

Positionspapier
**»Mobilität für Europa -
Stark verbunden.«**

#smartmoves

Inhalt

- 04 Editorial
- 06 Standort sichern -
Wettbewerbsfähigkeit fördern
- 12 Transformation erfolgreich gestalten -
Klimaschutzziele erreichen
- 18 Infrastruktur zukunftsfähig entwickeln -
Schnittstellen verbessern
- 25 Logistikbranche stärken -
Rahmenbedingungen optimieren
- 28 Digitale Vernetzung vorantreiben -
- 33 Das Deutsche Verkehrsforum
- 34 Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums

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: Titel, S.21, S.29: Adobe Stock;
S.7: Mercedes-Benz; S.9, S.31: Deutsche
Lufthansa AG; S.13: Deutsche
Bahn AG/Michael Neuhaus; S.15:
BVG, Christian Retzlaff; S.17: Deutsche
Bahn AG/Oliver Lang; S.19,
S.23: Deutsche Bahn AG/Volker
Emersleben; S.27: HHLA/ Thies
Rätzke;

Layout und Produktion:
www.amadea-berlin.de

Berlin, Juni 2024

Positionspapier
**»Mobilität für Europa -
Stark verbunden.«**

Europa. Stark verbunden.



Die Wahlen zum Europäischen Parlament finden im Jahr 2024 unter herausfordernden weltpolitischen Umständen statt: Während

die Ukraine seit 2022 einen Kampf um ihre Existenz führt, in dem sie von Europa und den USA gleichermaßen unterstützt wird, könnten sowohl die nun anstehenden europäischen als auch die US-amerikanischen Wahlen darüber entscheiden, ob diese Unterstützung weiterhin besteht oder beendet wird. Die Wahlen werden zur Entscheidung über die weitere europäische Integration innerhalb eines schwierigen geopolitischen und wirtschaftlichen Umfeldes und über die Zukunftsfähigkeit und Offenheit des Standortes Europa.

Europa muss sich inhaltlich so aufstellen, dass es nach innen wie nach außen überzeugen kann. Ausufernde Bürokratie, hohe Transformationskosten und zunehmender

Fachkräftemangel sind gravierende Probleme, die gelöst werden müssen, wenn Europa wettbewerbsfähig bleiben will. Sie sind auch für die Unternehmen im Verkehrs- und Logistiksektor in Deutschland entscheidende Standortfaktoren. Als Stimme der deutschen Mobilitätswirtschaft hat das DVF in fünf zentralen Handlungsfeldern Empfehlungen für eine zukunftsfähige europäische Mobilitätspolitik zusammengestellt:

- Wir müssen den Standort sichern und die Wettbewerbsfähigkeit fördern. Dazu braucht es einen Gleichklang von Regulierung und Ertüchtigung der Infrastruktur, unbürokratische Förderinstrumente, Schutz vor Wettbewerbsnachteilen gegenüber internationalen Anbietern mit geringeren Nachhaltigkeitsstandards, Forschung und Entwicklung, Digitalisierung, Künstliche Intelligenz und Fachkräfteverfügbarkeit.
- Wir müssen die Transformation erfolgreich gestalten und die Klimaziele erreichen. Voraussetzung für den Erfolg sind Innovationen, Investitionen und eine verlässliche

Infrastruktur. Europa muss Innovations-offenheit und technologische Flexibilität zeigen. Die Einnahmen aus dem Emissionshandel im Verkehr, aus CO₂-Komponenten in Steuern und anderen Abgaben müssen in den Mobilitätssektor und an die Verbraucher zurückgeführt werden.

- Wir müssen die Infrastruktur zukunftsfähig entwickeln und Schnittstellen verbessern. Ein leistungsfähiger Transportmarkt braucht alle Verkehrsträger, die nach dem Prinzip der Ko-Modalität partnerschaftlich und arbeitsteilig in ein gemeinsames europäisches Verkehrssystem integriert werden. Erst wenn die baulichen und technischen Voraussetzungen für einen grenzüberschreitenden Verkehr geschaffen sind, kann der europäische Binnenmarkt seine volle Stärke entfalten.
- Wir müssen die Logistikbranche stärken und ihre Rahmenbedingungen optimieren. Marktöffnungen haben zu mehr Wettbewerb, geringeren Kosten und mehr Effizienz geführt. Dies ist und sollte nicht durch Überregulierung aufs Spiel gesetzt werden. Die EU-Kommission muss gleichwohl weiterhin dafür Sorge tragen, dass die bestehende EU-Gesetzgebung in allen Mitgliedstaaten einheitlich umgesetzt wird. Das globale Geschäft erfordert für sichere Transporte internationale Standards.
- Wir müssen die Digitalisierung vorantreiben und eine sichere wie effiziente Mobilität organisieren. Digitale Informationssysteme helfen dabei, den Verkehr auch bei steigenden Entfernungen effi-

zient, sicher, preiswert und vernetzt zu gestalten. Hier ist eine klare Aufgabenteilung zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft notwendig. EU-Standards müssen den Verantwortungsbereich der Transportunternehmen angemessen begrenzen.

Die deutsche Mobilitätswirtschaft will für die europäische Politik weiterhin Partnerin sein, um den europäischen Verkehrssektor als Zukunftsbranche und Stütze unserer Gemeinschaft zu erhalten. Ziel ist, Europa durch seine physische Verbindung im Innern weiter zusammenwachsen zu lassen.

Prof. Dr. Raimund Klinkner
Vorsitzender des Präsidiums

Standort sichern - Wettbewerbsfähigkeit fördern

Damit Europa auch in Zukunft eine führende Rolle als Mobilitätsstandort einnimmt, ist ein Höchstmaß an technologischen Innovationen und Umsetzungstempo erforderlich. Der europäische Mobilitätssektor ist in der Lage, diese Herausforderung zu bewältigen, aber er benötigt dafür einen fördernden Rahmen: Gleichklang von Regulierung und Ertüchtigung der Infrastruktur, unbürokratische Förderinstrumente, Schutz vor Wettbewerbsnachteilen gegenüber internationalen Anbietern mit geringeren Nachhaltigkeitsstandards. Schlüsselbausteine des Erfolgs sind Forschung und Entwicklung, Digitalisierung, Künstliche Intelligenz und Fachkräfteverfügbarkeit. Die EU muss diese Handlungsfelder optimal unterstützen.

Europäischen Rahmen für Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit setzen

Die USA haben mit dem Inflation Reduction Act ein großes und wirkungsvolles Instrument zur industriepolitischen Förderung im Bereich Klima, Energie und Antriebe aufgesetzt. Weltweit ergreifen Regierungen

entsprechende Maßnahmen – insbesondere im Bereich der Wasserstofftechnologie, der alternativen Antriebe, u. a. in Form der E-Mobilität, Kraftstoffe und der Künstlichen Intelligenz. Europa darf den Wettlauf um Investitionen nicht verlieren. Darum muss die EU hohe Standards mit Schnelligkeit und Effektivität verbinden. Der Mobilitätssektor braucht höchste Priorität bei den Förderinstrumenten der EU wie der Connecting Europe Facility (CEF). Die Förderung muss regulatorisch vereinfacht und beschleunigt werden. Das betrifft beispielsweise die IPCEI-Projekte für Wasserstoff, Ladeinfrastruktur, E-Fuels, Batterietechnologie und Künstliche Intelligenz, den Net Zero Industry Act (NZIA) und die EU-Taxonomie. Außerdem müssen Widersprüche zwischen unterschiedlichen Verordnungen, Richtlinien und Leitlinien vermieden bzw. beseitigt werden. So dürfen etwa die Vorgaben für nachhaltige Antriebe und Kraftstoffe in der EU-Taxonomie nicht über die Anforderungen hinausgehen, die bereits in der RED oder in den Regulierungen ReFuelEU Aviation und FuelEU Maritime



festgelegt wurden. Auf globaler Ebene muss die EU an der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen arbeiten. Wichtige klimapolitische Erfolge sind das marktba-sierte Instrument CORSIA im Luftverkehr und die Vereinbarung zur Klimaneutralität im Seeverkehr bis 2050. Dabei darf die EU aber nicht stehen bleiben. Insbesondere beim Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe und der Bereitstellung der notwendigen Infra-struktur sind dringend internationale Vereinbarungen nötig. Auch im Binnenmarkt sollte die EU weiterhin auf faire Wettbewerbsbe-dingungen achten. Beispiele dafür sind die Green Claims Directive und die Besteuerung von Strom in den Mitgliedstaaten.

Bürokratieabbau Europa

Regulierung und Bürokratie haben nach Einschätzung europäischer Unternehmen bedeutende negative Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit Europas. Für die drin-gende Entlastung der europäischen Unter-nahmen sind vor allem folgende Anliegen wichtig: Bürokratieabbau und Harmonisie-

rung technischer Standards für einen Dienst-leistungs- und Warenverkehr ohne Beschränkungen, die Einführung der „One-in-one-out“-Regel und einer regelmäßigen Evaluierung bestehender Rechtsakte inklusive eines Digital- und eines Krisen-Checks, die praxistaugliche und wettbewerbsfreund-liche Ausgestaltung des Europäischen Grenz-ausgleichsmechanismus CBAM, die digitale Verknüpfung von Verwaltungsverfahren, die Reduktion von Auskunfts-, Informations- und Dokumentationspflichten, eine unternehmensnahe Registermodernisierung und die Harmonisierung des Zugangs zu beste-henden Registern EU-weit, die Anwendung des Once-Only-Prinzips, eine Modernisierung des Produkthaftungsrechts mit Augenmaß sowie eine Beachtung der Verhältnismäßig-keit von Sanktionierung.

Die EU strebt an, mit ihrer DSGVO Vorreiter und Vorbild für ein fortschrittliches Daten-schutzrecht und ein entsprechend hohes Da-tenschutzniveau zu sein. Bei der Entwicklung des Datenschutzrechts innerhalb Europas

und auf internationaler Ebene sollte jedoch verstärkt die Praktikabilität und Umsetzbarkeit der Datenschutzbestimmungen beachtet werden. Bei der Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Datenökonomie bedarf es der Kohärenz und Konsistenz mit den bestehenden Regelungen, z. B. der DSGVO. Insbesondere dürfen Datenschutzregeln nicht übermäßig ausgeweitet werden. Auch eine überschießende Regelungstiefe muss vermieden werden. Dies ist bislang nicht immer der Fall gewesen.

Fachkräfteverfügbarkeit verbessern

Die Sicherung einer ausreichenden Zahl an gut ausgebildeten Arbeitskräften ist elementare Voraussetzung für den Erfolg der europäischen Wirtschaft und für die Transformation des Mobilitätssektors in Deutschland und Europa. Die EU hat hier bereits einige Initiativen ergriffen, etwa zur Förderung der Lern- und Arbeitsmobilität. Künftige europäische Initiativen zur Fachkräftesicherung sollten eine hochwertige berufliche Bildung adressieren, eine höhere Erwerbsbeteiligung ermöglichen sowie eine bessere Integration in den Arbeitsmarkt unterstützen. Skills sollten auch in Zukunft, und nicht nur im European Year of Skills 2023, einen besonderen Fokus erhalten. Unterstützung für blueprint-projects wie im Falle von STAFFER im Schienenverkehr können den Mobilitätssektor unterstützen bezüglich re- und upskilling von Fachkräften.

