Verbrauchsabsenkungen initiiert.

Damit der Verbrauch und die $CO_2$-Emissionen künftig weiter reduziert werden können, muss nach Einschätzung des DVF ein Bündel von Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden. Neben fahrzeugseitigen Verbesserungen bei Aerodynamik, Antrieben, Nebenaggregaten und Fahrwerken zählen dazu auch alternative Kraftstoffe, spritsparende Reifen und weitere Optimierungen bei Fahrzeugeinsatz und Infrastruktur. Wenn die Spezifikationen zur Umsetzung der neuen EU-Richtlinie über Maße und Gewichte von Lkw festgelegt werden, sollten gleichzeitig auch Sicherheitsaspekte optimiert werden.

## Emissionshandel (ETS) im Luftverkehr international regeln.

Die Umsetzung des Emissionshandelssystems darf nicht zu Wettbewerbsnachteilen für europäische Luftverkehrsunternehmen oder einer erneuten Konfrontation mit Drittstaaten führen. Bis eine Lösung auf Ebene der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO gefunden ist, muss das ETS auch in Europa ausgesetzt werden. Die ICAO bereitet den Beschluss eines globalen marktbasierten System für $CO_2$-Emissionen in 2016 und dessen Umsetzung ab 2020 vor. Die EU muss ihre Bemühungen darauf richten, dieses System im Konsens mit den internationalen Partnern erfolgreich auszuhandeln.

## Doppelbelastungen im Schienenverkehr beseitigen.

Es darf keine doppelte Belastung des öffentlichen Verkehrs aus EU-Emissionshandelssystem und Energiesteuern geben. Die Doppelbelastung ist sachlich nicht gerechtfertigt und verteuert die Kostenbasis der Mobilität auf der Schiene.

## $CO_2$-Monitoringsystem für die Schifffahrt auf eine internationale Basis stellen.

Als global agierenden Verkehrsträger benötigt die Seeschifffahrt bei der $CO_2$-Emissionsreduktion international einheitliche Regeln. Diese Basis zu erarbeiten, muss das primäre Ziel bleiben. Die Schifffahrt ergreift bereits umfassende und weitreichende Maßnahmen zur Verringerung des $CO_2$-Ausstoßes und zur Effizienzsteigerung der Schiffe. Dieser Umstand muss im EU-Verordnungsentwurf zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung von $CO_2$-Emissionen (MRV) im Seeverkehr Anerkennung finden. Die EU sollte aus den problematischen Erfahrungen bei der internationalen Durchsetzung des Emissionshandels im Luftverkehr die richtigen Konsequenzen ziehen. Die einseitige Einführung von $CO_2$-Grenzwerten oder einseitige Einbeziehung des Seeverkehrs in den europäischen Emissionshandel muss unterbleiben. Eine Lösung ist nur durch die Internationale Seeschifffahrt-Organisation (IMO) möglich. In jedem Fall muss der administrative Aufwand für die Schiff-

fahrtsunternehmen zur Umsetzung eines $CO_2$-Überwachungs- und Berichtssystems auf ein Minimum reduziert werden.

## Europaweite Bremsumrüstung bei Schienengüterwagen forcieren.

Die Auszahlungsbedingunen zur Kofinanzierung der Bremsumrüstung von Bestandswagen im Schienengüterverkehr durch die EU sind schnell zu klären und anzuwenden. Darüber hinaus muss die EU zusätzliche Anreize für eine europaweite Umrüstung schaffen, damit alle Wagen eines international zusammen gestellten Güterzugs mit »leisen« Bremsen fahren.

Die Bundesregierung und die deutsche Schienenbranche haben sich zur Lärmsanierung bis 2020 bekannt. Der Austausch von Graugussbremsen durch Kompositbremsen ist die effizienteste Maßnahme zur Lärmreduktion. Sie setzt an der Quelle an und wirkt daher flächendeckend. Um Schienengüterverkehrslärm hörbar zu reduzieren, müssen alle in Deutschland verkehrenden ausländischen Wagen umgerüstet werden. Dafür bedarf es ausreichender finanzieller Anreize durch ein neues EU-Förderprogramm. Ein erster Schritt ist mit der Einführung einer 20-%gen Ko-finanzierung der Bremsumrüstung im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze erfolgt.

