



20 Forum
09 Höhepunkte

Verkehr für eine Globale Wirtschaft

Herausforderungen und Chancen in der Wirtschaftskrise



20 Forum
09 Höhepunkte

Verkehr für eine Globale Wirtschaft

Herausforderungen und Chancen in der Wirtschaftskrise

© OECD / ITF 2009

Jede Vervielfältigung, Verbreitung, Speicherung, Übermittlung, Sendung und Wieder- bzw. Weitergabe der Inhalte ist ohne schriftliche Genehmigung ausdrücklich untersagt. Anfragen richten Sie bitte an den OECD Veröffentlichungsservice rights@oecd.org oder per Fax an + 33 1 45 24 99 30.

Diese Publikation erscheint in der Verantwortung des Generalsekretärs des Weltverkehrsforums. Die in den Artikeln geäußerten Argumente und Meinungen geben nicht notwendigerweise die offizielle Meinung der Regierungen seiner Mitgliedsländer wieder.

Design / Layout: Scheunemann Public Relations Consulting
www.scheunemann-pr.de

Bildnachweis: © Marco Urban, OECD/ITF – © stock.xchng
© mkarstad, stock.xchang, Seite 61

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG

Das Weltverkehrsforum	4
A Look Back at the Forum by Jack Short	6
Binali Yıldırım : Ein Schlüsselement wirtschaftlichen Wachstums	8
Wolfgang Tiefensee : Eine großartige Chance für die Ausrichtung der Zukunft	10

HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN IN DER WIRTSCHAFTSKRISE

Höhepunkte der Keynote von Jacques Attali :	
Lehren aus der Krise	14
Höhepunkte der Keynote von Ray LaHood :	
Ein kooperativer Ansatz	16
Höhepunkte der Keynote von Antonio Tajani :	
Die europäische Antwort auf die Krise	18
Zentrale Botschaften der Ministerkonferenz	20

PANELS

Verkehr und Wirtschaftskrise – Wirtschaftliche Auswirkungen	24
Verkehr und Wirtschaftskrise – Soziale und Ökologische Auswirkungen	30
Lieferketten und Schnittstellen in volatilen Märkten	36
Infrastruktur: Öffentliche und private Aufgaben in Folge der Kreditkrise	40
Expertenrunde internationaler Führungskräfte – Fortschritte für die Agenda	46

WORKSHOPS

Intermodaler Verkehr & Lieferketten – die Weltwirtschaft bewegen	54
Soziale Auswirkungen des internationalen Verkehrs	58
Strategische Verkehrsinfrastrukturplanung & Finanzierung	62
Wahrung eines sicheren globalen Verkehrssystems	68
Ökologische Auswirkungen des internationalen Verkehrs	74

MODAL WORKSHOPS

Förderung von Flughafeninvestitionen und Airline Services in einer globalen Wirtschaft	80
Straßenverkehr: Förderung des globalen Handels, der Reisetätigkeit und der Entwicklung	86
Schienenverkehr in einer globalisierten Welt	90
Seeverkehr - globale Rahmenbedingungen für einen globalen Wirtschaftszweig	96

EINE PLATTFORM FÜR DEN AUSTAUSCH VON IDEEN

Preisträger 2009	102
Forum Ausstellung	103
Besichtigungen und Rahmenprogramm	104
Das Weltverkehrsforum 2010 – Verkehr und Innovation	106
Alphabetische Liste der Referenten	108
Relevante ITF-Publikationen.....	110

Das Weltverkehrsforum

Eine weltweite Plattform für Verkehrsminister, Industrie und Zivilgesellschaft

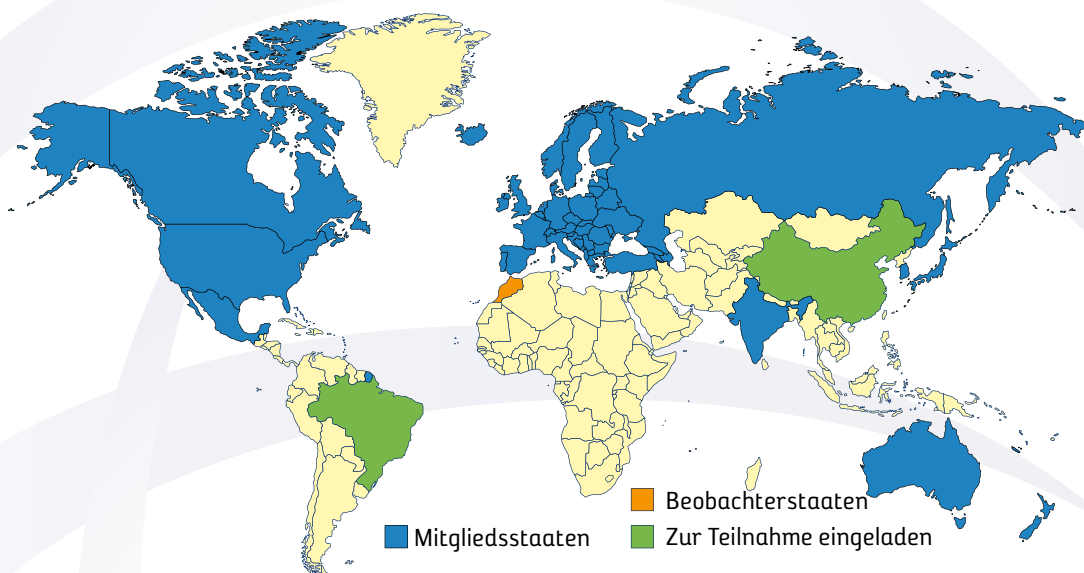
Eine globale Antwort auf die Herausforderungen im Verkehrssektor

Das Weltverkehrsforum ist die weltweit führende Plattform für Transport, Logistik und Mobilität. Im Mittelpunkt steht der intensive und offene Austausch der Verkehrsminister der 52 Mitgliedstaaten mit wichtigen Persönlichkeiten aus Industrie, Forschung und Zivilgesellschaft zu den strategischen und politischen Herausforderungen des Sektors. Dieses Engagement und die Beteiligung eines derart breiten Spektrums von Akteuren macht das Weltverkehrsforum einzigartig.

4

Das Weltverkehrsforum (International Transport Forum – ITF), hervorgegangen aus der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (ECMT), ist eine zwischenstaatliche Institution innerhalb der Familie der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD).

Zu seinen Mitgliedern zählen neben allen OECD-Staaten zahlreiche Länder in Zentral- und Osteuropa sowie Indien. Darüber hinaus sind China und Brasilien eingeladen worden, teilzunehmen. Die Beteiligung von über 50 Verkehrsministern stellt die direkte Verbindungen zu den Entscheidungsträgern und gleichermaßen eine hohe Relevanz für die politische Entscheidungsbildung sicher – sowohl auf der nationalen wie auch auf der internationalen Ebene. Die Gründung des Forums spiegelt das Bedürfnis wider, nicht nur den Ministerien auf eine relevante und dynamische Art und Weise zu dienen, sondern auch der Gesellschaft als Ganzes. Als hochrangig besetzter Think Tank für Minister, Industrie, Forschung und Zivilgesellschaft hat das Forum den Anspruch, ein Podium für die Diskussion der



drängendsten Fragen zu sein, die sich unserer Gesellschaft heute im Zusammenhang mit Verkehr und Transport stellen.

Höhepunkt in der Arbeit des Weltverkehrsforums ist die Jahreskonferenz, zu der führende Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Industrie sowie Forschung und Zivilgesellschaft eingeladen werden, ein Thema von strategischer Bedeutung mit Verkehrsministern zu diskutieren. Die Ergebnisse des jährlichen Forums sollen wichtige Signale für den Verkehrssektor und die Gesellschaft insgesamt setzen.

Die OECD ist eine einzigartige Gemeinschaft, in der sich 30 demokratische Regierungen gemeinsam den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen der

Globalisierung stellen. Die Organisation fördert den regen Austausch der Mitgliedsländer und bietet somit die Möglichkeit, sich über Erfahrungen und bewährte Praktiken auszutauschen, gemeinsame Lösungsansätze zu entwickeln und nationale sowie internationale Strategien aufeinander abzustimmen.