Bei der beruflichen Bildung sollten die Maßnahmen eine praxisnahe und hochwertige Berufsausbildung unter Einbindung der Wirtschaft fördern, die Gleichwertigkeit von be-

ruflicher und akademischer Bildung etablieren, informell erworbene berufliche Kompetenzen sichtbar machen und bewerten, die Beteiligung an Weiterbildung steigern, das Europassportal für die Betriebe nutzbar machen und nationale Instrumente einbeziehen sowie die europaweite und internationale Mobilität in der beruflichen Bildung fördern und für den Mittelstand besser zugänglich machen. Das beinhaltet auch eine verbesserte Anerkennung von im Ausland erworbenen Zertifikaten und Abschlüssen, etwa Führerscheinen. Zur Bekämpfung des Berufskraftfahrermangels muss die EU das Mindestalter für die Berufsausübung auf 18 Jahre absenken.

Mit Blick auf die Steigerung der Erwerbsbeteiligung sollten die Maßnahmen Beschäftigungspotenziale, insbesondere von Frauen, Älteren sowie Arbeitslosen heben, die Integration von Geflüchteten fördern sowie die arbeitsmarktorientierte Zuwanderung sinnvoll und unbürokratisch steuern und Maßnahmen gegen Abwanderung von Fachkräften ergreifen.

F&E-Förderung in Schlüsselsektoren ausbauen, Zugang erleichtern und Effektivität erhöhen

Deutschland und Europa sind weltweit führende Standorte der Mobilitätsindustrie. Diese Stellung wird jetzt herausgefordert. Neue Antriebe und Kraftstoffe, Elektromobilität und die digitale Vernetzung verändern und revolutionieren alle Verkehrsträger und deren Verhältnis zueinander. Weltweit treten neue Wettbewerber in den Markt. Die Dynamik dieser Entwicklung ist sehr hoch. Die EU

muss konsequent die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die europäischen Hersteller in diesem Wettlauf bestehen können. Mit Blick auf die Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs, aber auch die nachhaltige Energieversorgung muss Europa ein einheitlicher starker Markt werden. Die entgegenstehenden Hürden müssen zügig beseitigt werden.

Auch in der Schifffahrt und zwischen den Häfen lässt der Wettbewerbsdruck nicht nach. Gegenwärtig haben vier der zehn international bedeutendsten Linienreedereien ihren Sitz in Europa. Der Exportstandort Deutschland – besonders die Automobilindustrie, der Maschinenbau, die Chemie- und Pharmabranche – ist auf wettbewerbsfähige Häfen und leistungsfähige weltweite Transportketten angewiesen. Dem muss die EU Rechnung tragen und auf gute Rahmenbedingungen für die europäischen Unternehmen achten.

Als Luftfahrtstandort muss sich die EU auf wachsende Anforderungen vorbereiten: neue Antriebe, neue Kraftstoffe und neue Beförderungsformen, die durch elektrisch betriebene, senkrecht startende und landende Fluggeräte (eVTOL) möglich werden. Es gilt, die Technologieführerschaft zu erhalten, wozu EU-Fördermittel notwendig sind. Programme zur Förderung von Forschung und Entwicklung wie Horizon Europe, SESAR und Clean Sky müssen fortgeführt und ausgebaut werden.

Auch der Eisenbahnsektor steht im stetigen Wandel und im weltweiten Technologie-

wettbewerb. Ihm kommt zudem eine hervor gehobene Bedeutung beim Erreichen nationaler und europäischer Klimaziele zu. Digitalisierung und Automatisierung stehen dabei ganz oben auf der Agenda. Hier werden weltweite Standards gesetzt. Bspw. hat sich das European Rail Traffic Management System (ERTMS) zum Exportschlager entwickelt. Der Rollout in Europa muss entsprechend der Vereinbarungen zu den europäischen Verkehrskorridoren (TEN-T) zügig vorangebracht werden, um die Kapazität auf den Schienenwegen zu erhöhen und generell die Mobilität zwischen den Mitgliedsländern zu stärken. Um die Wettbewerbsposition europäischer Hersteller halten zu können, sind zudem weitere Forschungsanstrengungen nötig, die ohne EU-Fördermittel nicht realisiert werden können. Die Überführung des Joint Undertaking „shift2rail“ in „Europe’s Rail“ ist zu begrüßen, weil dadurch Synergien zwischen Wirtschaft und öffentlicher Hand weiter gestärkt werden. Die Europäische Kommission sollte



diesen Fokus behalten und gemeinsam mit den Eisenbahnakteuren einen Nachfolger des Europe's Rail Joint Undertaking für das nächste Forschungsrahmenprogramm schaffen. Des Weiteren sollten die notwendigen Rahmenbedingungen hergestellt werden, um die Implementierung neuer Technologien, die den Europe's Rail-Forschungsprogrammen entspringen (DAK; Automatic Train Operation u. a.), zu beschleunigen. Das autonome Fahren auf der Schiene sollte durch F&E-Projekte vorangetrieben werden, da es einen Schlüsselfaktor für die künftige Bewältigung des Fachkräftemangels darstellt.

Gamechanger Digitalisierung und Künstliche Intelligenz in der Entwicklung und Anwendung erleichtern

Digitalisierung und Künstliche Intelligenz sind Schlüsselfaktoren für die Weiterentwicklung von Mobilität, Transport und Logistik. Daten sind die Grundvoraussetzung für das Anlernen von KI-Anwendungen, die bessere Vernetzung von Mobilitätsangeboten, ressourceneffiziente Logistiklösungen, solide Fahrgastinformationen, vorbeugende Wartung und eine kapazitätsoptimierte Steuerung der Verkehrssysteme. Im internationalen Standortwettbewerb geht es um die breite Anwendung neuer digitaler Technologien, Spielraum für Innovationen und neue Geschäftsmodelle und Schutz dieser Innovationen vor Nachahmern.

Der europäische Rahmen für KI, Datenaustausch, Datenschutz und Cybersicherheit muss diesen Anforderungen gerecht werden. Der Rahmen muss Innovationen för-

dern und Forschung und Entwicklung digitaler Technologien privilegieren. Geistiges Eigentum, betriebswirtschaftliche und personenbezogene Daten müssen geschützt werden. Methoden zur Pseudonymisierung und Anonymisierung von Daten müssen so zugelassen und gegenseitig anerkannt werden, dass eine Anwendung in allen Mitgliedstaaten möglich ist. Das gleiche gilt für den Rahmen für KI, Datenschutz und Datenaustausch. Die politische Einigung über das KI-Gesetz im Dezember 2023 trägt diesem Ansatz Rechnung. Am 9. Dezember 2023 haben sich Kommission, Parlament und Rat auf die weltweit erste horizontale Gesetzgebung zur Regulierung von KI verständigt. Das KI-Gesetz legt damit auch erstmals Vorgaben zum Schutz der Grundrechte und der funktionalen Sicherheit fest.

KI darf nicht überreguliert werden, muss aber zugleich den mit KI einhergehenden Risiken Rechnung tragen. Darum ist die Stoßrichtung des KI-Gesetzes und das Setzen von verbindlichen Standards u. a. die Verpflichtung von Tests von Konformitätsbewertungen für Hochrisikoprodukte zu begrüßen. Zugleich darf die Offenlegung der Methodik nicht dazu führen, dass geistiges Eigentum offenbart wird. Es bedarf eines abgestuften risikobasierten Ansatzes, der Einsatzbereiche nach Sicherheitsniveau, Profilingrisiko und Transparenzbedarf unterscheidet und daraus angemessene Überwachungspflichten ableitet. Wo Regulierung unverzichtbar ist, muss sie unbürokratisch sein, in anderen Fällen muss auf Selbstregulierung gesetzt werden. Dritte, unabhängige Prüforganisationen mit langjähriger Exper-

tise sind dabei einzubeziehen. Nicht vermeidbare Berichtspflichten müssen auf digitalen Werkzeugen aufsetzen.

Innovation honorieren, Wertschöpfung bei Vergabe berücksichtigen

Der Freihandel in Deutschland und Europa stärkt uns als Exportnation. Die Regeln für den Freihandel müssen jedoch auch in den Drittländern zur Anwendung kommen, die bei europäischen Vergabeverfahren von unserer Offenheit profitieren. Es ist notwendig, dass europäische Wirtschaftsunternehmen vor unlauterem Wettbewerb geschützt werden. Auch bei der öffentlichen Beschaffung braucht es ein Minimum an Reziprozität durch ein internationales Beschaffungsinstrument (International Procurement Instrument IPI), damit ein Wettbewerb um die besten Produkte gewährleistet wird. Derzeit verzerren teils generöse Förderungen von Staatsbanken, Staatsfonds sowie Staatsetats diesen marktwirtschaftlichen Ansatz. Unfairer Wettbewerb durch ausländische Subventionen im europäischen Markt muss untersagt sein und das europäische Kartellrecht vorangetrieben werden, um die Schaffung global wettbewerbsfähiger „European Champions“ zu ermöglichen.

Innovation muss honoriert und im gemeinsamen Markt zugelassen werden. Neben bürokratiearmen Genehmigungsprozessen müssen Vergabebestandteile in Ausschreibungen sicherstellen, dass innovative Elemente ebenso berücksichtigt werden wie nachhaltiges Handeln durch eine lokale Wertschöpfungskomponente. Dazu müssen diese Komponenten der Angebotswertung

einen konkreten Preis erhalten. Weitere Vergabekriterien jenseits des Preises, wie das Most Economically Advantageous Tender Principle (MEAT), verstanden als das beste Preis-Leistungs-Verhältnis, sind zu befürworten.

EU-Fluggastrechte ausgewogen und rechtssicher regeln

Ein Vorschlag der Europäischen Kommission zur Revision der Fluggastrechte-Verordnung 261/2004 liegt dem Europäischen Parlament und dem Rat seit zehn Jahren vor.

Ein elementarer Punkt der Revision ist die rechtssichere Festlegung der so genannten „außergewöhnlichen Umstände“, die dafür sorgt, dass die momentan bestehenden Unsicherheiten bei der rechtlichen Einordnung von Störungen des Flugbetriebs beseitigt werden. Diese Festlegung sollte zügig getroffen werden.

Multimodale Fahrgastrechte kohärent ausgestalten

Im Rahmen ihres „Passenger Mobility Package“ hat die Kommission Ende 2023 einen Vorschlag für eine Verordnung zu multimodalen Fahrgastrechten vorgelegt. Hier darf dem Ziel, multimodale Reisen zu fördern, durch überbordende Anforderungen und Kosten kein Bärendienst erwiesen werden. Es wird insbesondere darauf ankommen, die Verantwortlichkeiten aller Beteiligten klar zu definieren und den Anwendungsbereich sowie die neuen Rechte im Verhältnis zu den bestehenden Fahrgastrechte-Verordnungen widerspruchsfrei zu regeln. Der Aufbau übermäßiger Bürokratie sollte vermieden werden.