# LOGISTIKBRANCHE STÄRKEN

Die europäische Logistikbranche erwirtschaftet 930 Milliarden Euro und transportiert 18 Milliarden Tonnen Güter in einem Jahr. Europas Logistik zählt zur Weltspitze und verbindet europäische Unternehmen mit ihren Kunden weltweit. Da nicht alle Rohstoffe und Produkte auf einem Verkehrsträger allein transportiert werden können, bringen Straßen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr ihre spezifischen Stärken in das Gesamtsystem ein. Der kombinierte Verkehr stellt dabei einen wichtigen Baustein für den grenzüberschreitenden Transport dar.

Vor einer weiteren Öffnung der Verkehrsmärkte gilt es, die bestehende EU-Gesetzgebung einheitlich in allen EU-Mitgliedstaaten durchzusetzen. Die weitergehende Liberalisierung muss mit Augenmaß gestaltet werden, um funktionierende Güterverkehrsmärkte nicht zu beeinträchtigen. Die erfolgten Marktöffnungen wie z. B. im Paketbereich haben bereits zu mehr Wettbewerb und damit zu geringeren Kosten geführt. Diese erfolgreiche Entwicklung sollte nicht durch Überregulierung aufs Spiel gesetzt werden.

Sicherheit hat für die Verkehrswirtschaft Priorität. Das globale Geschäft erfordert für sichere Transporte internationale Standards. Aus unterschiedlichen Anforderungen an die Sicherungssysteme dürfen jedoch keine Handelshindernisse entstehen.

TERMINAL BURCHARDKAI
TERMINAL BURCHARDKAI
HHLA
HHLA
HHLA
HHLA
EADOK
EADOK

## Logistiksektor nicht durch übermäßige Regulierung schwächen.

Logistik ist grundsätzlich ein rein unternehmerisches Handlungsfeld. Die Güterverkehrspolitik der EU sollte deshalb allein darauf abzielen, den Rahmen für eine nachfragegerechte und effiziente Entwicklung in diesem Wirtschaftsbereich zu setzen und ein ›level playing field‹ für europäische Unternehmen im internationalen Wettbewerb zu gewährleisten. EU-Regulierung muss sich darauf beschränken, geeignete Rahmenbedingungen für eine effiziente Logistikwirtschaft zu setzen.

## Kombinierten Verkehr weiter fördern.

Finanziell unterstützt werden sollte insbesondere der Ausbau der Terminalinfrastruktur – Betriebskostenbeihilfen haben sich in der Vergangenheit dabei nicht bewährt. Die EU hat vor allem die wichtige Aufgabe, ›best practices‹ zu identifizieren und zu publizieren, grenzüberschreitende Projekte zu fördern und Lücken der nationalen Förderprogramme abzudecken. Der grenzüberschreitende Kombinierte Güterverkehr (KV) hat insbesondere aufgrund der intensiven und weiter zunehmenden Arbeitsteilung zwischen den Industriestandorten Europas noch Wachstumspotenzial.

## Hafenregulierung und Beihilfeleitlinien marktgerecht abschließen.

Im aktuellen Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission über Hafendienste müssen die Umschlagsdienste grundsätzlich aus dem Regelungsbereich ausgenommen werden. Dann kann die jahrelange Debatte über das so genannte ›Port-Package‹ endlich abgeschlossen werden. Unabdingbar ist

außerdem, dass Hafenumschlagsentgelte keiner Preisregulierung unterworfen werden. Der Markt funktioniert – diese Tatsache sollte auch im angekündigten Fortschrittsbericht Berücksichtigung finden.