Gemeinsam mit der OECD hat das ITF im Jahr 2004 ein Forschungszentrum gegründet, das Joint Transport Research Centre (JTRC). Dieses führt Forschungsprogramme in allen Bereichen des Verkehrswesens durch, die unterstützend für politische Entscheidungen in den Mitgliedstaaten zu Rate gezogen werden können. Ebenso leistet es einen wichtigen Beitrag für die Arbeit der Ministerkonferenz des ITF.



Jack Short

Das Forum im Rückblick



Jack Short,
Generalsekretär des
Weltverkehrsforums
(International
Transport Forum -
ITF), Direktor des
Joint OECD/ITF
Transport Research
Centers (JTRC)

6

Als wir uns für das Thema des diesjährigen Forums – *Verkehr für eine globale Wirtschaft* – entschieden, lag unser Hauptaugenmerk auf Kapazitätsengpässen und Einschränkungen infolge des rapiden wirtschaftlichen Wachstums. Kaum ein Jahr später fand das Forum in einer sehr schwierigen Zeit statt, in der Finanzmittel austrockneten, Unternehmen bankrott gingen, Lieferketten geschwächt wurden und Protektionismus weltweit zunahm. Die Befürchtungen, dass der Verkehrssektor durch diesen plötzlichen, jähen Abschwung ernsthaften Schaden nehmen, und erhebliche Auswirkungen auf Volkswirtschaften und Unternehmen haben könnte, sind heute ganz real.

Die Tiefe und die unerwarteten Auswirkungen der Krise unterstrichen die Bedeutung und Aktualität unseres Themas. Wir leben in einer Zeit beispielloser globaler Verflechtung. Diese Tendenz wird sich angesichts der Finanz- und Wirtschaftskrise wohl weiter verstärken. Die Globalisierung hat ihre Kritiker, sicherlich müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um soziale und ökologische Beeinträchtigungen, die sie mit sich bringt, zu minimieren. Der Beitrag, den Austausch und Handel zur Verringerung von Armut und Ungleichheit leisten kann, ist jedoch zweifelsfrei erwiesen. Dies verstärkt die Notwendigkeit für eine verbesserte internationale Zusammenarbeit. Dem Verkehrssektor fällt in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle zu.

Eines ist sicher: Die Bedeutung des Verkehrs ist so groß wie nie zuvor – für Unternehmen, das Leben der Bürger und für die Weltwirtschaft. Die Zahlen allein – acht Prozent

der Arbeitsplätze, 15 Prozent der Ausgaben der privaten Haushalte, sechs Prozent der Wertschöpfung – vermitteln nur einen Teil des Ganzen. Der Verkehrssektor steht im Mittelpunkt der Globalisierung. Logistik und Dienstleistungen für Reisende unterstützen den Handel und das Wirtschaftswachstum. Darüber hinaus gibt es kaum eine globale Bedrohung oder Herausforderung, die nicht eine erhebliche Verkehrs-Komponente besitzt, ob es sich um Völkerwanderung, geopolitische Konflikte, Naturkatastrophen, gesundheitliche Gefahren oder Piraterie handelt.

Es ist offensichtlich, dass Transportsysteme zuverlässig und nachhaltig sein müssen, um die wirtschaftliche Erholung zu unterstützen. In dieser Hinsicht behalten viele bestehende politische Initiativen ihre Relevanz, damit dort investiert wird, wo es am nötigsten ist, die Effizienz verbessert, Umweltschäden verringert und die Sicherheit erhöht wird. Im Wettbewerb um Fördermittel spricht vieles für den Verkehrssektor, der in der Tat in einigen Ländern einer der größten Nutznießer der Konjunkturpakete ist. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob durch diese die gesetzten Ziele – Innovation, Umgestaltung des Systems und die Entwicklung hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft – erreicht werden.

Eine starke Botschaft innerhalb des Forums war die Notwendigkeit, Protektionismus zu vermeiden. Diskussionen und Hintergrundinformationen unterstrichen die Vorteile, welche die Öffnung von Märkten in der Vergangenheit gebracht hat. Es gibt noch viele Bereiche innerhalb der Branche, denen eine weitere Öffnung der Märkte außerordentlich zuträglich wäre. Die

Herausforderung besteht nun für die meisten Länder darin, diese guten Prinzipien auch bei verstärktem innenpolitischen Druck aufrecht zu erhalten. In engem Zusammenhang damit steht das Bedürfnis nach sicheren und zuverlässigen internationalen Lieferketten, um künftiges Wachstum zu erleichtern. Allzu oft sind Grenzen und Einreisebestimmungen Hindernisse für den Handel. Weltweit besteht hier ein erheblicher Spielraum für Verbesserungen in den Bereichen Sicherheit und Effizienz.

Die grundlegenden Herausforderungen haben sich durch die Krise nicht verändert, Verkehr muss insbesondere nachhaltiger werden. Die Notwendigkeit, Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren – und wie dies geschehen könnte – war das Thema des Forums 2008. Es stand jedoch auch 2009 im Mittelpunkt der Diskussionen. Zweifellos muss der Sektor im Vorfeld und nach der im Dezember 2009 in Kopenhagen stattfindenden UN-Klimakonferenz konkretere Ergebnisse vorweisen.

Der Verkehrssektor kann durch Effizienzsteigerungen einen wichtigen Beitrag zur Erholung der Weltwirtschaft leisten. Angesichts des Grads der gegenseitigen Abhängigkeit auf globaler Ebene wird eine verbesserte internationale Zusammenarbeit entscheidend sein.

Das Weltverkehrsforum hat in seinem zweiten Jahr wichtige Fortschritte gemacht, seinem Anspruch, der globale strategische Treffpunkt für den Verkehrssektor zu werden, gerecht zu werden. Viele Minister und hochrangige Delegierte der 52 Mitgliedstaaten waren

anwesend. Indien wurde ein vollwertiges Mitglied des Forums und China war mit einer großen Delegation in Leipzig vertreten. Wieder konnten wir über 900 Teilnehmer begrüßen, darunter viele führende Entscheidungsträger und Denker, vor allem aus dem Verkehrssektor. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Forums finden Sie in diesem Buch und auf der Website, eine reiche Sammlung an Informationen zum Thema.

Unter den Teilnehmern des diesjährigen Forums herrschte weitgehende Übereinstimmung darüber, dass die großen Herausforderungen des Verkehrssektors – Klimawandel, Effizienz, Sicherheit und Zugänglichkeit – nur durch die Suche nach neuen Möglichkeiten der Bereitstellung von Diensten und Infrastruktur angegangen werden können. Deshalb ist das Thema des Forums im nächsten Jahr – Verkehr und Innovation – so spannend und wichtig.

Das diesjährige Forum fand unter der Präsidentschaft der Türkei statt. Mein herzlicher Dank gilt Binali Yıldırım, Minister für Verkehr der Republik Türkei, und seinen Mitarbeitern für ihren unermüdlichen Einsatz im Laufe des Jahres. Die dynamische Unterstützung durch die Bundesrepublik Deutschland, insbesondere die aktive Beteiligung von Minister Tiefensee, der Stadt Leipzig sowie ihres Oberbürgermeisters Burkhard Jung waren eine treibende Kraft für das Forum und als solche enorm hilfreich. Ein herzliches Dankeschön geht auch an die Mitgliedsländer und ihre Minister für ihre anhaltende Unterstützung und Mitwirkung bei der Vorbereitung und Durchführung des Forums.

Binali Yıldırım

Ein Schlüsselement wirtschaftlichen Wachstums



Binali Yıldırım,
Verkehrsminister der
Türkei, Präsident des
Weltverkehrsforums
2009

8

Die Globalisierung von Produktion und Handel zählt zu den definierenden Merkmalen unserer Zeit. Das Ausmaß der wirtschaftlichen Aktivität ist ebenso beeindruckend wie die Geschwindigkeit der technologischen Entwicklung, niedrigere Herstellungskosten und höhere Produktivität haben dazu beigetragen, dass wir heute einen größeren Wohlstand haben als je zuvor.

Ohne Zweifel ist der Verkehr ein unverzichtbarer Teil dieses Prozesses. Er sorgt für die lebenswichtige Verteilung der Güter und für persönliche Mobilität und verbindet damit Unternehmen sowohl miteinander als auch mit dem globalen Markt. Der Verkehr ist ein zentrales Element des wirtschaftlichen Wachstums und der Wettbewerbsfähigkeit.

Das Weltverkehrsforum 2009 zum Thema "Verkehr für eine globale Wirtschaft – Herausforderungen und Chancen in der Wirtschaftskrise", fand zu einem entscheidenden Zeitpunkt in der Geschichte

statt, der von großen Herausforderungen geprägt ist.