Transformation erfolgreich gestalten - Klimaschutzziele erreichen

Mit dem Green Deal und dem Fit-for-55-Paket hat die EU eines der größten Reformprojekte ihrer bisherigen Geschichte eingeleitet. Der Verkehrssektor steht zusammen mit dem Energiesektor im Zentrum der Transformation. Das DVF unterstützt mit Nachdruck die Zielsetzung, Europa bis zur Mitte des Jahrhunderts klimaneutral zu machen. Dazu müssen die Emissionen des Verkehrssektors schon in den kommenden zehn Jahren sehr deutlich gesenkt werden. Voraussetzung für den Erfolg sind Innovationen, Investitionen, eine verlässliche Infrastruktur sowie Wettbewerbsfähigkeit. Europa muss Innovationsoffenheit und technologische Flexibilität wahren und im Wandel seine regulatorischen Vorhaben wettbewerbsneutral ausgestalten. Außerdem müssen alle Einnahmen aus CO₂-Komponenten in Steuern und anderen Abgaben in den Mobilitätssektor und an die Verbraucher zurückgeführt werden. Verbraucher, Unternehmen und Mitgliedstaaten müssen damit verkehrsbezogene Klimaschutzmaßnahmen finanzieren.

Ferner ist die EU-Richtlinie zur unternehmerischen Nachhaltigkeits-Berichterstattung (CSRD) mit diesem Jahr für erste große Unternehmen in Kraft getreten. Bis 2026 werden in der EU über 50.000 Unternehmen verpflichtet sein, Nachhaltigkeitsberichte vorzulegen – das ist fast viermal so viel wie derzeit. Mehr Transparenz bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung begrüßen wir, was bei der nationalen Umsetzung nicht passieren darf, ist, dass unabhängige Prüfdienstleister von den externen Prüfungen unter CSRD ausgeschlossen werden könnten.

Infrastruktur für neue Antriebe und Kraftstoffe aufbauen

Die Umsetzung der Verordnung über die Infrastruktur alternativer Kraftstoffe (AFIR) ist eine Grundvoraussetzung für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor, wird aber allein noch nicht ausreichen. Der Ausbau des Ladenetzes im Straßenverkehr muss deutlich beschleunigt und in allen Mitgliedstaaten ambitioniert umgesetzt



werden, auch um grenzüberschreitenden Verkehr problemlos zu ermöglichen. Die Mitgliedstaaten sollten hierbei deutlich über die in der AFIR vorgesehenen Mindestziele hinausgehen.

Die bürokratischen Hürden im Aufbau der Ladeinfrastruktur sollten abgebaut und mehr Genehmigungsfreiräume sowohl für Ladeinfrastruktur als auch für die notwendigen Nebenanlagen geschaffen werden. Zudem ist ein stringentes Monitoring durch die Europäische Kommission und das Europäische Parlament erforderlich. Zum Ladnetz für Pkw und dem Aufbau von Depotladen für leichte Nutzfahrzeuge kommt jetzt die große Herausforderung des Aufbaus der Ladeinfrastruktur für schwere Lkw hinzu. Schnellladestationen und Lkw-Laden erfordern mehr Leistung und die Bereitstellung entsprechender Stromanschlüsse und Flächen – in manchen Fällen auch an das Hochspannungsnetz. Aus diesem Grund ist es von großer Bedeutung, dass ein vorausschauender Netzanschluss insbesondere an

Autohöfen und Rastanlagen regulatorisch ermöglicht wird. Es sollten einheitliche digitale Netzanschlussverfahren, z. B. in Form eines Online-Portals, angestrebt werden. Zudem werden weitere Förderprogramme benötigt, um den Aufbau von Ladeinfrastruktur für E-Lkw wirtschaftlich attraktiv zu machen. Ebenfalls aufzubauen ist die Versorgungsinfrastruktur für Wasserstoff – auch an Flughäfen, für Landstrom in Häfen und Bodenstrom und Pre-Conditioned Air Anlagen (PCA) an Flughäfen. Im Rahmen

der Stromlade-Infrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge sollte auch geprüft werden, wie Oberleitungssysteme zum dynamischen Laden auf Autobahnen berücksichtigt werden können (Electric Road Systems). Ohne die erforderliche Versorgungsinfrastruktur sind die Flottengrenzwerte für Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge nicht erreichbar. Es fehlen dann die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Transformation: eine flächendeckende Ladeinfrastruktur und die Bereitstellung von bezahlbaren sauberen Kraftstoffen und emissionsfreien Fahrzeugen.

Auf dem Weg zur globalen H₂ Readiness müssen zügig die regulatorischen, industriellen und gesellschaftlichen Voraussetzungen für Wasserstoffanwendungen geschaffen werden. Für den sicheren Übergang in eine wasserstofforientierte Zukunft ist ein umfassender, harmonisierter Ordnungsrahmen mit Normen, Standards und Prüfpflichten essenziell. Mit Blick auf den künftigen Umgang mit Wasserstoffinfrastruktur und Wasserstoffanlagen sowie der Ausweitung des Anwenderkreises mit neuen Fokussektoren empfehlen wir gesetzliche Rahmenbedingungen anzupassen (NRM H₂), und europaweit zu harmonisieren (ECH₂A).

Weitere Möglichkeiten zur CO₂-Minderung nutzen

Um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, sollten alle Maßnahmen genutzt werden. Dies gilt zum Beispiel für die derzeit laufende Revision der Verordnung zu Maßen und Abmessungen von Straßenfahrzeugen. Durch überarbeitete Vorgaben kann der Fahrzeugeinsatz klimaeffizienter erfolgen,

Nutzungsnachteile durch das Mehrgewicht alternativer Antriebe können dadurch vermieden werden.

Klimaschutz mit Wettbewerbsfähigkeit vereinen

Die EU nimmt mit dem Green Deal eine globale Führungsrolle ein. Das geforderte Transformationstempo und die notwendigen Investitionen sind sehr hoch. Darum muss auch im Verkehrssektor darauf geachtet werden, dass europäische Unternehmen gegenüber Wettbewerbern aus Drittstaaten nicht wirtschaftlich benachteiligt werden. Bis jetzt unterliegt der Transportsektor nicht dem CO₂-Grenzausgleichsmechanismus CBAM. Somit stellt sich die Frage, wie der einseitigen Belastung europäischer Unternehmen entgegengewirkt werden kann. Relevant wird dies vor allem für global agierende Carrier wie den Luftverkehr und den Seeverkehr. Die Auswirkungen des EU-Emissionshandels und der Quotenvorgaben für alternative Kraftstoffe müssen unter diesem Gesichtspunkt von der Europäischen Kommission aufmerksam beobachtet werden. Bei den EU-Quoten für nachhaltige Kraftstoffe (ReFuelEU) kommt nur eine einheitliche Umsetzung in Betracht, die 1:1 den europäischen Vorgaben entspricht. Die europäischen Regeln geben den Weg vor. Sie dürfen nicht von einzelnen Mitgliedstaaten mit noch schärferen Vorgaben überschritten werden. Für die SAF-Quoten im Luftverkehr ist rechtliche Klarheit nötig. Es bedarf einer Festlegung auf ReFuelEU Aviation, die parallele Verpflichtungen, bspw. über die nationale THG-Quote, ausschließt.

Auch beim Emissionshandel kann es – bedingt durch den steigenden CO₂-Preis, steigende Zertifikatepreise sowie die sehr hohen Kosten und Knappheit alternativer Kraftstoffe – in den kommenden Jahren zu beträchtlichen Wettbewerbsverzerrungen kommen. Die EU hat im Luftverkehrs-ETS nur eine geringe Menge so genannter „SAF Allowances“ verankert. Der Erfolg der Import- und Hochlaufstrategie der EU für Wasserstoff und E-Fuels ist für alle Verkehrsträger von zentraler Bedeutung. Zur Überbrückung der beträchtlichen Mehrkosten, denen europäische Carrier unterliegen, bedarf es in jedem Fall wirkungsvoller Instrumente. Die Einführung einer einseitigen Energiebesteuerung für europäische Carrier darf aus Wettbewerbsgründen nicht vorgenommen werden. Vielmehr gilt es, anstatt die Belastungen zu erhöhen, die Anreize so zu setzen, dass den Unternehmen finanzielle Mittel für die Investitionen in saubere Antriebe und Kraftstoffe für Flugzeuge, Schiffe und Fahrzeuge zur Verfügung ste-

hen. Für die Aufnahme des Seeverkehrs in das Emissionshandelssystem muss die Bundesregierung zügig nationale Umsetzungsregeln erlassen. Die Schifffahrtsunternehmen benötigen Rechtssicherheit.

Klimaabgaben in den Sektor und an Verbraucher zurückgeben

Sämtliche Mittel, die unter dem Gesichtspunkt der CO₂-Bepreisung aus dem Verkehrssektor entnommen werden, müssen für Klimainvestitionen in den Sektor und an die Verbraucher zurückgeführt werden. Das betrifft insbesondere Einnahmen aus dem Emissionshandel, aus dem CO₂-Anteil der Lkw-Maut oder CO₂-abhängige Teile der Energiebesteuerung. Entsprechende Einnahmen der EU und der Mitgliedstaaten sind für eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur, die alternative Versorgungsinfrastruktur, die Anschaffungsförderung für emissionsarme Fahrzeuge auf Schiene und Straße, Flugzeuge und Schiffe sowie die Überbrückung des Mehrpreises von nachhaltigen Kraft-



stoffen zu verwenden. Investitionen in den Schienenverkehr und die Schieneninfrastruktur, für die Digitalisierung des Schienengüterverkehrs mit der Digitalen Automatischen Kupplung oder ERTMS-Ausrüstung, in das System Wasserstraße, den ÖPNV und neue nachhaltige Mobilitätsformen sind entscheidend und sollten entsprechende Berücksichtigung finden. Die Mittelverwendung muss transparent, effektiv und für die Akteure des Verkehrssektors nachvollziehbar sein. Nur so kann die gesellschaftliche Akzeptanz von Klimaschutzabgaben langfristig erhalten werden. Die in einigen Mitgliedstaaten vorhandenen allgemeinen Fluggastabgaben – in Deutschland die Luftverkehrsteuer – sollten in eine zweckgebundene europäische Klimaabgabe überführt werden. Die Einnahmen sollten u. a. zur Überbrückung des Mehrpreises von nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF) verwendet werden.