Darüber hinaus dürfen sachgerechte und effiziente Strukturen der Infrastrukturfinanzierung in den EU-Mitgliedstaaten durch die anstehende Überarbeitung der Beihilfeleitlinien nicht in Frage gestellt werden. Es muss eindeutig zwischen Hafeninfrastruktur und Hafensuprastruktur unterschieden werden. Die Bereitstellung der allgemeinen Infrastruktur ist eine öffentliche Aufgabe; öffentliche Mittel, die der allgemeinen Hafeninfrastruktur zu Gute kommen, stellen somit keine Beihilfen dar.

## Paketmarkt im freien Wettbewerb belassen.

Um den Online-Handel zu fördern und grenzüberschreitende Transportkosten weiter zu senken, bedarf es vor allem einer Angleichung der zoll- und steuerrechtlichen Rahmenbedingungen sowie des Verbraucherschutzes und einer einheitlichen Umsetzung der vorhandenen Vorschriften zum europäischen Binnenmarkt in allen EU-Mitgliedstaaten.

Der Paketmarkt in der EU ist aufgrund der bereits erfolgten Liberalisierung in den Mitgliedstaaten und grenzüberschreitend von starkem Wettbewerb geprägt. Auf dem Markt befinden sich sowohl ehemalige staatliche Postunternehmen und Universaldienstleister als

auch klassische Kurier-Express-Paket-Dienstleister (KEP). Die Margen sind gering und Ausdruck eines funktionierenden Marktes. Ein staatlicher Eingriff in diesen Markt ist daher nicht notwendig. Die im Grünbuch der Europäischen Kommission angedachten regulatorischen Eingriffe wie Höchstpreise, Produktstandards oder Mindestdienstleistungen würden sich kostensteigernd und innovationshemmend auswirken.

## Sicherheitsmaßnahmen global deckungsgleich gestalten.

Die Sicherheitsstandards bei Lieferungen aus Drittländern müssen stufenweise an die hohen EU-Standards angepasst werden. Das Konzept der sicheren Transportkette ist in der EU etabliert. Sicherheitsvorschriften dürfen zu keinen neuen Handelsbarrieren im europäischen Binnenmarkt führen. Vielmehr sollten bestehende Systeme (wie Fahrer-identifikationssysteme) genutzt werden, um die Sicherheit der Transportkette weiter zu erhöhen. Die Terrorabwehr liegt in staatlicher Verantwortung. Bestehende Unklarheiten in der Auslegung zur gegenseitigen Anerkennung bestehender Initiativen (z. B. AEO und C-TPAT) sind klarzustellen.

Die Einrichtung einer Sachverständigengruppe zur Gefahrenabwehr im Landverkehr durch die Europäische Kommission war ein richtiger Schritt. Der regelmäßige Austausch aller relevanten Akteure kann das Sicherheitsniveau erhöhen und die Widerstandsfähigkeit gegen Angriffe verbessern, ohne überzogene Anforderungen an die Wirtschaft zu setzen. Von der Europäischen Kommission und den EU-Mitgliedstaaten erwartet die Wirtschaft außerdem eine Risikoanalyse, so dass die Branche auf dieser Basis mit risikoba-

sierten Ansätzen vorgegebene Schutzziele erfüllen kann.

## Mehrfachregulierung bei der IT-Sicherheit vermeiden.

Vor Einführung neuer Informationspflichten für Unternehmen gegenüber EU-Institutionen sollten bestehende Datenströme zu nationalen Behörden analysiert werden. Dadurch können Doppelmeldungen vermieden werden. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf den Datenschutz gelegt werden.