Der Verkehrssektor ist durch die weltweite Finanzkrise selbst stark getroffen worden. Die schrumpfende Weltwirtschaft, eingefrorene Kredite und erhöhte Betriebskosten haben zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten und dem Verlust von Arbeitsplätzen geführt. Viele Firmen kämpfen angesichts des Einbruchs des Welthandels mit begrenzten finanziellen Ressourcen ums Überleben.

Wir, die Mitglieder des Weltverkehrsforums, sollten aus der aktuellen Situation lernen, und den Sektor durch die Gestaltung und Durchführung der erforderlichen Maßnahmen aus der Krise herausführen, damit dieser sogar gestärkt aus ihr hervorgeht.

Die Binnennachfrage muss gestärkt werden, um sicherzustellen, dass die Krise sich nicht vertieft. Bei der Reaktion auf den Abschwung spielen Investitionen in die Infrastruktur eine





entscheidende Rolle, da diese die Wirtschaft ankurbeln und Arbeitsplätze schaffen. So haben viele Staaten, auch Entwicklungsländer, Konjunkturpakete aufgelegt, um Infrastrukturprojekte zu unterstützen.

Doch wir sollten über die kurzfristigen Maßnahmen nicht die langfristigen Ziele aus den Augen verlieren, da diese gerade im Hinblick auf die Rezession besonders wichtig sind. Es ist zum Beispiel entscheidend, dass der öffentliche und private Sektor beim Aufbau eines modernen, nachhaltigen und effizienten Verkehrswesens zusammenarbeiten. Nur so ist gewährleistet, dass die Gelegenheit eines kommenden Aufschwungs genutzt werden kann.

Die Krise sollte auch die Wichtigkeit einer verstärkten internationalen Zusammenarbeit unterstreichen. Ich bin davon überzeugt, dass wir alle bereit sind, gemeinsam für die Wiederherstellung des Vertrauens zu sorgen und unsere Branche weniger angreifbar zu machen. Im Fokus der internationalen

Planung sollten globale Verkehrsverbindungen und -verbindungen stehen. Die Harmonisierung und Vereinfachung von Prozessen an Grenzübergängen sollte dabei ganz oben auf der Tagesordnung stehen.

Wir alle sind dafür verantwortlich, die Vertiefung der Rezession zu verhindern. Dieses Forum – und insbesondere die diesjährige Konferenz – hat in diesem Zusammenhang bereits eine entscheidende Rolle gespielt.

Das Weltverkehrsforum ist eine einzigartige internationale Plattform für die Bewältigung der großen Probleme im Verkehrsbereich. In ihrer Eigenschaft als Präsident des zweiten Weltverkehrsforums ist die Türkei zuversichtlich, dass das Forum 2009 wichtige Ergebnisse geliefert und so einen maßgeblichen Beitrag zur Aufrechterhaltung des internationalen Verkehrs geleistet hat. Wir haben sichergestellt, dass der Sektor auch weiterhin die Dynamik der Weltwirtschaft vorantreiben kann.

Wolfgang Tiefensee

Eine großartige Chance für die Ausrichtung der Zukunft



Wolfgang Tiefensee,
Federal Minister of
Transport,
Building and Urban
Affairs, Germany

10

Das zweite Weltverkehrsforum in Leipzig stand unter dem Eindruck der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise. War die Globalisierung schon lange vor den ersten Anzeichen der US-Finanzkrise als Thema für das diesjährige Weltverkehrsforum ausgewählt worden, erhielt es durch die Entwicklungen der Weltwirtschaft eine herausragende Aktualität.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde die Globalisierung vor allem als Faktor für wirtschaftliches Wachstum begriffen. In der Krise hat sich jedoch auch eine andere Seite der Entwicklung verstärkt gezeigt: Durch die wechselseitige Abhängigkeit der Märkte wurden alle Volkswirtschaften von der Krise erfasst mit der Folge schrumpfender Wirtschaftsleistungen und erheblicher Rückgänge der Wachstumszahlen.

Über die Bedeutung dieser Situation für den Verkehr und über Chancen und Möglichkeiten in der Krise diskutierten über 900 Teilnehmer aus rund 50 Staaten beim Weltverkehrsforum in Leipzig. Besonders wichtig war es, den Beitrag des Verkehrs für eine globalisierte Weltwirtschaft herauszustellen.

Die Weltwirtschaftskrise darf nicht als Vorwand für Protektionismus genutzt werden, um die Märkte nach außen abzuschotten. Freier Handel und fairer Wettbewerb sind Voraussetzung für die wirtschaftliche Erholung. Protektionistische Maßnahmen schlagen immer auf Wirtschaft und Beschäftigte im Heimatland selbst zurück. Insofern vergegenwärtigten die Diskussionen im Weltverkehrsforum nachdrücklich, dass die ökonomische Ver-

flechtung nur durch kooperatives Verhalten aller beteiligten Akteure begleitet werden kann. Das Weltverkehrsforum ist auf dem richtigen Weg, sich für die Diskussion von Lösungsansätzen zu globalen Fragestellungen als wichtiges internationales Podium zu etablieren.

Viele Staaten, darunter auch Deutschland, haben in den Foren, auf den Panels und bei den vielen bilateralen Randgesprächen bestätigt, dass mit den staatlichen Konjunkturpaketen die richtigen Maßnahmen ergriffen worden sind, um möglichst viele Arbeitsplätze zu sichern und die Wirtschaft wieder auf einen langfristigen Wachstumspfad zu bringen. Erste Anzeichen einer wirtschaftlichen Erholung bestätigen dies. Die außerordentlichen finanziellen Anstrengungen sind zugleich eine große Chance für die wirtschaftliche und verkehrspolitische Ausrichtung der Zukunft.

Gleichzeitig dürfen die Investitionen in die Infrastruktur aber keine Eintagsfliege bleiben. Wir müssen sie auch nach dem Ende der Krise fortsetzen. Denn eine weltweite leistungsfähige Infrastruktur und ein modernes Verkehrssystem sind eine entscheidende Voraussetzung für eine dauerhafte wirtschaftliche Erholung.

Die Verbraucher zeigen zudem, dass energieeffiziente und umweltfreundliche Autos auch in Phasen des Konjunkturrückganges gute Marktchancen haben. Wer hier bei Entwicklung und Markteinführung dabei ist, wird auch im globalen Wettbewerb bestehen.

Unternehmen sind daher gefordert, auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten weiter in anspruchsvolle Umwelttechniken sowie in die Qualifikation Ihrer Beschäftigten zu investieren. Ein Wettbewerb um Innovationen, um umwelt- und klimafreundliche Produkte ist nötig. Dies erfordert konkret gezielte Investitionen in neue Technologien wie die Elektromobilität, unterlegt mit einer klaren Strategie für die Mobilität der Zukunft. Unternehmen und Politik gemeinsam sind gefordert, dafür zu sorgen, dass Wirtschaft und Verkehr gestärkt aus der derzeitigen schwierigen Phase hervorgehen können.

Vor diesem Hintergrund werden wir im nächsten Jahr beim dritten Weltverkehrsforum, das vom 25. – 28. Mai 2010

stattfinden wird, das Themenspektrum „Verkehr und Innovation“ intensiv diskutieren.

Ich freue mich, dass 2010 wieder Verkehrsminister nach Leipzig kommen werden, um das Weltverkehrsforum als weltweit bedeutendste Diskussionsplattform im Verkehrssektor erfolgreich zu unterstützen. Nach dem in diesem Jahr erfolgten Beitritt Indiens zum Kreis der ITF-Mitgliedstaaten sehen wir gespannt dem künftigen Beitritt interessierter Staaten, z.B. Brasilien und China, entgegen.

Verkehrsminister und Regierungsvertreter aus 52 Staaten sowie Spitzen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung werden dann die Zukunft von Leipzig aus ein weiteres Stück gemeinsam mitgestalten.