EU-Klimaschutzabgabe als effiziente Lösung für den Luftverkehr einführen

Da das Preisdelta zwischen SAF und herkömmlichem Kerosin auf absehbare Zeit groß bleiben wird, führt das aktuelle Design der europäischen SAF-Quote (ReFuelEU) zu einer strukturellen Benachteiligung europäischer Hubs und Netzwerk-Airlines (Wettbewerbsverzerrung). Ausweichverkehre über nichteuropäische Drehkreuze schmälern zudem den Umweltnutzen (Carbon Leakage). Die in ReFuelEU explizit verankerte Review Phase bietet eine Chance zur Korrektur. Sowohl die Wettbewerbsverzerrung als auch der Carbon Leakage-Effekt können regulatorisch über eine EU-Klimaschutzabgabe entschärft werden, die endzielbezogen für

alle Fluggesellschaften gilt. Eine EU-Klimaschutzabgabe als Instrument der gemeinsamen EU-Verkehrspolitik (Art. 100 Abs. 2 AEUV) zur Finanzierung der SAF-Quote wäre eine faire Option, um ein Level-Playing-Field sicherzustellen.

Strom, Wasserstoff und alternative Kraftstoffe für den Verkehrssektor bereitstellen

Um den Verkehrssektor in Europa erfolgreich zu transformieren, müssen die Produktion von EE-Strom ausgebaut und die Versorgung mit Wasserstoff und synthetischen, auch biogenen Kraftstoffen in Europa gewährleistet werden. Der Ausbau umfasst auch die Stromnetze, Speicher, lokale Stromanschlüsse sowie die Elektrolysekapazität. Europa muss eine führende Rolle bei Wasserstoff- und E-Fuels-Technologien einnehmen, eine Grundkapazität zur Produktion von Wasserstoff und E-Fuels schaffen, in großem Umfang Importe vorbereiten und deren Quellen diversifizieren. Die Europäische Wasserstoff-Bank und IPCEI (Important Projects of Common European Interest) müssen angemessen Verkehrsanwendungen berücksichtigen. Der Anschluss von Verkehrsinfrastrukturen an das Wasserstoffnetz ist bereits im frühen Planungsstadium zu berücksichtigen.

Das DVF begrüßt die Anhebung des EU-Ziels 2030 für den Einsatz erneuerbarer Energien im Rahmen der RED III. Allerdings verfolgt die EU im internationalen Vergleich einen auch in der frühen Marktphase schon sehr regulierungslastigen Ansatz. Bei den Produktionsanlagen für Wasserstoff und E-Fuels



ist ein intensiver globaler Wettbewerb um Investitionen entstanden (siehe U.S. Inflation Reduction Act). Die EU muss ihre Rahmenbedingungen und Förderinstrumente reaktionsschneller, und für Investoren zumindest im Markthochlauf durch mehr Pragmatismus attraktiver gestalten. Um die Planungssicherheit für Investitionen weiter zu erhöhen, sollte die EU außerdem bereits jetzt strategische Ziele für den Hochlauf von grünem Wasserstoff und von E-Fuels nach 2030 festlegen.

Europaweite Rahmenbedingungen für eine Carbon Management Strategie schaffen

Technologien zur Abscheidung, Speicherung und Nutzung von CO₂ stellen einen entscheidenden Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel dar. Aus Sicht der deutschen Mobilitätswirtschaft sollte die EU eine koordinierende Funktion übernehmen, um eine Fragmentierung zwischen den Mitgliedstaaten zu verhindern. Zudem schafft ein kohärenter regulatorischer Rahmen auf europäischer und nationaler Ebene, einschließlich klarer Definitionen und Standards, auch Planungssicherheit für Investoren und Unter-

nehmen. Zentral für den CO₂-Markt ist der Aufbau einer europäischen CO₂-Transport- und Speicherinfrastruktur. Dieser setzt die Beteiligung aller betroffenen Wirtschaftsakteure voraus. Neben Pipelines sollten auch alternative Transportmöglichkeiten wie Lkw, Schiene und Binnenschifffahrt berücksichtigt werden. Diese Vielfalt ermöglicht eine flexiblere Anpassung an unterschiedliche Gegebenheiten und erleichtert die Anbindung von Standorten, für die sich der Aufbau einer leitungsgebundenen Infrastruktur nicht rechnet. Die Diversifizierung der Transportmöglichkeiten steigert zudem die Effizienz und Resilienz des Systems und senkt somit auch die Kosten für Betriebe. Damit ein europäischer CO₂-Markt sowie Wertschöpfungsketten entstehen können, bedarf es neben dem regulatorischen Rahmen einer Kombination aus finanziellen Anreizen, Förderprogrammen, technischer Unterstützung und Kapazitätsaufbau.

Infrastruktur zukunftsfähig entwickeln - Schnittstellen verbessern

Unabhängbare Grundlage für die Schaffung eines vereinten Europas ist ein leistungsfähiges und modernes Verkehrssystem, das Menschen, Waren und Ideen zusammenbringt. Ein leistungsfähiger Transportmarkt braucht alle Verkehrsträger, die 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 entfalten. Das gleiche gilt für die Anbindung wichtiger Partnerstaaten. Für eine optimierte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und effiziente Abläufe sind moderne Verkehrstechnologien notwendig. Sie helfen Systemgrenzen zu überwinden und zur Reduktion von Emissionen beizutragen.

Wichtige Partner der EU einbeziehen, Konnektivitätsstrategie ausweiten

Europa ist für seine Nachbarn Handelspartner, Transitland und außenpolitische Stütze. Um die Beziehungen zu festigen ist es wichtig, die Verkehrsmagistralen miteinander zu verknüpfen und grenzüberschreitende Projekte weiter voranzutreiben. Mit der Definition eines entsprechenden Kernnetzes in den außereuropäischen Partnerstaaten ist ein wichtiger erster Schritt gemacht. Die aktive Begleitung von gemeinsamen Infrastrukturprojekten der EU mit Asien entlang der so genannten Seidenstraße sollte fortgesetzt werden. Zentrale Elemente dieser Konnektivitätsstrategie sind die Einbringung europäischer Nachhaltigkeits- und Sozialstandards, die Berücksichtigung internationaler technischer Standards sowie die Wahrung einer ausreichenden lokalen Wertschöpfung.

Fertigstellung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) absichern

Die EU hat die Überarbeitung der Verordnung 2024 abgeschlossen. Das DVF begrüßt



u. a. die Verständigung zwischen Parlament und Mitgliedsländern, im Schnitt alle 150 km für sichere Lkw-Parkplätze zu sorgen. Der Aspekt Multimodalität nimmt künftig eine größere Rolle ein: seien es die geplante Anbindung von Großflughäfen an den Schienenpersonenfernverkehr oder der Netzausbau für 740-m-Züge als Voraussetzung für einen wirtschaftlich kombinierten Verkehr.

Der Zeitplan ist allerdings wenig ehrgeizig. Die europäische Kofinanzierung ist bislang unzureichend und muss erhöht werden, um die EU-Mitgliedstaaten zu entlasten und dadurch die Realisierung der TEN-V-Korridore zu beschleunigen. Deutschland benötigt überproportionale finanzielle Unterstützung, da es mit sechs von neun TEN-V-Korridoren den größten Anteil des europäischen Kernnetzes ausbauen muss. Die Verhandlungen für die Mehrjährige Finanzplanung (MFF) 2028–2034 sollten daher frühzeitig angestoßen werden, damit Planungssicherheit bezüglich der zur Verfügung stehenden Mittel besteht und die Finanzierung der

Projekte auskömmlich und nahtlos zu Beginn des Jahres 2028 fortgesetzt werden kann. Gleichzeitig müssen die Mitgliedsländer verstärkt europäisch denken und die TEN-V-Korridore insbesondere auch grenzüberschreitend vollenden. Nur so können die Korridore ihre volle Netzwirkung entfalten und somit die Erwartungen auch erfüllen. Die Umsetzung darf nicht durch den ausgehandelten Finanzierungsvorbehalt in Anbetracht von nationalen Haushaltsdebatten weiter verzögert bzw. ausgebremst werden.

Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur erleichtern

Bei der Planung und Errichtung von Infrastruktur im Verkehrsbereich ist eine Vielzahl von europäischen Regelungen zu beachten. Verfahrensanforderungen und materielle Standards im EU-Naturschutzrecht sind inzwischen so komplex und anspruchsvoll, dass viele wichtige Infrastrukturprojekte in Deutschland erheblich verzögert werden. Darum ist es wichtig, dass die EU den Regelungsbestand unter dem Gesichtspunkt der Planungsbeschleunigung und der Effektivität überprüft. Mit Vereinfachungen im Verfahrensrecht können die Projekte erheblich beschleunigt werden, ohne dass es zu einer Absenkung von Umweltstandards kommt. Hierzu sollte eine Stichtagsregelung eingeführt sowie die UVP-Richtlinie nach Vorbild der EU-Notfallverordnung überarbeitet werden. Im materiellen Umweltrecht sollte nach dem Vorbild der hiesigen Regelungen für Land- und Forstwirtschaft der Populationschutz gestärkt werden. Dies würde nicht nur die Verfahren erheblich beschleunigen, auch Artenschutzziele ließen sich schneller und effektiver erreichen. Es besteht kein grundsätzlicher Zielkonflikt zwischen Naturschutz und der Beschleunigung der Verfahren.

Privates Kapital und Know-how stärker einbeziehen

Die EU muss den Einsatz partnerschaftlicher Instrumente einschließlich Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) 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 und verlässliche Rahmenbedingungen gewährleistet. Eine Realisierung von partnerschaftlichen Verfahren ist bei allen Projekten im Straßen- und Wasserbau zu prüfen und dann vorzuziehen, wenn die Projekte für alle Beteiligten wirtschaftlicher, rascher und effizienter umgesetzt und betrieben sowie Qualitätsverbesserungen erzielt werden können. Für eine ganzheitliche und damit auch nachhaltige Betrachtung der Infrastruktur ist immer der gesamte Lebenszyklus zu berücksichtigen. Weitere innovative partnerschaftliche Verfahren wie Allianzen oder Integrierte Projektabwicklung (IPA) sind als Option zu prüfen. Hierbei ist es wichtig, dass bereits mit den Vergabebedingungen der richtige Rahmen für eine ressourcenschonende Umsetzung der Projekte gesetzt wird.

Einnahmen aus dem Verkehrssektor reinvestieren

Die infrastrukturbezogenen Nutzereinnahmen aus dem Verkehrssektor müssen vollumfänglich in die Verkehrswege investiert werden. Laut EU-Eurovignetten-Richtlinie müssten die Einnahmen bereits heute vollständig dazu genutzt werden, die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und auszubauen. Dies ist nicht immer der Fall. Zur Sanierung der teilweise maroden Verkehrswege müssen die EU-Kommission und das EU-Parlament darauf hinwirken, dass in den Mit-



gliedstaaten geschlossene Finanzierungs-
kreisläufe etabliert werden. Dies gilt analog
für die Einnahmen der EU und der Mitglied-
staaten aus klimapolitischen Abgaben. Diese
müssen ohne Abstriche für Klimaschutzmaß-
nahmen, die dem Verkehrssektor zugute-
kommen, reinvestiert bzw. an die Verbrau-
cher zurückgegeben werden.