Parallel zum deutschen Gesetzesvorschlag zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Cybersicherheit vorgelegt. Er enthält eine Reihe geplanter Maßnahmen – auch im Transportbereich –, um die Netzsicherheit zu erhöhen, z. B. eine Meldepflicht bei Angriffen. Parallel begonnene nationale Gesetzgebungsverfahren, wie etwa in Deutschland, sollten frühzeitig in die europäische Diskussion einbezogen werden. Andernfalls drohen deutschen Unternehmen unnötige zusätzliche Aufwendungen beispielsweise für organisatorische Umstrukturierungen, Sicherheitsaudits oder Benutzerinformationsdienste, ohne einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn. Negativ betroffen wären insbesondere diejenigen Unternehmen, die bereits auf freiwilliger Basis melden und ein angemessenes Sicherheitsniveau im Sinne des Gesetzentwurfs erfüllen.

# DIGITALE VERNETZUNG
## VORANTREIBEN

Der europäische Binnenmarkt soll grenzüberschreitende Mobilität vereinfachen, denn die Reisedistanzen nehmen kontinuierlich zu. Digitale Informationssysteme helfen dabei, den Verkehr auch bei steigenden Entfernungen effizient, sicher und preiswert zu gestalten. Hier steht eine klare Aufgabenaufteilung zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft aus.

Die Verkehrsunternehmen stehen vor der Herausforderung, trotz der wachsenden Intensität und Komplexität der Verkehrsabläufe eine hohe Beförderungsqualität zu gewährleisten und tragen dafür Sorge, dass Passagierrechte eingehalten werden. Allerdings müssen die EU-Standards den Verantwortungsbereich der Transportunternehmen angemessen begrenzen, beispielsweise im Fall von Verkehrsstörungen durch höhere Gewalt.

Die Städte in Europa sind heterogen und historisch gewachsen, Ihre Strukturen und Bedürfnisse sind vor Ort bekannt – es kann also keine einzige, allgemein gültige Lösung für lokale Verkehrsprobleme, wie Stau oder Schadstoffemissionen geben. EU-Vorgaben müssen daher praxistauglich sein und dürfen nicht zu unverhältnismäßigem finanziellen oder bürokratischen Aufwand führen.

JETZT BUCHEN

## Grenzüberschreitende Reisen unterstützen.

Die EU sollte ›best practices‹ von verkehrsträger- und länderübergreifenden Informations- und Buchungsangeboten im Mobilitätsbereich unterstützen. Keinesfalls darf jedoch in den vorhandenen Marktprozess durch Zwangsstandards oder ähnliche aktive Maßnahmen eingegriffen werden. Daher müssen EU-Initiativen wie der ›Multimodal Journey Planner‹ in enger Abstimmung mit Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Dabei ist auf vorhandene Informations- und Ticketingsysteme sowie existierende Kooperationen zwischen Unternehmen Rücksicht zu nehmen.

## Standardisierte Schnittstellen für intelligente Verkehrssysteme schaffen.

Bei der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Einführung Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr muss sich die Europäische Kommission auf technische Themen und Standards beschränken und darf Mobilität nicht weiter verteuern.

Mitentscheidend für den Erfolg von Maßnahmen wie eSafety oder GALILEO ist insbesondere die Kosten- und Nutzeneinschätzung der Kunden, die bei der Entwicklung und Vermarktung innovativer Produkte und Dienstleistungen berücksichtigt werden muss. Bei der nationalen Umsetzung der IVS-Richtlinie ist darauf zu achten, dass funktionierende Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen und Dienstleistern nicht ausgehebelt werden und die nationalen Rechtsnormen nicht zu bürokratielastig und intransparent werden.

## Verkehrsinformationen zur Verfügung stellen und Open Data-Ansatz ausbauen.

Insbesondere staatliche Akteure müssen mehr Informationen bereitstellen, um eine hohe Qualität der Daten zu gewährleisten.

Bürger und Unternehmen brauchen für ihre Mobilitätsentscheidungen aktuelle Informationen über die Verkehrslage und möglichst genaue Prognosen. Durch den ›Open Data-Ansatz‹ können Verkehrsdaten europaweit bereitgestellt, ausgewertet, aufbereitet und über nationale Verkehrsträger- und Unternehmensgrenzen als Information unter Beachtung des Datenschutzes verfügbar gemacht werden.