Verkehr für eine Globale Wirtschaft

Herausforderungen und Chancen in der Wirtschaftskrise



Höhepunkte der Keynote von Jacques Attali

Lehren aus der Krise



Jacques Attali,
Wirtschafts-
wissenschaftler und
Schriftsteller

14

Verkehr ist einer der Bereiche, in denen sich der wirtschaftliche Fortschritt am meisten bemerkbar gemacht hat. Er ist ein Wachstumsfaktor, hat aber auch eine eindämmende Wirkung, zumal er sich stark auf die Umwelt auswirkt. Derzeit ist Verkehr ein Schlüssel zum Verständnis der Wirtschafts- und Finanzkrise. Wenn ich zur Krise und ihrer voraussichtlichen Dauer befragt werde, tendiere ich zu einer eher pessimistischen Sicht. Meiner Ansicht nach sind wir erst am Anfang. Es zeichnen sich einige Mechanismen ab, die auf drei verschiedenen Ebenen wirken.

Lassen Sie uns zunächst die Vereinigten Staaten betrachten, und die vielen komplizierten Verbindungen, die zwischen Krediten, Banken, Immobilien, der Automobilindustrie sowie anderen Konsumgütern bestehen. Übermäßiger Einsatz von Fremdkapital und zum Beispiel die Aufnahme schlechter Hypotheken, das ist der erste Mechanismus.

Dies ermöglichte die Entwicklung des zweiten Mechanismus: Banken bildeten sogenannte Kreditpools, die hohe Gewinne abwarfen, bei eindeutig unterschätzten Risiken. Der dritte Mechanismus ist der Umstand, dass es – auf lokaler Ebene – keinerlei echte Regelung oder Kontrolle dieser Entwicklungen gab. Im Gegensatz dazu hat Europa in den letzten 30 Jahren einen gemeinsamen Markt mit bindenden Vorschriften geschaffen. Das ist es, was die Welt heute braucht: einen gemeinsamen Markt der durch einen einheitlichen Katalog von Vorschriften geregelt wird. Wir brauchen aber nicht nur gesetzliche Bestimmungen, sondern müssen auch deren Einhaltung durchsetzen.

Es ist gut möglich, dass wir derzeit noch nicht das Ende der Krise sehen. Die Signale sind vielfältig und widersprüchlich. Während sich einige Branchen noch mitten in der Krise befinden, ist in anderen bereits ein Aufschwung zu erahnen. Wir haben einen großen Abschwung erlebt: minus 60 bis 70 Prozent des Wirtschaftswachstums in einigen Sektoren. Allerdings befinden sich die Finanzmärkte in einem Prozess der Umstrukturierung, Aktienkurse beginnen zu steigen, einige Länder, etwa China, verzeichnen sogar bereits wieder Wachstumsraten. Abermilliarden sind investiert worden, Banken können wieder Liquidität anbieten und Kredite aufnehmen. Wir spüren erstmalig wieder eine gewisse wirtschaftliche Dynamik und ich hoffe wirklich, dass diese Erholung dauerhaft ist.

Doch wie sieht es mit dem Cash-Flow der Banken aus? Ist er nachhaltig? Wenn nicht, was bedeutet das für die Haushaltspläne der großen Länder, ihre Liquidität und ihren Cash-Flow? Es ist gut möglich, dass der aktuelle Konjunkturaufschwung nicht dauerhaft ist. Und das Vertrauen in Währungen und Haushalte? Das globale Defizit explodiert zurzeit, allorts ist Überschuldung festzustellen. Wir wissen aber, dass wir die Krise nur überwinden können, indem wir die Verschuldung zurückfahren.

Angesichts dieser Fragen und im Hinblick auf das Ausmaß der Krise lässt sich nicht mit Gewissheit sagen, wann – und ob überhaupt – wir es schaffen werden, sie zu überwinden.

Drei Szenarien sind einen Blick wert. Zunächst einmal: Wir gehen davon aus, dass die Krise sich noch vertiefen wird, dass sich die

Rezession vertieft, dass Wachstumsraten der Weltwirtschaft auch weiterhin bei Null liegen, oder sogar negativ ausfallen. In einem zweiten Szenario, fahren wir einfach fort, exzessiv Anleihen aufzunehmen und Schulden aufzuhäufen – mit allen negativen langfristigen Konsequenzen. Drittens kann es sein, dass wir eine weitere Wachstumsphase erleben, mit einer hohen Sparquote und hohen Spareinlagen, immer vorausgesetzt, dass wir – trotz gelegentlicher Volatilität – wieder hohe Wachstumsraten sehen.

Wir Europäer haben unsere Lehren aus der Geschichte gezogen. Wir wissen, dass wir, um Defizite zu überwinden, unsere Budgets, Bestimmungen und Verordnungen austarieren müssen. Wir wissen, dass wir Steuern und Vorschriften brauchen – nicht mehr, sondern bessere. Schließlich gibt es Regelungen, etwa die Basler Eigenkapitalvereinbarung. Aber Basel wird nicht konsequent angewendet. Der Solvabilitätskoeffizient von Banken zum Beispiel ist im Baseler Abkom-

men geregelt, danach darf die Fremdkapitalquote im Kreditgeschäft das Zwölfwache des Eigenkapitals nicht überschreiten. Diese Regeln sind jedoch einfach nicht eingehalten worden. Folglich müssen wir dafür sorgen, dass Bestimmungen eingehalten und Überschreitungen geahndet werden.

Wenn es eine Lektion gibt, die wir aus der Finanzkrise für unsere Zukunft lernen können, dann ist es die Tatsache, dass unregulierte Märkte sich zu einem echten Problem entwickeln können, wenn wir noch größeren Herausforderungen gegenüberstehen – beispielsweise dem Klimawandel.

Deshalb glaube ich, dass sich die Geschichte wiederholen wird, wenn wir unsere Lektionen nicht lernen. Für den Verkehrssektor in der Krise bedeutet dies, dass wir gemeinsame Regeln auf internationaler Ebene brauchen, und auch neue Vorschläge, wie sich Transport mit zukünftigen Herausforderungen vereinbaren lässt.



Höhepunkte der Keynote von Ray LaHood

Ein kooperativer Ansatz



Ray LaHood,
U.S. Secretary of
Transportation

16

Wie wir alle wissen, stehen wir weltweit vor großen Herausforderungen. Die globale Kreditkrise beispielsweise macht es schwer, unsere Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aufrecht zu erhalten, obwohl wir auf sie angewiesen sind, um Menschen und Güter rund um die Welt zu transportieren.

In diesem Zusammenhang erzielen wir Fortschritte, indem wir kooperative Vereinbarungen zu Forschung und Technologie treffen, gemeinsam Standards durchsetzen, die Sicherheit und umweltgerechte Verhaltensweisen in der globalen Lieferkette gewährleisten, der maritimen Wirtschaft eine wirksame Beratung und Ausbildung anbieten, um ihr beim Kampf gegen Piraterie zu helfen, und indem wir uns anhaltend für die Öffnung unserer Grenzen für den freien Handel einsetzen. Dies ist erst der Anfang. Es wird nicht einfach sein, diese Ziele zu erreichen, und wir werden nicht immer einer Meinung sein. Aber wir sind voneinander abhängig – heute mehr denn je. Unsere wirtschaftlichen Höhen und Tiefen schwappen wellenleich über die Grenzen der Kontinente hinweg.

Unsere Entscheidungen zur Energiepolitik und zum Kraftstoffverbrauch beeinflussen die Marktpreise für Öl wie auch das Tempo des Klimawandels. Wie Präsident Obama vor kurzem sagte: „Bei der Geschichte einer Nation geht es nicht darum, was einem leicht fällt. Es geht darum, auch in schwierigen Zeiten die Gelegenheit zu nutzen, Krisen in Chancen zu verwandeln, und dafür zu sorgen, dass wir gestärkt aus solchen Zwangslagen hervorgehen.“

Ich glaube, wir alle teilen diese Einstellung. Dieses Forum ist ein hervorragender Ort, um diese Arbeit voranzubringen.

In den USA reagieren wir auf die Herausforderungen mit kurz- und langfristigen Strategien, die sicherstellen sollen, dass unsere Verkehrssysteme auch weiterhin einen entscheidenden Anteil an unserer wirtschaftlichen Entwicklung zu Hause, und unserer Teilnahme am internationalen Handel im Ausland haben. Der American Recovery and Reinvestment Act, den Präsident Obama vor drei Monaten unterzeichnete, sieht ein bahnbrechendes Hilfspaket über 787 Mrd. Dollar vor. Die US-Wirtschaft wird durch gezielte, kurzfristige Investitionen in Infrastruktur, Energie, und andere wichtige Bereiche, sowie durch Steuererleichterungen gefördert. 48 Mrd. Dollar gehen an das Verkehrsministerium. Dieser Betrag wird in Straßen, Brücken, Transit-Systeme, Seehäfen, Flughäfen und andere wichtige Infrastruktur investiert. Dies ist eine bemerkenswerte und historische Leistung, und wir verwalten die Mittel mit großer Effizienz.