Effizienz im europäischen Luftraum steigern

Die Verwirklichung des einheitlichen euro-
päischen Luftraums (SES) bleibt ein zentrales
Ziel auf der europäischen Luftverkehrsagenda.
Eine Modernisierung der Strukturen des eu-
ropäischen Luftraums ist unerlässlich, um
CO₂-Emissionen zu verringern und gleich-
zeitig Effizienz und Kapazität zu steigern.
Leider ist die EU diesem Ziel in den letzten
Jahren kaum nähergekommen. Laut EASA
wurden die SES-Umweltziele nicht erreicht.
Umwege im Flugverkehr führen weiterhin
zu erhöhtem Treibstoffverbrauch und ver-
meidbaren CO₂-Emissionen. Auch die Ver-
spätungen im europäischen Luftraum liegen
laut dem Single European Sky Performance
Review Board weit über dem Zielwert. Die
Chance durch die Revision der Single Euro-
pean Sky Verordnung Einsparpotentiale von
bis zu 10 % der CO₂-Emissionen zu realisie-
ren wurde bislang vertan. Die EU sollte sich
daher unverzüglich für die Umsetzung eines

einheitlichen und nahtlosen europäischen
Luftraums einsetzen, um Umwelt- und Effi-
zienzpotentiale zu realisieren, die zur Errei-
chung der Klimaziele notwendig sind. Zur
Entlastung der Lotsen muss die Automati-
sierung von Flugsicherungsabläufen voran-
gebracht werden.

Beständiges Regelwerk im Schienensektor sichern

Der europäische Gesetzgeber hat mit vier
Eisenbahnpaketen ein ausreichend detaillier-
tes Regelwerk für die Marktstrukturen der
Schiene geschaffen. Diese Regeln gilt es
vollständig in nationales Recht umzusetzen,
in der Praxis anzuwenden und durch Regu-
lierungsbehörden zu begleiten, bevor sie
evaluiert werden. Derzeit besteht kein Be-
darf für ein fünftes Eisenbahnpaket. Viel-
mehr sollte die Zielsetzung in einer Ent-
schlackung der Regulierung bestehen.

Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA)
muss so aufgestellt werden, dass sie ihre
Aufgaben auch vollumfänglich umsetzen

kann und sich nicht zum Flaschenhals bspw. bei der Fahrzeugzulassung entwickelt. Eine Budgetkürzung, wie in der Vergangenheit darf es nicht mehr geben. Eine effektivere, simplifizierte und kostengünstigere europaweite Fahrzeugzulassung ist unabdingbar, um den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu vollenden.

Um Kompatibilitätsprobleme bei der Einführung von ERTMS (European Rail Traffic Management System) zu vermeiden, muss die Europäische Eisenbahngesellschaft (ERA), unterstützt von Bahnen und Industrie, durch ihre Genehmigungskompetenz eine international kompatible Version garantieren. Für eine erfolgreiche Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets ist eine enge Zusammenarbeit der nationalen und europäischen Eisenbahngesellschaften elementar.

ERTMS zum Erfolg führen

ERTMS (European Rail Traffic Management System) ist der Schlüssel für interoperablen Europäischen Bahnverkehr und Digitalisierung der Schiene in Europa. Es bietet die Basis für wichtige Innovationen zur Effizienzsteigerung des Bahnsystems und ist Grundvoraussetzung zur Vollendung des Einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums. Trotz der auf der Hand liegenden Vorteile hat sich die Ausrüstung der wichtigsten europäischen Korridore (TEN-T) mit ERTMS verzögert. Der große Finanzierungsaufwand kann nicht alleine von der Branche geleistet werden. Die vorgesehenen Finanzmittel im Rahmen der mehrjährigen Finanzplanung und der Connecting Europe Facility (CEF) müssen erhöht und dringend durch eine

nationale Förderung flankiert werden. Es ist wichtig, dass der aktualisierte europäische Umsetzungsplan eingehalten und die ERTMS-Implementierung beschleunigt wird. Oft besteht ein Flickenteppich an den nationalen Grenzen, weil bspw. die europäischen Korridore nicht grenzüberschreitend mit ERTMS ausgerüstet sind. Die Kommission muss Anreize setzen, damit diese Systembrüche an den nationalen Grenzen überwunden werden, um einen reibungslosen grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu erreichen. Dabei ist eine zentrale Governance der Ausrüstung durch einen starken europäischen ERTMS-Koordinator entscheidend. Für einen Erfolg von ERTMS müssen die Fahrzeuge die Infrastruktur nach der Umrüstung nutzen können. Wesentlicher Erfolgsschlüssel ist deshalb die Förderung der einmaligen Umrüstung der Fahrzeuge im Bestand mit On-Board Units (OBUs). So können die höheren Kosten einer Doppelausrüstung der Infrastruktur vermieden und die Systemvorteile auch von älteren Fahrzeugen bereits in der langjährigen Umrüstungsphase genutzt werden.

Automatische Kupplung im Schienengüterverkehr europäisch ausrollen

Der Schienengüterverkehr muss für die Zukunft wettbewerbsfähiger gemacht werden. Dafür ist die europaweite Einführung einer Digitalisierten Automatischen Kupplung (DAK) unabdingbar. Hierbei können Güterzüge leichter zusammengestellt werden, die Einführung schafft die Voraussetzung für die Digitalisierung respektive Automatisierung im Schienengüterverkehr (Schaffung des „intelligenten Güterzugs“). Dabei bedarf

es der EU-Förderung, denn die Einführung muss flächendeckend und zeitgleich in Europa erfolgen.

Effizienteres Verkehrsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr

Grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste benötigen eine bessere netzübergreifende Koordinierung sowie eine Vereinheitlichung von Fristen und Prozessen im Kapazitätsmanagement. In diesem Sinne ist der EU-Vorschlag für die Nutzung von Kapazitäten der Eisenbahninfrastruktur im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu begrüßen. Dabei muss der Deutschlandtakt jedoch bei einer europäischen Neuregelung möglich bleiben und die Regeln praxistauglich ausgestaltet werden.

Europäisches Metropolennetz auf der Schiene

Um die ehrgeizigen Ziele der Kommission zur Entwicklung des Schienenpersonenver-

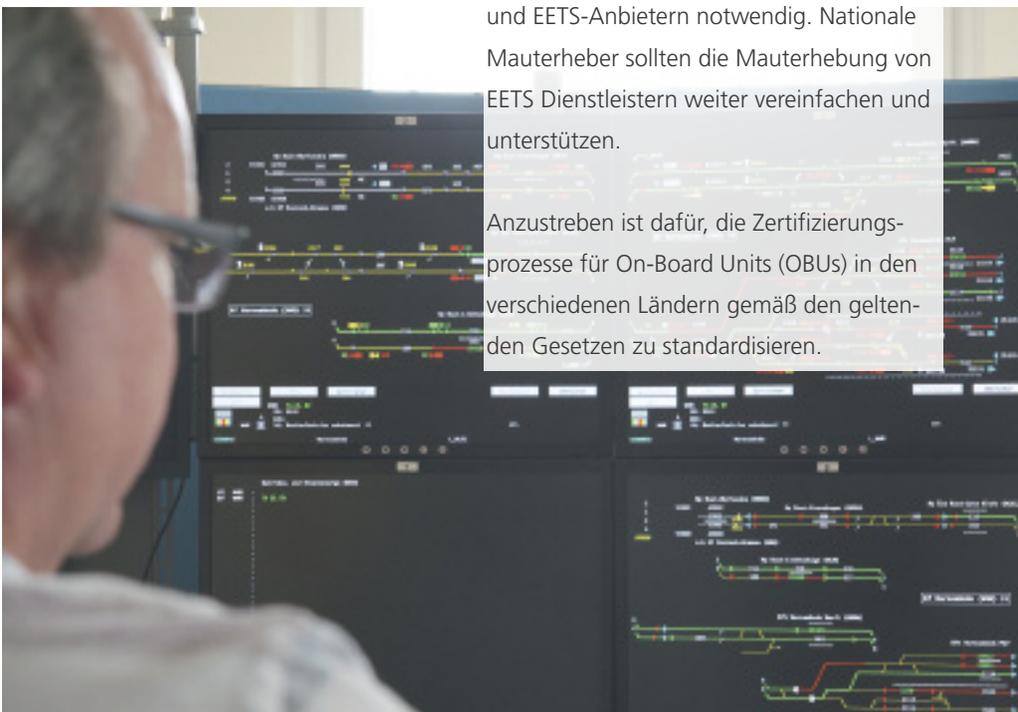
kehrs in der EU zu erreichen (Verdopplung des Verkehrs bis 2030 und Verdreifachung bis 2050), muss perspektivisch eine Infrastruktur geschaffen werden, die attraktive vernetzte Verkehre zwischen allen europäischen Metropolen ermöglicht. Um alle 230 Metropolen und Metropolräume mindestens im Stundentakt an den Hochgeschwindigkeitsverkehr anzubinden, müssten europaweit rund 21.000 Kilometer Schienennetz neu- oder ausgebaut werden.

Europäischen Elektronischen Mautdienst (EEMD bzw. EETS) weiterentwickeln.

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr darf nicht durch die Systemgrenzen der nationalen Mauterhebungssysteme behindert werden.

Für die reibungslose Funktionsweise von EETS in den EU-Mitgliedstaaten ist ein Mindestmaß an Harmonisierung der elektronischen Schnittstellen zwischen den Beteiligten, insbesondere zwischen Mauterhebern und EETS-Anbietern notwendig. Nationale Mauterheber sollten die Mauterhebung von EETS Dienstleistern weiter vereinfachen und unterstützen.

Anzustreben ist dafür, die Zertifizierungsprozesse für On-Board Units (OBUs) in den verschiedenen Ländern gemäß den geltenden Gesetzen zu standardisieren.



Satellitengestützte Lösungen

erweitern

Für den europäischen Mobilitätsstandort sind Satelliten unverzichtbar. Sie erschließen neue Anwendungsfelder über die Verknüpfung von flächendeckender Konnektivität aus dem Weltraum, Navigation und Fernerkundungsdaten. Darüber hinaus ermöglicht satellitenbasierte Fernerkundung wie mit dem Copernicus-Programm die Planung von Verkehrswegen und Überwachung kritischer Infrastrukturen in Echtzeit, die Kartierung und die Überprüfung von Umwelteinflüssen. Mit der europäischen Satellitenkonstellation für Konnektivität IRIS2 schafft Europa eine Infrastruktur, die für zukünftige Anwendungsfälle wie die intelligente Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastrukturen entscheidend sein wird. Das Satellitennavigationssystem GALILEO muss von der EU-Kommission aktiv weiterentwickelt und durch die Implementierung des LEO-PNT-Programms (Low Earth Orbit-Positioning, Navigation and Timing) so ergänzt werden, dass die Navigationspräzision weiter erhöht wird.