## Stadtverkehr vor Ort gestalten und Überregulierung vermeiden.

Städte und Kommunen können selbst am besten entscheiden, welche Maßnahmen geeignet sind, um einen effizienten und leistungsfähigen Stadtverkehr zu gewährleisten. Jedoch bedarf es eines Mindestmaßes an harmonisierten Regeln, damit lokale Anforderungen nicht zu neuen Hindernissen im gemeinsamen Binnenmarkt führen. Die EU sollte sich darauf konzentrieren, solche geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen. Dazu zählen die Förderung des Erfahrungsaustausches zwischen den Akteuren, die finanzielle Unterstützung innovativer Verkehrsprojekte, die Forschungsförderung und eine stärkere koordinierte Zusammenarbeit aller staatlichen Ebenen und mit der Wirtschaft.

Zugangsbeschränkungen für Innenstädte müssen soweit harmonisiert werden, damit Bürger und Logistikunternehmen z. B. hinsichtlich Emissionsan-

forderungen der Fahrzeuge oder Kennzeichnungspflicht europaweit von einheitlichen Rahmenbedingungen profitieren.

## Europäisches Notrufsystem e-Call umsetzen, Infrastruktur aufbauen.

Der Aufbau der infrastrukturseitigen Voraussetzungen zur Weiterleitung der Notrufsignale muss ohne Verzögerungen begonnen werden. Bei der Festsetzung der fahrzeugseitigen Anforderungen müssen bereits im Markt befindliche Systeme Berücksichtigung finden.

Mit dem Vorschlag, künftig in alle neuen Fahrzeugmodelle das elektronische Notrufsystem eCall einzubauen, hat die Europäische Kommission einen wichtigen Vorstoß für ein besseres Management von Unfällen und mehr Verkehrssicherheit auf Europas Straßen gemacht. Der automatische Notruf ist wichtig, weil damit bei einem Unfall sofort Hilfe auf Grundlage exakter Angaben zur Fahrzeugposition angefordert wird. Die EU-Institutionen haben den Aufbau des Notrufsystems in den Mitgliedstaaten bis spätestens zum 1. Oktober 2017 beschlossen.

## EU-Fluggastrechte ausgewogen gestalten.

Die Europäische Kommission hat ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der europäischen Fluggastrechte vorgelegt. Das Gesetzgebungsvorhaben ist für Fluggäste und Fluggesellschaften gleichermaßen wichtig, weil es Rechtsunsicherheiten beseitigt und Regelungslücken schließt. Der vorgeschlagene Schwellenwert von fünf Stunden für eine Entschädigungspflicht bei Verspätungen darf allerdings nicht verschärft werden. Fluggastrechte müssen in allen Mitgliedstaaten und für alle Geschäftsmodelle konsequent umgesetzt werden. Zu berücksichtigen ist, dass Deutschland einen Rechtsrahmen geschaffen hat, der den Luftverkehr zusätzlich in ein freiwilliges, privatrecht-

liches Schlichtungsverfahren einbezieht. Damit nicht erneut Wettbewerbsverzerrungen entstehen, sollten Schlichtungsverfahren im Luftverkehr EU-weit eingeführt werden.

## Pauschalreise-Richtlinie überarbeiten.

Die Revision der Richtlinie soll der stark gewachsenen Bedeutung von Online-Buchungen Rechnung tragen. Bei der Umsetzung dieser berechtigten Zielsetzung müssen folgende Punkte beachtet werden: Die Haftung des Vermittlers bei online selbst zusammengestellten Reisen darf nicht schärfer sein als die Haftung von vergleichbaren Leistungen, die herkömmlich im Reisebüro gebucht wurden. Außerdem liegen eine Pauschalreise oder ein verbundenes Reisearrangement nicht vor, wenn sich Verbraucher lediglich von der Website eines Anbieters auf die eines anderen Anbieters »durchklicken«, ohne dass bei diesem Vorgang Kundendaten übertragen werden.