Als Ergebnis unserer Bemühungen konnten wir im Rahmen des Recovery Acts bislang fast 13 Mrd. Dollar in den Verkehrssektor pumpen. Weitere Milliarden werden folgen, die ebenfalls direkt der Wirtschaft zugute kommen werden. Diese Bundesmittel ermöglichen es allen 50 Staaten, dringend erforderliche Reparaturen und Aufwertungen z.B. von Straßen, Brücken, Transitsystemen, Hafenanlagen, und Rollbahnen auf Flughäfen zu bewerkstelligen. Ein Teil der Mittel dient der Finanzierung sauberer, grüner

Transit-Fahrzeuge, die zur Verringerung der Treibhausgase beitragen. Dies sind Investitionen, die die meisten Bundesstaaten aufgrund von Budgetkürzungen selbst einfach nicht leisten können. So fördert die Bundesregierung die Wirtschaft vor Ort und erhält oder schafft damit Tausende von gut bezahlten Arbeitsplätzen. Viele dieser Arbeitsplätze sind „grün“.

Mit dem Recovery Act beschreiten wir auch im Bereich des Hochgeschwindigkeits- und Personenschienenverkehrs für Amerika neue Wege. Präsident Obama hat mehr als acht Mrd. Dollar für neue und wiederbelebte Korridore im ganzen Land vorgesehen. Dies ist mit Abstand die größte einzelne Investition des Bundes in den Schienenpersonenverkehr in der US-Geschichte.

Wenn wir in die Zukunft schauen, so erkennen wir, dass die USA noch mehr tun müssen, um ein vielfältiges, ökologisch nachhaltiges, multimodales Verkehrsnetz zu entwickeln, damit unsere Wirtschaft in Bewegung bleibt und unsere Kommunen lebenswerter werden. Der Präsident hat kürzlich Pläne angekündigt, Treibhausgasemissionen substantiell zu reduzieren und höhere gesetzliche Anforderungen an die Treibstoffeffizienz bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit dem Modelljahr 2012 einzuführen. Dies ist eine wichtige Initiative, die den Verkehr in den USA wesentlich sauberer und umweltfreundlicher machen wird.

Im Schienengüterverkehr entwickeln wir im Moment neue nationale Frachtkorridore, die uns helfen werden, Lkw, Binnenschiffe und Züge in ganz Nordamerika besser zu nutzen.

Wir sind auch dabei, die Entwicklung wichtiger Häfen zu beschleunigen, um den Fluss des Güterverkehrs zu erleichtern. Und wir investieren im Rahmen des Recovery Acts 100 Mio. Dollar in die Förderung kleiner Werften. Die oberste Priorität in der Luftfahrt hat das so genannte NextGen-Programm, im Rahmen dessen unser Flugüberwachungssystem modernisiert und fit für das 21. Jahrhundert gemacht wird. NextGen wird den Luftverkehr sicherer, effizienter und umweltverträglicher machen. Ein wichtiger Teil dieser Bemühungen sind ehrgeizige Ziele zur Reduzierung von Emissionen und Lärmbelastung. Aber wie wir wissen, enden Umweltprobleme nicht an Staatsgrenzen. Deshalb ist es gut zu sehen, dass die EU Fortschritte bei SESAR gemacht hat – dem Gegenstück zu NextGen.

Die USA, Europa und Asien müssen ein Beispiel setzen, indem sie den Klimawandel wirksam bekämpfen und das Tempo für die Innovation in allen Verkehrsträgern vorgeben. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, diese Verbindungen zu verbessern, und den Verkehr dazu nutzen, unsere Völker in Frieden und Wohlstand zu vereinen.



Höhepunkte der Keynote von Antonio Tajani

Die europäische Antwort auf die Krise



Antonio Tajani,
Vizepräsident,
Europäische
Kommission

18

Es kann nicht geleugnet werden, dass zwischen der Finanzkrise und der Verkehrsbranche ein direkter Zusammenhang besteht. Alle Betreiber stehen vor den gleichen Fragen, die Krise hat sich auf jeden Sektor ausgewirkt. Die Nachfrage nach Transportdienstleistungen, insbesondere im Güterverkehr, ist dramatisch zurückgegangen, die Preise sinken, während die Kosten für die Nutzung der Infrastruktur steigen.

Dennoch: die Fähigkeit, Güter schnell und effizient befördern zu können, ist eine wesentliche Voraussetzung für Wachstum. Seit dem Beginn der Krise habe ich gesagt, dass wir mit Investitionen in den Verkehr und die Infrastruktur reagieren müssen, also in eine Branche, die zehn Prozent der Arbeitsplätze in Europa stellt. Jedoch reicht dies natürlich nicht. Wir müssen auch den zukünftigen Bedarf antizipieren und die Wettbewerbsfähigkeit Europas in diesem Sektor stärken.

Wir alle hier teilen die Auffassung, dass dem Verkehr im Wirtschaftsgefüge eine Schlüsselrolle zufällt. Deshalb sehen die Konjunkturpakete der europäischen Staaten solch hohe Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vor. Wir müssen uns darauf konzentrieren und diese Investitionen in die Infrastruktur leisten, sowohl für Projekte, die bereits in der Planungsphase oder im Bau sind, als auch für künftige Programme.

Trotzdem bin ich auch davon überzeugt, dass diese Krise auch eine Chance ist – wenn wir eine koordinierte Strategie auf der operativen, finanziellen und politischen

Ebene verfolgen. Da es sich um eine globale Krise handelt, sollten wir uns nicht auf protektionistische Maßnahmen verlegen oder eine Festung um uns herum bauen. Koordinierte Strategien können nicht einfach an den Grenzen der Europäischen Union aufhören. Wir sollten darüber hinaus schauen und auch die Mittelmeer-Länder außerhalb der EU, die Länder an den östlichen Grenzen der EU und Afrika einbeziehen.

Die USA haben 48 Mrd. Dollar in die Infrastruktur investiert: ein spektakulärer Betrag – viel mehr, als wir hier ausgeben können. Aber schauen wir, was wir in unserem europäischen Haushalt mobilisieren konnten, aus dem Haushalt der Gemeinschaft oder durch die Europäische Investitionsbank. Lassen Sie uns auch nicht die erheblichen Investitionen auf der Ebene der Mitgliedstaaten aus den Augen verlieren. Mit dem Stabilitäts- und Wachstumspakt der Europäischen Union begegnen wir der akuten Krise. Wir versuchen, ein Katalysator für Investitionen zu sein, und so die Finanzmärkte und Unternehmen zu unterstützen. Deshalb haben wir das Kapital der Europäischen Investitionsbank erhöht und den Europäischen Fonds für Energie, Klimawandel und Infrastruktur, den sogenannten „Marguerite 2020-Fonds“, initiiert, der in Umwelt-, Energie-, Infrastruktur- und Verkehrsprojekte der Mitgliedstaaten investiert wird. Natürlich ermutigen wir auch den privaten Sektor, sich zu engagieren, etwa im Rahmen von Public-Private-Partnership (PPP) Projekten.

Im Jahr 2009 konnten wir 500 Mio. Euro für ausführfähige Projekte im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

zuweisen, deren Hebelwirkung auf die öffentlichen Finanzen auf fünf Mrd. Euro geschätzt wird. Darüber hinaus sieht das jährliche mehrjährige Budget für TEN-V 500 Mio. Euro für 2009 vor.

In diesem Zusammenhang hat sich die Kommission für dieses Jahr zu einer Überprüfung der TEN-V-Politik verpflichtet. Hierfür haben wir einen gemeinschaftsweiten Ansatz auf Grundlage eines wirklich europäischen und multimodalen Konzeptes vorgeschlagen. Dies wird eine intelligente Steuerung der Verkehrsströme ermöglichen, beispielsweise durch den weit verbreiteten Einsatz von intelligenten Verkehrs-Management-Systemen und ERTMS.

Voraussetzung für einen Erfolg der Überarbeitung der TEN-V-Politik wird sein, mehr Mittel zu mobilisieren, und zwar auf

nationaler wie europäischer Ebene, aus öffentlichen wie auch privaten Quellen. Bei diesem Thema arbeiten wir eng mit der Europäischen Investitionsbank zusammen.