Europa muss bei satellitengestützten Lösungen eine führende Rolle einnehmen. Um die Potenziale neuer Satellitentechnologien auszuschöpfen, müssen die Forschungsaktivitäten ausgebaut, koordiniert und zügig in Pilotprojekten angewendet werden. Neben Überwachungsfunktionen im Zuge der KRITIS-Verordnung zum Schutz Kritischer Infrastrukturen geht es beispielsweise um die Nutzung für autonome Transportsysteme, Logistikdispositionen, Containerortung oder zertifizierte Positionssignale.

Logistikbranche stärken - Rahmenbedingungen optimieren

Die europäische Logistikbranche zählt zur Weltspitze und verbindet europäische Unternehmen mit ihren Kunden weltweit. Dabei bringen Straßen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr ihre spezifischen Stärken in das Gesamtsystem ein. Wettbewerbsfähige Häfen und Flughäfen öffnen weltweite Märkte für die europäische Industrie und gewährleisten den Anschluss Europas an den Welthandel. Für den nachhaltigen grenzüberschreitenden Transport stellt der kombinierte Verkehr einen wichtigen Baustein dar.

Nach der zunehmenden Öffnung der Verkehrsmärkte in den vergangenen Jahren muss die EU-Kommission weiterhin dafür Sorge tragen, dass die bestehende EU-Gesetzgebung in allen Mitgliedstaaten einheitlich umgesetzt wird. Die erfolgten Marktöffnungen haben bereits zu mehr Wettbewerb, geringeren Kosten und mehr Effizienz geführt. Dies ist insbesondere angesichts der Klimaziele im Verkehr bei gleichzeitig steigendem Transportvolumen zu begrüßen

und sollte nicht durch Überregulierung aufs Spiel gesetzt werden.

Gerade im Straßengüterverkehr hat der Preiswettbewerb etwa bei den Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern aber auch zu unerwünschten Folgen geführt. Um dem europaweit spürbaren Fahrermangel zu begegnen, muss die Umsetzung der dagegen getroffenen regulatorischen Maßnahmen deutlich besser als bisher nachverfolgt werden.

Zudem haben Pandemie und geopolitische Krisen das Thema Sicherheit für die Verkehrswirtschaft wieder stärker in den Fokus gerückt. So wurden einerseits die Relevanz und Verflechtungen des Logistiksektors sichtbar, die Notwendigkeit von Redundanzen in der Infrastruktur und bei den Lieferketten deutlich.

Das globale Geschäft erfordert für sichere Transporte internationale Standards. Aus unterschiedlichen Anforderungen an die

Sicherungssysteme dürfen keine Handels-
hindernisse entstehen.

Logistiksektor nicht durch übermäßige Regulierung schwächen

Logistik ist grundsätzlich ein rein unter-
nehmerisches Handlungsfeld. Die Güterver-
kehrspolitik der EU sollte deshalb im Sinne
eines effizienten, sicheren und fairen Systems
lediglich den Rahmen für eine nachfrage-
gerechte und effiziente Entwicklung in
diesem Wirtschaftsbereich setzen und ein
'level playing field' für europäische Unter-
nehmen im internationalen Wettbewerb
gewährleisten, so wie es auch das erklärte
Ziel des Mobility Package der EU ist. EU-
Regulierung muss vorhandene Regelwerke
vereinfachen und harmonisieren. Die Unter-
nehmen brauchen vor allem langfristige
Planungssicherheit, EU-weit konsistente Vor-
schriften, effektive Kontrollen und unbüro-
kratische Lösungen.

Laut einer EU-Studie fehlen EU-weit rund
400.000 sichere Lkw-Parkplätze. Die EU-
Standards für sichere und saubere Lkw-Park-
plätze sind gesetzlich verankert und Förder-
mittel für den Parkplatzbau stehen über die
Connecting Europe Facility (CEF) zur Verfü-
gung. Abhängig von den Ergebnissen der
von der KOM geplanten Studie über Verfüg-
barkeit und Entwicklung der Zahl von Lkw-
Parkplätzen, die Ende 2024 dem Europäi-
schen Parlament und dem EU-Ministerrat
vorgelegt werden soll, sollte diese Förde-
rung fortgesetzt und die Mitgliedstaaten
zum Bau von Stellplätzen (via TEN-V VO)
verpflichtet werden.

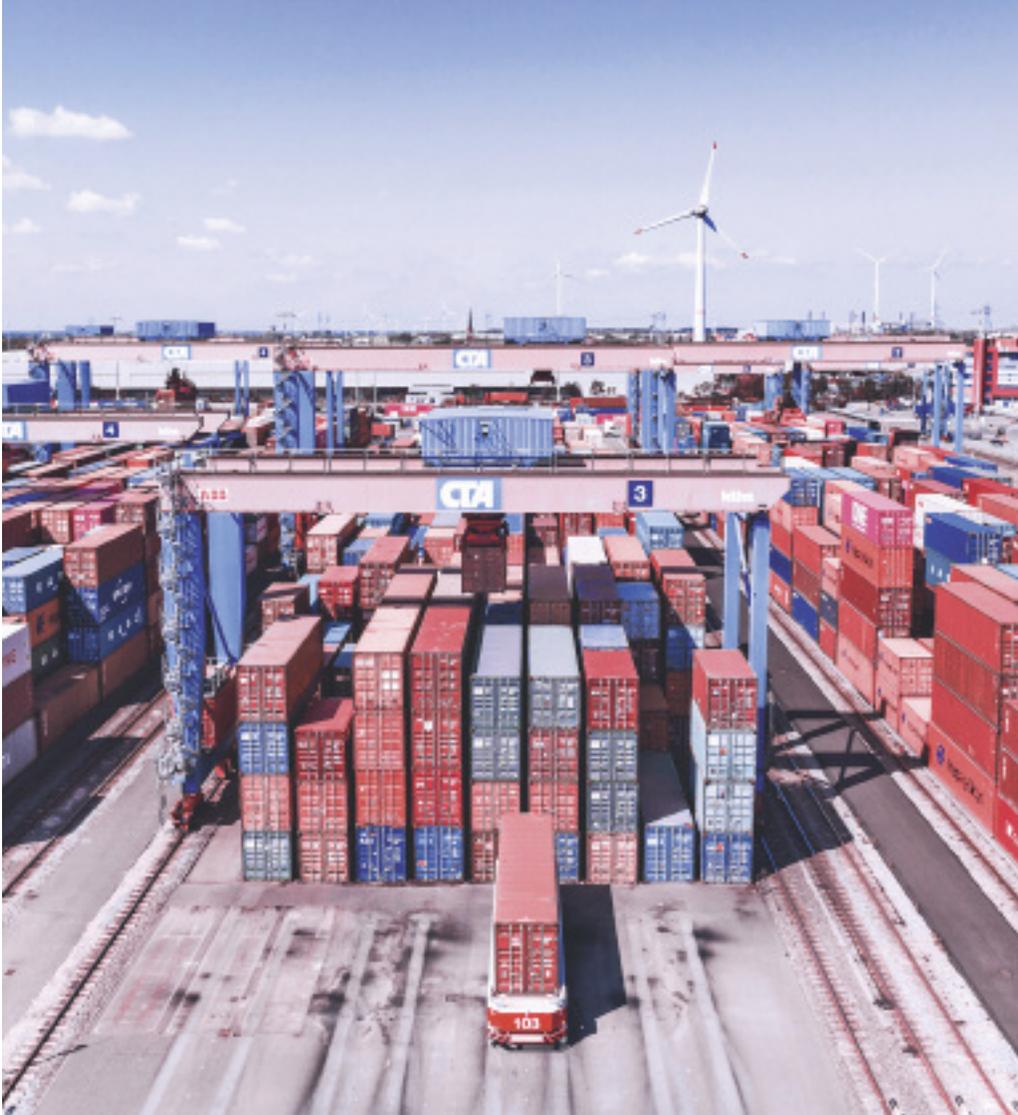
Kombinierten Verkehr weiter fördern

Der grenzüberschreitende Kombinierte
Güterverkehr hat insbesondere aufgrund
der intensiven und weiter zunehmenden
Arbeitsteilung zwischen den Industriestand-
orten Europas noch Wachstumspotenzial.
Mit der initiierten Novellierung der KV-
Richtlinie verfolgt die EU-Kommission das
Ziel, den kombinierten Verkehr zu stärken,
indem Vorgaben vereinfacht und harmoni-
siert werden sollen. Zudem sollen sowohl
eine Kostensenkung, als auch eine Steige-
rung der Wettbewerbsfähigkeit durch or-
ganisatorische, technische oder finanzielle
Maßnahmen Anreize für die Verlagerung
des Straßenverkehrs auf emissionsärmere
Verkehrsträger schaffen.

Um diese Zielsetzung zu erreichen, muss
die KV-Richtlinie aus Sicht des DVF für die
Unternehmen eindeutig und leicht hand-
habbar sein. Hierzu zählt zum einen eine
klare und einfache Definition, welche Trans-
porte künftig als KV förderfähig sind. Zum
anderen sollte auf zusätzliche Bürokratie
und Diversifizierung der nationalen Bedin-
gungen verzichtet werden und eine stärkere
Harmonisierung der Rahmenbedingungen
und Förderung auf europäischer Ebene er-
folgen, um die Voraussetzungen für einen
breiteren Einsatz von KV zu schaffen.

Digitale Frachtinformationen ausweiten und an bestehende Systeme anknüpfen

Die Logistikbranche hat die Digitalisierung
von Frachtinformationen in den vergange-
nen Jahren deutlich ausgebaut. Die Initiative
der EU-Kommission zu Electronic Freight



Transport Information (eFTI) wird von den Unternehmen grundsätzlich positiv begleitet. Bei der Ausgestaltung der delegierten Akte und Umsetzungsrechtsakte muss auf die Einbeziehung bereits vorhandener Lösungen geachtet, Technologieneutralität und Interoperabilität gewahrt und der bürokratische Aufwand für die Zertifizierung schlank gehalten werden. Die Ertüchtigung der Behörden und die Harmonisierung ihrer Anforderungen sind für den Austausch von Frachtinformationen essentiell, sollten in der

Umsetzung begleitet werden und ebenfalls Gegenstand der angestrebten Evaluierung sein, um bei Bedarf nachsteuern zu können. Wichtig ist ferner die flächendeckende europaweite Einführung des elektronischen Frachtbriefes (e-CMR). Einige Mitgliedstaaten haben den e-CMR noch nicht umgesetzt, hier sollte die EU auf eine Implementierung hinwirken.

Digitale Vernetzung vorantreiben - sichere und effiziente Mobilität organisieren

Der europäische Binnenmarkt soll grenzüberschreitende Mobilität vereinfachen. Digitale Informationssysteme helfen dabei, den Verkehr auch bei steigenden Entfernungen effizient, sicher, preiswert und vernetzt zu gestalten. Hier ist eine klare Aufgabenteilung zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft notwendig. Intelligente Vernetzung und digitale Prozesse optimieren die Logistik und machen Verkehre effizienter. Der Einsatz künstlicher Intelligenz vereinfacht und beschleunigt Prozesse in den Wertschöpfungsketten aller Mobilitätsbereiche.