## Haftungsausschluss bei höherer Gewalt im Schienenverkehr sicherstellen.

In den Gesetzestext der Verordnung zu Passagierrechten im Schienenverkehr muss der Haftungsausschluss bei höherer Gewalt explizit und rechtssicher aufgenommen werden. Für den öffentlichen Verkehr wäre es wirtschaftlich nicht tragbar, wenn Verkehrsunternehmen bei allen Unwetterschäden, Unfällen und ähnlichen Umständen für Folgeschäden bei Fahrgästen aufkommen müssten.

# EU-BINNENMARKT
## VOLLENDEN

Einheitliche Märkte brauchen einheitliche Regeln. Dies gilt auch für den Verkehrssektor. Innerhalb Europas herrschen noch erhebliche Diskrepanzen zwischen den nationalen Märkten, wie etwa im Eisenbahnverkehr. Gleiche Wettbewerbsbedingungen in Europa sind noch lange nicht erreicht.

Auch über Europa hinaus sind harmonisierte Rahmenbedingungen für alle Unternehmen unabdingbar. Einseitige Marktöffnung der EU für Wettbewerber aus Drittstaaten schädigen nicht nur europäische Unternehmen, sondern auch nationale Volkwirtschaften und letztlich die gesamte EU. So behindern intransparente Sicherheitsanforderungen in Japan den Marktzugang für europäische Eisenbahnunternehmen.

Im globalen Wettbewerb muss sich Europa gemeinschaftlich aufstellen und Wettbewerbshemmnisse im Binnenmarkt konsequent abbauen. Die europäische Liberalisierung ist ein Prozess, der nicht auf der bilateralen Ebene halt machen darf.

SNCF
543
DB

## Technische Harmonisierung im EU-Schienenverkehr vorantreiben.

Für grenzüberschreitende Verkehre müssen das europäische Sicherheitszertifikat und die europäische Zugzulassung schnellstmöglich eingeführt werden. Dazu muss der technische Teil des so genannten 4. Eisenbahnpakets rasch und unabhängig vom politischen Teil abgestimmt werden.

Der europäische Schienenmarkt ist fragmentiert und von nationalem Protektionismus gekennzeichnet. Bislang behindern nationale Anforderungen den grenzüberschreitenden Bahnverkehr oder verteuern den Schienentransport ganz erheblich. Die Vorschläge der Europäischen Kommission im 4. Eisenbahnpaket zur weiteren Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes in Europa umfassen einen technischen und einen politischen Teil. Über den technischen Teil, der die mehr als 11.000 unterschiedlichen Vorschriften in den EU-Mitgliedstaaten angleichen will, besteht Einigkeit. Diese Vorschriften müssen vom kontroversen politischen Teil gelöst und zügig verhandelt werden.

## Diskriminierungsfreie Marktzugänge für den Schienenverkehr herstellen.

Der Erfolg des einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes entscheidet sich am diskriminierungsfreien Netzzugang und Betrieb für alle Teilnehmer, nicht an der Unternehmensform der Verkehrsunternehmen. Die EU muss eine starke und effektive Regulierung als Garant für fairen Wettbewerb etablieren sowie eine Modelloffenheit hin-

sichtlich der Organisation von Netz und Transport mit ausreichendem Spielraum für gut funktionierende nationale Lösungsansätze zulassen.

Im internationalen Kontext muss sich die EU offensiver für faire Wettbewerbsbedingungen einsetzen und sich in den Verhandlungen zu Handelsabkommen mit Drittstaaten für transparente Ausschreibungsverfahren stark machen. Bislang fehlt es an ausreichender Transparenz bei den Ausschreibungsprozessen in Drittstaaten. Vor allem Sicherheitsanforderungen werden als Marktzugangsbarriere empfunden. Entsprechende Standards sind bislang nicht ausreichend definiert, so dass europäische Anbieter bei Ausschreibungen nicht darauf eingehen können und faktisch ausgeschlossen werden. Umgekehrt können internationale Anbieter längst auf europäischen Märkten mitbieten.