Ich bin davon überzeugt, dass diese Krise eine Chance für die Branche darstellt. Meines Erachtens können wir uns ein weiteres Zögern einfach nicht leisten. Es muss allen klar sein, dass Investitionen in den Verkehr ein wichtiges Mittel zur Förderung des Wirtschaftswachstums darstellen. Schließlich sollte dem Verkehr auf lange Sicht sein rechtmäßiger Platz in den Staatshaushalten eingeräumt werden. Außerdem müssen die Staaten auch weiterhin ihre Ressourcen koordinieren.

Die Krise erfordert eine globale Antwort. Die Europäische Gemeinschaft ist bereit, ihre Rolle zu übernehmen.



Zentrale Botschaften der Ministerkonferenz



20

Auf dem Weltverkehrsforum 2009 zum Thema „Verkehr für eine globale Wirtschaft: Herausforderungen und Chancen in der Wirtschaftskrise“ trafen die Verkehrsminister mit Vertretern der Industrie, der Wissenschaft und der Zivilgesellschaft zusammen. Die aus der Diskussion im Kreise der Minister hervorgehenden Kernbotschaften unterstrichen die Bedeutung:

- effizienter Verkehrssysteme und solider Investitionen;
- weiterer Fortschritte in Richtung offener Märkte;
- der Auseinandersetzung mit unbeabsichtigten sozialen und ökologischen Auswirkungen der Globalisierung;
- der Erschließung angemessener Finanzierungsmittel für den Verkehr und die Priorisierung der knappen Ressourcen;
- zuverlässiger und sicherer Lieferketten.

Ein effizientes globales Verkehrssystem wird für den wirtschaftlichen Aufschwung von großer Bedeutung sein. Die Minister

äußerten ihre Besorgnis über die gravierenden Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise auf den Verkehrssektor. Sie betonten die tragende Rolle des Verkehrs als Voraussetzung für eine erfolgreiche Wirtschaft und das Wohl der Gesellschaft. Verkehrsinvestitionen können ein wichtiger Teil gut gestalteter Konjunkturpakete sein – vorausgesetzt, die Prioritäten sind auf Basis einer gründlichen Bewertung sachgerecht gesetzt, die Investitionen können schnell umgesetzt werden und tragen zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele bei.

Handel und offene Märkte sind der Schlüssel zur weltweiten Wirtschaftserholung. Protektionistische Maßnahmen sind keine langfristig tragfähige Lösung. Dort, wo die Märkte geöffnet wurden, gab es beträchtliche Vorteile für Wirtschaft und Menschen. Die derzeitige Wirtschaftskrise wird den grundlegenden Trend zu zunehmender Globalisierung und weltweiter Arbeitsteilung nicht umkehren. Der Prozess der Marktöffnung und des Wettbewerbs muss weiter vorangetrieben werden, ohne soziale Gerechtigkeit sowie die Verbesserung von Qualität, Sicherheit und Umweltstandards zu vernachlässigen.

Die wirtschaftliche Erholung im Verkehrsbe-
reich sollte ökologisch nachhaltig sein. Eine Vereinbarung bei der UN-Klimaschutzkonferenz in Kopenhagen (COP 15) und in anderen Organisationen, wie der IMO oder der ICAO, sollte internationale Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen im Verkehrsbe-
reich fördern und auf den Schlussfolgerungen des Weltverkehrsforums von 2008 aufbauen. Wenn Regierungen zusammen ar-

beiten, können sie einen kosteneffizienten, CO₂-reduzierten Verkehr voranbringen, der die Herausforderungen der Zukunft meistert und die Bedürfnisse der Menschen, der Industrie und der Weltgemeinschaft erfüllt.

Es ist erforderlich, hohe langfristige Investitionen im Verkehrsbereich sicherzustellen. Während die Verantwortung der Regierungen für Planung und Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur bestätigt wurde, hob man auch die Bedeutung privater Investitionen und öffentlich-privater Partnerschaften hervor. Investitionen in das globale Verkehrssystem sollten auf einer soliden Analyse sowie zuverlässigen Bewertungsgrundlagen für den Entscheidungsprozess basieren.

Internationale Lieferketten müssen sicher und zuverlässig sein. Eine koordinierte und risikobasierte Regelung ist entscheidend, um zu garantieren, dass Wirtschafts- und Sicherheitsvorteile kosteneffizient und

gerecht erreicht werden. Die Verbesserung grenzüberschreitender Verkehre birgt enormes Potenzial zur Effizienzsteigerung und Erleichterung des Handels. Die Minister sind fest entschlossen, weiterhin auf internationaler Ebene zusammen zu arbeiten. Das Weltverkehrsforum stellt für dieses Engagement ein wichtiges Forum dar. Die aktuellen Herausforderungen bieten eine einzigartige Chance, politische Maßnahmen, Systeme und Technologien zu überdenken, zu überprüfen und zu reformieren, um die Entwicklung in Richtung eines nachhaltigen und effizienteren globalen Verkehrssystems zu fördern. Innovation wird ein Schlüssel zum Erfolg sein: Die Minister waren sich einig, dass Innovation zum Hauptthema des Weltverkehrsforums 2010 gemacht werden sollte.

*Hintergrundberichte von Experten sowie des Sekretariats finden Sie auf der ITF-Website:
<http://www.internationaltransportforum.org>*





Panels





Anthony Albanese

Minister für Infrastruktur, Verkehr, Regionale Entwicklung und örtliche Selbstverwaltung, Australien



Camiel Eurlings

Minister für Verkehr, öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft, Niederlande



Rüdiger Grube

Vorstandsvorsitzender, Deutsche Bahn AG, Deutschland



Joachim Hunold

Vorstandsvorsitzender, Air Berlin, Deutschland



Candan Karlıtekin

CEO, Turkish Airlines, Türkei





Leif Östling

CEO, Scania, Schweden



John Rice

Vice Chairman, General Electric



Wolfgang Tiefensee

Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung, Deutschland



Ronald Widdows

CEO, Neptune Orient Lines, Singapore



Rapporteur: Anthony Venables

Professor der Wirtschaftswissenschaften,
Centre for Analysis of Resource Rich
Economies, Oxford University, Großbritannien

25



Panel 1, Runde 1:

Verkehr und Wirtschaftskrise Wirtschaftliche Auswirkungen

Panel 1, Runde 1:

Verkehr und Wirtschaftskrise Wirtschaftliche Auswirkungen



„Eine Rückkehr zum Protektionismus wäre völlig, völlig falsch.“

Rüdiger Grube,
Deutsche Bahn

Die weltweite Wirtschaftskrise hat den globalen Passagier- und Warenfluss verringert, und dadurch viele Hersteller, Verkehrsunternehmen und Einrichtungen unter Druck gesetzt. Dies wiederum hat erhebliche Auswirkungen auf Millionen von Menschen, deren Arbeitsplätze vom Verkehrssektor abhängen.

In der ersten Runde des Panels zu den „Wirtschaftlichen Auswirkungen“ diskutierten Minister, Vorstandsvorsitzende und hochrangige Experten, wie die stark zurückgegangene Nachfrage, die volatilen Kraftstoffpreise und Liquiditätsengpässe sich weltweit auf das Geschäft auswirken. Die Podiumsmitglieder gingen auch der Frage nach, was nationale Regierungen und internationale Organisationen unternehmen können und sollten, um die Auswirkungen der Krise auf den Sektor zu lindern und die Konjunktur anzukurbeln.

Eine zweite Runde verlagerte anschließend den Fokus auf die „Sozialen und Ökologischen Auswirkungen“ des Abschwungs. Hier wurde untersucht, welche Maßnahmen erforderlich sind, um die sozialen Folgen der wirtschaftlichen Rezession abzufedern und wie ökologische Ziele auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten erreicht werden können.

WIRTSCHAFTLICHE AUSWIRKUNGEN

Der Verkehrssektor ist von der weltweiten Wirtschaftskrise schwer getroffen worden. Mehrere Diskussionsteilnehmer bemerkten, dass es aufgrund der notleidenden globalen Finanzmärkte bei allen Verkehrsträgern an

Kredit für die Wartung bestehender und die Entwicklung neuer Infrastrukturen und Ausrüstungen fehlt. Ein neu entstandener „Nationalismus“ bei den Banken hat in einer Reihe von Staaten die Verfügbarkeit finanzieller Mittel für den Verkehr eingeschränkt. Mangelnde Liquidität stellt weiterhin ein Problem für die Finanzierung von Verbesserungen der Verkehrssysteme dar.