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, es kann also nicht nur eine allgemein gültige Lösung für lokale Verkehrsprobleme wie Stau oder Schadstoffemissionen geben. EU-Vorgaben müssen praxistauglich sein und dürfen nicht zu unverhältnismäßigem finanziellen oder bürokratischen Aufwand führen.

Open Data-Ansatz mit Augenmaß ausbauen, Mehrfachregulierung vermeiden, Innovationen fördern und schützen

Die EU hat in der Vergangenheit eine Vielzahl von Regularien erlassen, die auf die Bereitstellung von Daten im Mobilitätssektor abzielen. Mit dem Data Act ist nun eine weitere, horizontal angelegte Initiative hinzugekommen, die jedoch noch viele Fragen offenlässt und Konkretisierungsbedarf zeigt. Dieser betrifft u. a. den Anwendungsbereich und die Erarbeitung von Standards und Spezifikationen, um EU-weit einheitliche Rahmenbedingungen und nicht zuletzt eine einheitliche Auslegung zu gewährleisten. Dabei



ausforderungen Grenzen gesetzt. Es sollte daher geprüft werden, inwieweit die von der EU-Kommission angekündigte sektor-spezifische Gesetzgebung zu Fahrzeugdaten dazu beitragen kann, hierfür Antworten zu finden. Dafür müssen unterschiedlichste Zielsetzungen in einen sachgerechten Ausgleich gebracht werden.

Nicht zuletzt müssen bestehende Regularien und Data Act klar voneinander abgegrenzt werden, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.

wird in der Umsetzung ebenfalls zu klären sein, wie mittels einer niedrighwelligen Datenbereitstellung neue Geschäftsmodelle gefördert werden können und welcher Maßnahmen und Abgrenzungen es gleichzeitig bedarf, um auch bestehende Investitionen zu schützen und weiterhin Anreize für Innovationen im Sinne der Mobilitätswende zu setzen.

Als horizontaler Gesetzgebung sind dem Data Act bei der Bewältigung dieser Her-

Von großer Bedeutung ist eine sorgfältige und rechtssichere Regulierung der EU für den Zugang zu Fahrzeugdaten. Die Fahrzeugintegrität und Verkehrssicherheit sind sehr hoch zu gewichten. Ebenso ist aber auf die Wahlfreiheit der Nutzer, Datenschutzbelange, Innovationsoffenheit und diskriminierungsfreien Wettbewerb zu achten. Dies betrifft auch die Überprüfung sicherheits- und umweltrelevanter Vorschriften durch hoheitliche und beliehene Akteure.

Vernetzte und automatisierte Mobilität vorantreiben

Eine Steigerung der Verkehrssicherheit kann durch kooperative Datennutzung im Sinne der Vision Zero Map erreicht werden. Hier sollte die EU-Kommission entsprechende Initiativen ergreifen.

Bei der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Einführung von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS) im Straßenverkehr muss sich die EU-Kommission auf technische Themen und Standards beschränken und darf Mobilität nicht weiter verteuern. Dabei sind vorhandene Branchenstandards und technologische Trends zu berücksichtigen.

Mitentscheidend für den Erfolg der Digitalisierung im Verkehrssektor ist insbesondere die Kosten- und Nutzeinschätzung 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 bestehende Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen und Dienstleistern nicht ausgeschlossen und die nationalen Rechtsnormen nicht zu bürokratisch und intransparent werden.

Die EU muss den Rechtsrahmen für das automatisierte Fahren auf internationaler Ebene vorantreiben, damit entsprechende Systeme im grenzüberschreitenden Straßenverkehr eingesetzt werden können und ein größerer europäischer Markt entsteht. Voraussetzungen für eine breite Akzeptanz des automatisierten und vernetzten Fahrens sind Nutzerfreundlichkeit und Rechtssicherheit.

Hersteller und Verbraucher müssen sich darauf verlassen können, dass der Einsatz automatisierter Fahrfunktionen grenzüberschreitend in allen EU-Mitgliedstaaten zulässig ist. Bei der Weiterentwicklung der einzelnen Automatisierungsstufen sind grenzüberschreitende Pilotprojekte und Testfelder weiter zu verfolgen. Dabei ist das geistige Eigentum der Unternehmen, die in automatisiertes Fahren investieren, zu schützen.

Neben dem Straßenverkehr, dem Schienenverkehr und dem Luftverkehr muss die EU auch Maßnahmen zur Unterstützung der digitalen Vernetzung in der Schifffahrt, den Häfen und der Logistik ergreifen. Die Schifffahrt benötigt für die Automatisierung einen einheitlichen europäischen Rahmen. Ein europaweit flächendeckendes leistungsfähiges Digitalnetz ist hierfür unverzichtbar.

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 geeigneten Rahmenbedingungen zu schaffen. Dazu zählen die Förderung des Erfahrungsaustausches zwischen den Akteuren, die finanzielle Unterstützung innovativer Verkehrsprojekte, die Anpassung beihilferechtlicher Regelungen, die Forschungsförderung und eine stärkere koordinierte Zusammen-



arbeit aller staatlichen Ebenen untereinander und mit der Wirtschaft.

Wo Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte unvermeidbar sind, müssen sie so weit harmonisiert werden, dass Bürger und Logistikunternehmen z. B. hinsichtlich Emissionsanforderungen der Fahrzeuge oder Kennzeichnungspflicht europaweit einheitliche Rahmenbedingungen vorfinden. Eventuelle Vorgaben hinsichtlich der Ausstattung von Fahrzeugen mit bestimmten Fahrerassistenz- und Verkehrssicherheitsystemen müssen stets EU-weit geregelt werden, um die Einheitlichkeit des Binnenmarktes zu wahren.

Ausgewogenen Rahmen für die Buchung von multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten schaffen

Der Erfolg von multimodalen Angeboten hängt maßgeblich von ihrer Buchbarkeit ab. Um die Synergien unterschiedlicher Verkehrsträger auf dem Weg von A nach B voll ausschöpfen zu können, müssen oftmals verkehrsträger- und anbieterübergreifend Angebote kombiniert werden. Dabei werden ganz verschiedene Themenbereiche wie Datenzugang oder Fahrgastrechte tangiert,

was die Schaffung eines ausgewogenen Rahmens, der alle Interessen berücksichtigt, erschwert. Auch deshalb verlief die Initiative über „multimodale digitale Mobilitätsdienste“ (MDMS) der EU-Kommission bisher im Sande. Eine Regulierung muss mit Augenmaß erfolgen. Es sollte vorrangig auf einsatzbereite, sich im Markt befindende Lösungen gesetzt werden, um Doppelaufwand und zeitliche Verzögerungen zu vermeiden. Ebenso sind bereits existierende und international anerkannte branchenspezifische Lösungen zu berücksichtigen. Diesen liegen regelmäßig internationale Standards für den Datenaustausch und entsprechend veröffentlichte Zugangsschnittstellen (Applikation Programming Interfaces, API) zugrunde, die in anderen Branchen noch zu etablieren sind.

European Mobility Data Space (EMDS) zum gemeinsamen Rahmen für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten machen

Die Verfügbarkeit und Qualität von Daten ist die Quintessenz für neue digitale Anwendungen zum Aufbau, zur Durchführung und Steuerung von innovativen Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen – auch über die

Grenzen der europäischen Mitgliedstaaten hinaus. Jedoch liegen die dafür benötigten Daten derzeit nicht in einem einheitlichen Format und einheitlicher Beschreibung unter Nutzung offener Standards vor. Auch die unzureichende Zusammenführung bzw. Verknüpfung von Daten ist beispielsweise mit Blick auf die Koordinierung intermodaler Verkehre problematisch und limitiert Optimierungspotenziale. Der Aufbau eines europäischen Mobilitätsdatenraums soll diese Herausforderungen für den Verkehrs- und Logistiksektor angehen und ist zu begrüßen. Ziel muss es dabei sein, Datensilos zu öffnen und zu vernetzen und die einzelnen Plattformen und Regulierungssysteme der öffentlichen Hand zu einem konsistenten und transparenten System zusammenzuführen. Dabei sollten bestehende Datenplattformen angebunden werden, indem vorhandene Datenräume und Systeme mittels Schnittstellen in offenen Plattform-Architekturen vernetzt werden, um Daten leichter und besser nutzbar zu machen. Es ist darauf zu achten, dass dies für die Unternehmen nicht mit hohen Kosten oder mehr Bürokratie einhergeht.

Sicherheitsanforderungen harmonisieren, Mehrfachregulierung bei der IT-Sicherheit vermeiden und sektorspezifische Besonderheiten berücksichtigen

Vor der Einführung neuer Informationspflichten für Unternehmen sollten bestehende Datenströme an nationale oder EU-Institutionen analysiert werden. Dadurch können Doppelmeldungen vermieden werden. Besonderes Augenmerk sollte dabei

auf dem Datenschutz und Berichtspflichten im Bereich Cybersecurity liegen.

Bei der Weiterentwicklung der europäischen und nationalen Cybersicherheits-Gesetzgebung ist auf ein abgestimmtes Vorgehen und die Berücksichtigung sektorspezifischer Besonderheiten zu achten. Dies gilt nicht zuletzt für die Umsetzung des Cyber Resilience Acts (CRA) und die NIS-2 Richtlinie. 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 ein angemessenes Sicherheitsniveau im Sinne des Gesetzentwurfs erfüllen.

Unser Auftrag

»Mobilität für Deutschland und Europa«

– durch ein leistungsfähiges, vernetztes, bezahlbares, nachhaltiges und kundenorientiertes Verkehrssystem.

Unser Selbstverständnis

Wir sind der Mobilitätsverband der deutschen Wirtschaft.

Wir sind Anwalt für Mobilität – unser Auftrag ist der Erhalt und die Verbesserung der Mobilitätsbedingungen als Grundvoraussetzung für Wachstum und Beschäftigung.

Wir sind einzigartig in Europa – wir vertreten den Personen- und Güterverkehr auf der Straße, der Schiene, dem Wasser und in der Luft.

Wir vereinen über 170 Hersteller, Dienstleister, Beratungsunternehmen, Wirtschafts- und Verbraucherverbände – sie bilden die gesamte Wertschöpfungskette im Mobilitätssektor ab.

Wir verbinden die Mobilitätswirtschaft 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 Mobilitätsbranche gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft in Berlin und Brüssel.
- **Netzwerk:** Wir bringen nationale und europäische Entscheider in der Politik, Unternehmen und Verbände zusammen.
- **Plattform:** Wir veranstalten jährlich über 30 Parlamentarische Abende, Symposien und Fachgespräche zu Kernfragen und aktuellen Themen rund um die Mobilität.
- **Think Tank:** In unseren Lenkungsgruppen und Arbeitsgruppen erarbeiten wir mit der breitgefächerten Expertise unserer Mitglieder grundlegende Strategien und Positionen zu allen Themen rund um die Mobilität.