## Faire Wettbewerbsbedingungen im Luftverkehr schaffen.

Die EU muss mit einer stringenten und umfassenden Strategie ihren Beitrag dazu leisten, dass europäische Flug-

gesellschaften und Flughäfen international wettbewerbsfähig bleiben und auch in Zukunft erfolgreich am Wachstum des Weltluftverkehrs partizipieren können. Im Binnenmarkt ist strikt auf die Einhaltung der Beihilferegeln zu achten. Die innereuropäische Konsolidierung der Luftverkehrswirtschaft und die Erhöhung der Effizienz (Single European Sky) müssen forciert werden. Die EU muss sich außerdem für nachfragegerechten Infrastrukturausbau und wettbewerbsfähige Betriebszeiten an den Flughäfen Europas einsetzen und einseitige Belastungen der europäischen Luftverkehrsunternehmen abbauen.

Diese Maßnahmen haben eine hohe Dringlichkeit. Denn der Luftverkehrsstandort Europa steht im Verhältnis zu Wettbewerbern aus Drittstaaten vor gewaltigen Herausforderungen. Die Europäische Kommission hat zutreffend festgestellt, dass sich das Wachstum im Weltluftverkehr weg von Europa und hin zur Golfregion verlagert. Basis der Expansion der Luftverkehrsdrehkreuze am Golf sind massiver Infrastrukturausbau, staatliche Protektion und Subventionierung. Mit Blick auf die bisher verfolgte liberale Luftverkehrsaußenpolitik muss die EU sehr genau darauf achten, dass eine faire Wettbewerbsposition der europäischen Fluggesellschaften und Flughäfen erhalten bleibt.

## Rechtsrahmen für neue Technologien harmonisieren.

Die Europäische Kommission muss sich verstärkt für internationale Standards im Verkehrsbereich einsetzen.

Die Einigung auf den Typ-2-Stecker für Elektro-Fahrzeuge, der binnen drei Jahren nach In-Kraft-Treten der entsprechenden EU-Richtlinie verbindlich werden soll, ist ein positives Beispiel. Um Innovationen in den Markt bringen zu können, müssen technische Standards frühzeitig verhandelt und eingeführt werden.

## Öffentlich-private Forschungsinitiative Shift2Rail zügig umsetzen.

Das gemeinsame Unternehmen Shift2Rail muss konsequent und unter Einbeziehung aller relevanten Akteure umgesetzt werden.

Die mit einem Budget von knapp 1 Milliarde Euro ausgestattete Initiative kann erheblich zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schienenbranche beitragen. Das gemeinsame Unternehmen Shift2Rail wird teils von der Europäischen Kommission gefördert, teils durch den Bahnsektor finanziert. Erwartet werden Innovationsschübe für die Bahnindustrie, eine erhebliche Reduzierung der Systemkosten des Schienenverkehrs sowie die Erhöhung der Kapazität des Bahnsystems.

# DAS DEUTSCHE VERKEHRSFORUM

## Unser Auftrag

»Mobilität für Europa« – durch ein leistungsfähiges, kundenorientiertes, und nachhaltiges integriertes Verkehrssystem

## Unser Selbstverständnis

Wir sind die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung des Mobilitätssektors in Europa.

Wir verstehen uns als Anwalt für Mobilität. Es geht uns um den Erhalt und die Verbesserung der Mobilitätsbedingungen als Grundvoraussetzung für Wachstum und Beschäftigung.

Wir vereinen Unternehmen und Verbände, Produzenten, Dienstleister, Berater und Vertreter der Nutzer. Unsere rund 170 Mitglieder bilden die gesamte Wertschöpfungskette im Mobilitätssektor ab.

Wir verbinden die Verkehrswirtschaft mit anderen Branchen wie Energie, Bau, Telekommunikation, Finanzen und Beratung.