Das Panel kam zu dem Schluss, dass internationale Zusammenarbeit den Weg für eine Erholung ebnet, und dass ein besserer Zugang und eine bessere Verbindung zwischen Märkten und unter allen Verkehrsträgern eine Vision für den Erfolg in der Zukunft bietet.

Globalisierung und Investitionen in Forschung und Entwicklung: Der Weg in die Zukunft bleibt konstant

Die Globalisierung darf nicht als Reaktion auf die Krise rückgängig gemacht werden, sagte **Rüdiger Grube**, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn. Die Krise sollte als Chance gesehen werden, in Forschung und Entwicklung zu investieren. Er räumte ein, dass die Automobilindustrie in diesem Zusammenhang wesentlich schneller sei als die Bahnindustrie.

Dabei werden zunehmend ökologische Aspekte zu berücksichtigen sein, so Rüdiger Grube. Es müssten effiziente und faire Bedingungen für Investitionen in den Schienenverkehr sowie die Automobilindustrie gewährleistet sein. Der deutsche Verkehrsminister **Wolfgang Tiefensee** unterstützte diesen Appell, und forderte eine bessere Verteilung des Verkehrs



„Eine effizientere Integration der verschiedenen Verkehrsträger ermöglicht einen wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Verkehr.“

Wolfgang Tiefensee,
Bundesminister für
Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung,
Deutschland



Moderator:
Melinda Crane,
Moderatorin und
internationale
Rundfunkjournalistin

auf die verschiedenen Verkehrsträger. So sollen etwa mehr Güter auf die Schiene und Wasserwege verlagert werden.

Schifffahrt hält Veränderungen der Handelsströme stand; eine andere „Weltordnung“ als Folge der Krise

Die Schifffahrt ist implizit mit der Wirtschaft verbunden. Sie neige dazu, die Auswirkungen von konjunkturellen Schwankungen noch vor anderen Bereichen des Sektors zu spüren, so **Ron Widdows**, CEO von Neptune Orient Lines. Mehrere Faktoren trugen schon zu einem sektoralen Abschwung bei, als die Krise hereinbrach, die Laufzeiten in der Off-shore-Produktion zum Beispiel, und – damit verbunden – ein allmählicher Rückgang von Direktinvestitionen im Ausland.

Ron Widdows stellte fest, dass es bereits vor der Krise Anzeichen eines zyklischen Abschwungs in der Containerschifffahrt gegeben habe. Der jähe Nachfrageeinbruch und die schwindende Liquidität der Finanzmärkte in der Krise habe diese noch verschärft. Darüber hinaus habe es einige Zeit lang „unverantwortliche Investitionen“ gegeben: übermäßige Bestellung neuer Schiffe, die zu Überkapazitäten geführt haben. Der derzeitige Mangel an Liquidität in den Märkten werde sich demnach nicht zwingend nachteilig auf die Schifffahrt auswirken, da der Sektor derzeit nicht auf neue Investitionen angewiesen sei.

Die Schaffung von Arbeitsplätzen und Investitionen in die Infrastruktur würden jetzt wahrscheinlich auf eine robustere Art und Weise vonstatten gehen, was den Zugang zu niedrigeren Arbeitskosten eröffne, etwa in

China. Auch wenn die Wirtschaft sich erhole, werde die Welt nicht wieder so werden, wie sie einmal war, prophezeite Ron Widdows. Die Wachstumsraten in vielen Ländern werden geringer ausfallen, das Binnenwachstum in China und Indien rasant ansteigen. Dies werde erhebliche Auswirkungen auf die Handelsströme haben.

Fluglinien - Anpassung von Geschäftsmodellen

Fluglinien befinden sich in einem Prozess der Umstrukturierung. Angesichts der Auswirkungen der Wirtschaftskrise und der Überkapazitäten in der Branche, welche über viele Jahre aufgrund relativ einfach zu erlangender Kredite und des raschen Anstiegs der Zahl der Marktteilnehmer entstanden sind, werden Geschäftsmodelle revidiert. Dies bedeutet zum Beispiel eine Neukonfiguration verfügbarer Produkte, damit dem Preis, den der Fahrgast zu zahlen bereit ist, besser entsprochen werden kann. Es bedeutet auch eine Konzentration auf das Kerngeschäft (z.B. weniger Duty-free-Verkäufe an Bord) mit geringeren Quersubventionen, so **Candan Karlitekin**, CEO von Turkish Airlines.





„Die große Gefahr ist der Protektionismus.“

John Rice,
General Electric

28



„Wir müssen die Verknüpfung des politischen- mit dem Investitionszyklus zerschlagen.“

Anthony Albanese,
Minister für
Infrastruktur,
Verkehr, regionale
Entwicklung
und örtliche
Selbstverwaltung
Australien

Auch **Joachim Hunold**, Vorstandsvorsitzender von Air Berlin, vertrat die Auffassung, dass Märkte in Zeiten der Krise zur Konsolidierung neigten und Kapazitäten angepasst werden müssten. Bei entsprechenden Markt- und Rahmenbedingungen hätten sich Fluggesellschaften mit solchen Umständen in der Vergangenheit gut arrangiert.

Einige Diskussionsteilnehmer forderten neue weltweite Marktbedingungen, die dem Sektor ein effizientes Funktionieren erlauben. Es herrschte allgemeine Übereinstimmung darüber, dass globale Probleme nach globalen politischen Antworten verlangten – als Beispiel hierfür wurde der Emissionshandel im Luftverkehr angeführt.

Minister Tiefensee erklärte, dass für die Luftfahrtindustrie ein einheitlicher internationaler Luftraum mit einheitlichen Regeln und einem Flugsicherungssystem von entscheidender Bedeutung sei. Australiens Verkehrsminister **Anthony Albanese** stimmte dem zu. Ohne einen weltweit einheitlichen Luftraum entstünden Verzerrungen, die vor allem zum Nachteil der südlichen Hemisphäre wirken würden, und zwar insbesondere, wenn der Emissionshandel auf den so genannten „first point of landing“ abstelle.

Auch Joachim Hunold unterstützte die Forderung nach einem einheitlichen internationalen Luftraum. Er wies darauf hin, dass es in Europa 47 verschiedene Kontrollzentren gebe, aber nur ein einziges in den USA. Dies habe zur Folge, so erklärte er, dass Flugzeuge in Europa häufig Umwege fliegen müssten, und deshalb höhere Kosten und CO₂-Emissionen verursachten.

Nachfragerückgang in der Automobilindustrie

Leif Östling, CEO von Scania, reflektierte die Auswirkungen der Krise auf die Güterkraft- und Personenverkehrsbranche. Er bestätigte, dass die Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2009 gegenüber dem ersten Quartal 2008 um 90 Prozent zurückgegangen sei. Die wirtschaftliche Krise sei für Hersteller von Geräten ein schwerer Schlag gewesen.

Als Folge der Kreditkrise müssten insbesondere kleine und mittlere Unternehmen um die Aufrechterhaltung ihres Arbeitskapitals kämpfen. Darüber hinaus steige das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotten um zwei bis zweieinhalb Jahre, was zu höheren Emissionen führe und ein größeres Sicherheitsrisiko darstelle. Bei stark reduzierter Nachfrage und geringerem Verkaufsvolumen stiegen außerdem die Produktentwicklungskosten im Verhältnis zum Umsatz.

Aufgabe für Regierungen: Konjunkturpakete müssen offene Märkte erhalten und längerfristige Ziele im Auge behalten

John Rice, Vize-Vorsitzender von General Electric, wies darauf hin, dass Konjunkturpakete aufgelegt werden, um Arbeitsmärkte zu erhalten. Auch wenn es erste Anzeichen dafür gebe, dass die Programme hier erfolgreich seien, bestehe die Gefahr protektionistischer Tendenzen. Dies lasse sich in einigen Fällen aus dem Wortlaut der Vorschriften für die Zuweisung von Mitteln ableiten.

Der niederländische Verkehrsminister **Camiel Eurlings** teilte diese Sorge und forderte, dass Konjunkturpakete „rechtzeitig, befristet und zielgerichtet“ sein müssten. Gleichzeitig mahnte er Wachsamkeit angesichts wachsender öffentlicher Defizite an.