Mitglieder

A

- ACV Automobil-Club Verkehr e.V., Köln
- ADAC e.V., München
- Adolf Würth GmbH & Co. KG, Künzelsau
- ADVANT Beiten Beiten Burkhardt Rechtsanwalts-gesellschaft mbH, Frankfurt/M.
- AGES International GmbH & Co. KG, Langenfeld
- Airbus Operations GmbH, Hamburg
- ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
- AMAZON Deutschland Services GmbH, München
- Andreas Schmid Logistik AG, Gersthofen
- APCOA PARKING Holdings GmbH, Stuttgart
- ARS Altmann AG, Wolnzach
- Arthur D. Little GmbH, Frankfurt/M
- AUDI AG, Ingolstadt
- Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG, Bonn

B

- BearingPoint GmbH, Frankfurt/M
- BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH
- Benz + Walter GmbH, Wiesbaden
- Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) AöR, Berlin
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR, Berlin
- BLG Logistics Group AG & Co. KG, Bremen
- BMW AG, München
- Boeing Operations International, Inc., Berlin
- BP Europa SE, Hamburg
- bremenports GmbH & Co. KG, Bremen
- BREUER Nachrichtentechnik GmbH, Bonn
- Brunsbüttel Ports GmbH, Brunsbüttel
- Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V., Berlin

C

- CargoBeamer AG, Leipzig
- CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechtsanwälten und Steuerberatern mbB, Berlin
- COMMERZBANK AG, Frankfurt/M
- Computop Paygate GmbH, Bamberg
- Condor Flugdienst GmbH, Frankfurt/M
- Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Mar-keting GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven

D

- DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg
- DEKRA SE, Stuttgart

- Detecon International GmbH, Frankfurt/M
- Dettmer Group KG, Bremen
- Deutsche Bahn AG, Berlin
- Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), Berlin
- Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt/M
- Deutsche Post AG, Bonn
- Deutsche Telekom AG, Bonn
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG, Köln
- DFDS Seaways GmbH, Cuxhaven
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen
- DHL Freight Germany Holding GmbH, Bonn
- Die Autobahn GmbH des Bundes, Berlin
- DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Köln
- Dornier Consulting International GmbH, Berlin
- DSV Road GmbH, Krefeld
- duisport – Duisburger Hafen AG, Duisburg
- DVV Media Group GmbH, Hamburg
- DXC Technology Deutschland GmbH, Dresden
- Dyckerhoff GmbH, Wiesbaden

E

- ecoro GmbH, Würzburg
- Einride Technologies Germany GmbH, Berlin
- Ernst Frankenbach GmbH, Mainz-Kastel

F

- Flexco Europe GmbH, Rosenfeld
- Flix SE, München
- 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

- GATX Rail Germany GmbH, Hamburg
- Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH, Berlin
- GOMULTIMODAL GmbH, Hamburg
- Greenberg Traurig Germany, LLP, Berlin
- GSK STOCKMANN Rechtsanwälte Steuerberater Partner-schaftsgesellschaft mbB, Hamburg
- GTS Deutschland GmbH, Ditzingen

H

- HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Hannover
- Hafen Hamburg Marketing e.V., Hamburg
- Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
- Hamburger Hochbahn AG, Hamburg
- Hamburg Port Authority AöR, Hamburg
- Hamburger Verkehrsverbund, Hamburg
- Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., Berlin
- HOCHTIEF Aktiengesellschaft, Essen
- HOPPECKE Batterien GmbH & Co. KG, Brilon-Hoppecke
- HÜBNER Gruppe, Kassel
- Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG, Wesel
- Hupac Intermodal SA, Chiasso CH

I

- IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin
- igr GmbH, Hamburg
- IVU Traffic Technologies AG, Berlin

J

- JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven
- JOHANN BUNTE Bauunternehmung SE & Co. KG, Papenburg

K

- KCW GmbH, Berlin
- KfW IPEX-Bank GmbH, Frankfurt/M
- Knorr-Bremse AG, München
- KombiConsult GmbH, Frankfurt/M
- KONUX GmbH, München
- KPMG Law Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Berlin
- KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen Kraftverkehrs VaG, Hamburg
- Kühne + Nagel (AG & Co.) KG, Hamburg

L

- Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig
- Liliium GmbH, Wessling
- Linklaters LLP, Berlin
- LNC LogisticNetwork Consultants GmbH, Hannover
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München

M

- Maersk Deutschland A/S & Co. KG, Hamburg
- MAN Truck & Bus SE, München
- Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg
- Materna Information & Communication SE, Dortmund
- Max Aicher GmbH & Co. KG, Freilassing
- Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart
- MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, Mannheim
- Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA, Karlsruhe
- Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig/Halle
- MOIA GmbH, Berlin
- MOSOLF SE & Co. KG, Kirchheim/Teck
- M2P Consulting GmbH, Frankfurt/M
- MTU Aero Engines AG, München

N

- NILES-SIMMONS-HEGENSCHEIDT GmbH, Chemnitz

O

- Oliver Wyman GmbH, München
- OneFiber Interconnect Germany GmbH, St. Wendel
- On Rail GmbH, Mettmann

P

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

Q

- Quantron AG, Augsburg

R

- Railistics GmbH, Wiesbaden
- RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss
- RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim
- Rödl & Partner GmbH Wirtschaftsprüfer Steuerberater Rechtsanwälte, Nürnberg
- Roland Berger GmbH, Berlin
- Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG, Blankenfelde-Mahlow

S

- Schenker Deutschland AG, Kelsterbach
- Schnellecke Group AG & Co. KG, Wolfsburg
- Schüßler Plan GmbH, Düsseldorf
- Seehafen Wismar GmbH, Wismar
- Siemens Mobility GmbH, Berlin
- SPIE Deutschland & Zentraleuropa GmbH, Ratingen
- SRP Consulting AG, Köln
- Stadler Deutschland GmbH, Berlin
- SWAP INNOVATIONS GmbH, Weingarten

T

- Talgo (Deutschland) GmbH, Berlin
- Teralytics GmbH, Hürth
- Toll Collect GmbH, Berlin
- TRAFINEO GmbH & Co. KG, Bochum
- TransCare GmbH, Wiesbaden
- Transdev GmbH, Berlin

U

- UBER Germany GmbH, Berlin
- Umlaut SE, Aachen
- United Parcel Service Deutschland S.à.r.l. & Co. OHG, Neuss

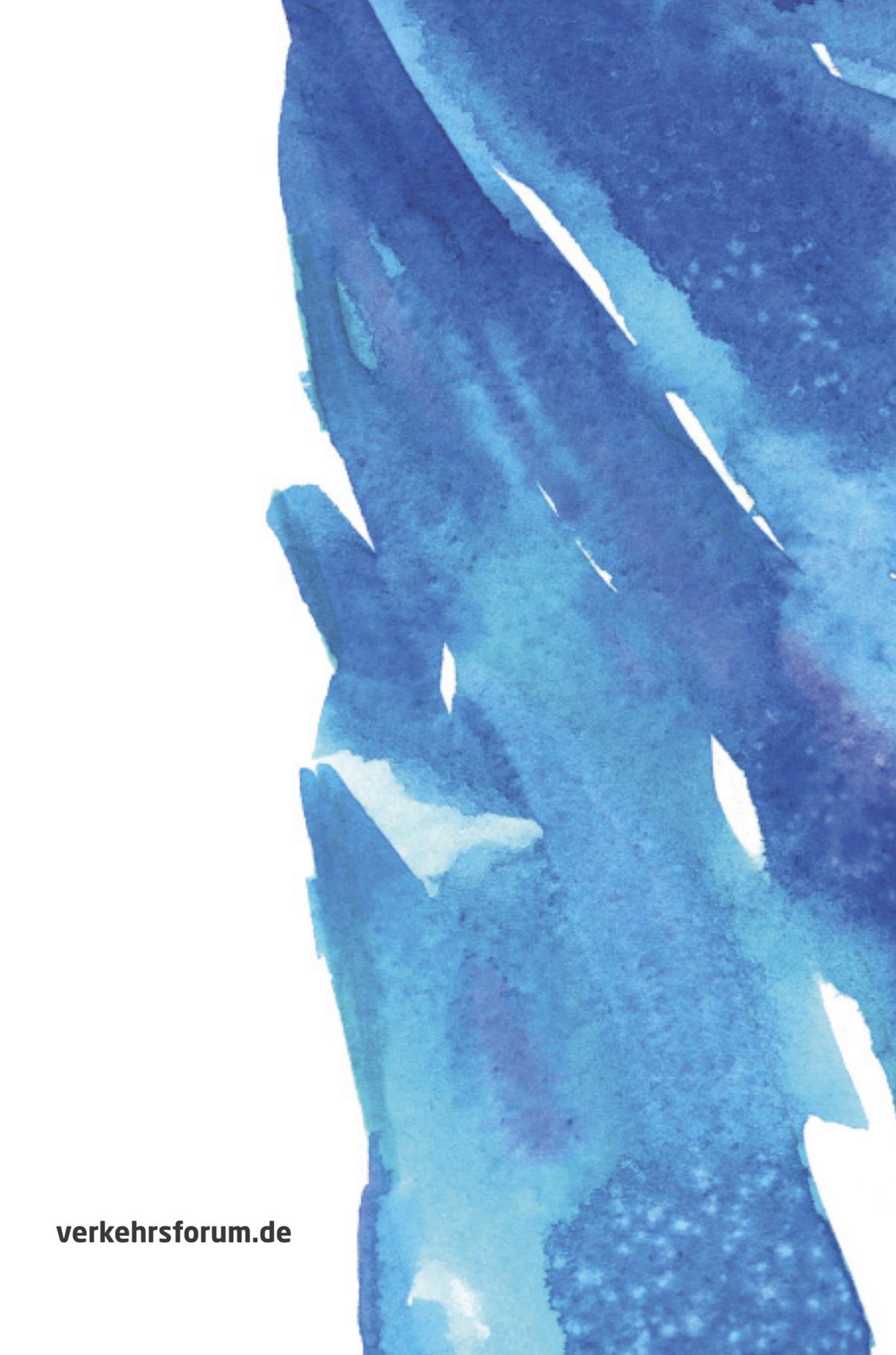
V, W, X, Y

- VDA Verband der Automobilindustrie e.V., Berlin
- VdTÜV - Verband der TÜV e.V., Berlin
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln
- Verband Deutscher Reeder e.V., Hamburg
- VITRONIC Dr.-Ing. Stein Bildverarbeitungssysteme GmbH, Wiesbaden
- VOLKSWAGEN Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- Vossloh Aktiengesellschaft, Werdohl
- VTG GmbH, Hamburg
- WP Holding GmbH, Zwickau

Z

- ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Hamburg
- Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK), Bonn
- ZVEI – Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronik-industrie e.V., Frankfurt/M
- Zweirad-Industrie-Verband e.V., Bad Soden am Taunus

Stand: Juni 2024



verkehrsforum.de