Im ständigen Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Medien agieren wir als:

- Interessenvertretung: Wir bündeln die gemeinsamen Anliegen der Verkehrswirtschaft gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft in Berlin und Brüssel.
- Netzwerk: Wir bringen nationale und europäische Entscheider in der Politik, Unternehmen und Verbänden zu sammen.
- Plattform: Wir veranstalten jährlich über 30 Parlamentarische Abende, Symposien und Fachgespräche zu Kernfragen und aktuellen Themen rund um die Mobilität.

- Impulsgeber: In Lenkungskreisen und Arbeitsgruppen erarbeiten wir mit den Experten der Mitgliedsunternehmen unsere grundlegenden Strategien und Positionen.

## Unsere Ziele

**Akzeptanz:** Anerkennung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung von Verkehr und Mobilität durch Politik und Öffentlichkeit

**Infrastruktur:** Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen als Grundlage für einen attraktiven und wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort Deutschland

**Umweltschutz:** Umweltschonende, energieeffiziente und leise Mobilität
Vernetzung: Intelligent vernetzte Verkehrssysteme, in denen die einzelnen Verkehrsträger ihre Stärken voll ausspielen können

**Kundenorientierung:** Sichere, kundenfreundliche und bezahlbare Mobilitätsangebote

**Logistik:** Erhalt der internationalen Spitzenposition des Logistikstandorts Deutschland

**Wettbewerb:** Faire Bedingungen für alle Verkehrsträger – national und international

## Ansprechpartner:

**Thomas Hailer:** Geschäftsführer
**Dr. Florian Eck:** Stellvertretender Geschäftsführer
**Rainer Schätzlein:** Leiter Häfen/Schifffahrt, Luftverkehr, Straßenverkehr
**Sarah Stark:** Leiterin Europapolitik und Bahntechnologie

# MITGLIEDER DES DEUTSCHEN VERKEHRSFORUMS

**A**

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

**B**

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

**C**

- Captrain Deutschland GmbH, Berlin
- CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechtsanwälten und Steuerberatern mbB, Berlin
- COMMERZBANK AG, Frankfurt/M
- Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven
- CSC Deutschland Solutions GmbH, Wiesbaden

**D**

- Daimler AG, Stuttgart
- DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg
- DEKRA e.V., Stuttgart
- Dettmer Group KG, Bremen
- Deutsche Bahn AG, Berlin
- Deutsche Bank AG, Frankfurt/M
- Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), Berlin
- Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt/M
- Deutsche Post AG, Bonn
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG, Köln
- DFDS Seaways GmbH, Cuxhaven
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen
- DHL Freight GmbH, Bonn
- DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Köln
- Dornier Consulting GmbH, Berlin
- Drewes GmbH & Co. Investitions-KG, Bremen
- DVB Bank SE, Frankfurt/M
- DVV Media Group GmbH, Hamburg
- Dyckerhoff GmbH, Wiesbaden
- DZ BANK AG, Frankfurt/M

**E**

- Ernst Frankenbach GmbH, Mainz-Kastel
- Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungs-gesellschaft, Stuttgart

**F**

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

**G**

- GEFCO Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf
- Gerd Körner Consulting KG, Weiterstadt
- GOMULTIMODAL GmbH, Hamburg
- Gütegemeinschaft AKB für Asphalt-Kaltbauweisen zur Erhaltung von Straßen e.V., Ahnatal

**H**

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

**I**

- IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin
- IBM Deutschland GmbH, Ehningen
- IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG, Duisburg

- Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH, Düsseldorf
- Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen
- Iveco Magirus AG, Unterschleißheim

**J**

- JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven

**K**

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

**L**

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

**M**

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

**N**

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

**O**

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

**P**

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

**R**

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

**S**

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

**T**

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

**U**

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

**V**

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

**W**

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

**Z**

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

Juli 2014

www.verkehrsforum.de