Erhaltung des Gleichgewichts in Konjunkturpaketen

Minister Albanese erläuterte die Reaktion Australiens auf die Krise. Der Schwerpunkt liege dabei auf der Finanzierung von Straßen- und Schieneninfrastrukturprojekten. Zwar sei es einfacher, Straßenbau- als Schienenprojekte voranzutreiben. Er mahnte aber die politischen Entscheidungsträger, in Produktivität zu investieren und so eine Marktverzerrung zu vermeiden.

Albanese wies auch auf die Widersprüche hin, die sich daraus ergäben, dass politische Entscheidungen über Investitionen oft auf Druck der Bevölkerung eher kurzfristig, mit einem Zeithorizont von drei oder vier Jahren getroffen würden, obwohl Investitionen für die Infrastruktur in Zyklen von etwa zehn Jahren verliefen.

Per Definition zahlen sich Investitionen in die Infrastruktur erst auf die längere Sicht aus. Daher sollten Investitionsentscheidungen, die aus der unmittelbaren Notwendigkeit, Arbeitsplätze zu schaffen, getroffen werden, auch längerfristige Ziele berücksichtigen, etwa die Bekämpfung des Klimawandels.

Minister Eurlings wies auf die Notwendigkeit einer Effizienzsteigerung im Verkehr hin. Dies könne insbesondere durch den Abbau bürokratischer Hürden bei der Entscheidung

über Investitionen und durch die Vereinfachung von Verwaltungsverfahren an Grenzübergängen erreicht werden.

Bedarf für koordiniertes Vorgehen

Die Diskussionsteilnehmer waren sich einig, dass eine Zusammenarbeit über nationale Grenzen hinweg – vor allem bei Innovationen (z.B. Elektrofahrzeuge) und Klimaschutz – unerlässlich sei. Internationale Lösungen seien insbesondere im Emissionshandel in der Luftfahrt erforderlich, sowie bei der Schaffung steuerlicher Anreize zur Förderung von Innovationen.

Die Podiumsmitglieder stimmten darin überein, dass Regierungen zusammenarbeiten müssen, um gerechte Marktbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger sicherzustellen. Als vielleicht am wichtigsten wurde erachtet, dass Staaten die kontinuierliche Offenheit der Märkte sicherstellen müssten – vor allem in aktuell wirtschaftlich schwierigen Zeiten. Markteintrittsbarrieren im Straßenverkehr sowie im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene müssen abgebaut werden.



„Kurzfristige Konjunkturpakete müssen rechtzeitig, befristet und zielgerichtet sein.“
Camiel Eurlings,
Verkehrsminister der
Niederlande





Peter Bakker

CEO, TNT



George Dragnich

Executive Director for Social Dialogue,
International Labour Organization



Christian Felber

Sprecher, Attac Österreich



Stelios Haji-Ioannou

Präsident, easyGroup PLC, Großbritannien





Geoff Hoon
Verkehrsminister, Großbritannien



Moritz Leuenberger
Bundesrat und Vorsteher des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Schweiz



Graham Smith
Senior Vice President, Toyota Motor Europe



Rapporteur:
Anthony Venables
Professor der Wirtschaftswissenschaften, Centre for Analysis of Resource Rich Economies, Oxford University, Großbritannien



Panel 1, Runde 2:

Verkehr und Wirtschaftskrise Soziale und Ökologische Auswirkungen

Panel 1, Runde 2:

Verkehr und Wirtschaftskrise Soziale und Ökologische Auswirkungen

Die weltweite Wirtschaftskrise hat den globalen Passagier- und Warenfluss verringert und dadurch viele Hersteller, Verkehrsunternehmen und Einrichtungen unter Druck gesetzt. Dies wiederum hat erhebliche Auswirkungen auf Millionen Menschen, deren Arbeitsplätze vom Verkehrssektor abhängen.

In der ersten Runde des Panels zu den „Wirtschaftlichen Auswirkungen“ diskutierten Minister, Vorstandsvorsitzende und hochrangige Experten, wie die stark zurückgegangene Nachfrage, die volatilen Kraftstoffpreise und Liquiditätsengpässe sich weltweit auf das Geschäft auswirken. Die Podiumsmitglieder gingen in der Sitzung auch der Frage nach, was nationale Regierungen und internationale Organisationen unternehmen können und sollten, um die Auswirkungen der Krise auf den Sektor zu lindern und die Konjunktur anzukurbeln.

32



In dieser zweiten Runde verlagerte sich der Fokus der Diskussion auf die „Sozialen und Ökologischen Auswirkungen“ des Abschwungs. Hier wurde untersucht, welche Maßnahmen erforderlich sind, um die sozialen Folgen der wirtschaftlichen Rezession abzufedern und wie ökologische Ziele auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten erreicht werden können.

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE AUSWIRKUNGEN

Prognosen zufolge werden der Energieverbrauch durch den Verkehr und der damit verbundene CO₂-Ausstoß bis zum



Jahr 2030 um etwa 80 Prozent steigen. **Rajendra Pachauri**, Nobelpreisträger und Vorsitzender des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (IPPC), erklärte in seiner Ansprache auf dem Weltverkehrsforum 2008, dass ein weiterer Ausstoß von Treibhausgasen auf oder gar über dem jetzigen Niveau im 21. Jahrhundert zu weitaus stärkerer Erwärmung und Veränderungen im globalen Klimasystem führen würden, als sie im 20. Jahrhundert zu beobachten waren – mit spürbaren Auswirkungen auf Menschen in aller Welt.

Die aktuelle Wirtschafts- und Finanzkrise erschwert die Bemühungen des Transport-

„Der Abschwung darf nicht als Vorwand dienen, die Anpassung der Wirtschaft an eine völlig andere Grundlage aufzuschieben. Darin liegt die Herausforderung des Klimawandels.“
Geoff Hoon, britischer Verkehrsminister



Moderator:
Melinda Crane,
Moderatorin und
internationale
Rundfunkjournalistin

sektors, CO₂-Emissionen im Verkehr zu senken. Die Krise hat die Branche hart getroffen, so sind ihr z.B. im Straßenverkehrssektor in der EU allein bereits 140.000 Arbeitsplätze zum Opfer gefallen.

Die umweltpolitische Herausforderung

Politische Entscheidungsträger stehen zurzeit vor besonders schwierigen Entscheidungen, da sie kurzfristiges Krisenmanagement und langfristige Nachhaltigkeitsziele miteinander in Einklang bringen müssen. Dieser zweite Teil der Paneldiskussion bot den Teilnehmern die Möglichkeit, der Frage nachzugehen, wie der Sektor wirtschaftlich wieder auf ein solides Fundament gestellt werden kann, ohne dabei langfristige soziale und ökologische Ziele aus den Augen zu verlieren. Kann die Branche weiterhin auf sauberere und umweltfreundlichere Verkehrsmittel setzen, und gleichzeitig Arbeitsplätze erhalten?

Bedrohung durch den Klimawandel

Alle Diskussionsteilnehmer waren sich darin einig, dass das Problem des Klimawandels dringend gelöst werden müsse. Zur Frage, wie dies zu geschehen habe, gab es jedoch zum Teil unterschiedliche Auffassungen.

Grüne Technologie

Einige Sprecher, etwa der britische Verkehrsminister **Geoff Hoon**, brachten die Hoffnung zum Ausdruck, dass die Reduzierung von CO₂-Emissionen mit Hilfe innovativer Technologie erreicht werden könne, zum Beispiel durch die Verwendung neuer Materialien für Flugzeuge und Triebwerke. Außerdem müsse der weltweite

Transport von Waren und Passagieren effizienter gestaltet werden.

Die größten Unternehmen der Branche verwenden bereits innovative Technologien zur Effizienzsteigerung. **Peter Bakker**, Vorstandsvorsitzender von TNT, erklärte z.B., dass alle innerstädtischen Lieferfahrzeuge innerhalb der nächsten fünf Jahre zu 100 Prozent elektrisch angetrieben werden sollten, während auf Langstrecken ausschließlich Biodiesel zum Einsatz kommen solle. Er äußerte die Hoffnung, dass TNT diese Ziele als erstes Unternehmen erreichen werde und rief die Politik auf, hierfür stärkere Anreize zu schaffen.

Bakker warnte jedoch davor, allzu große Hoffnungen in neue Technologien zu setzen. Er forderte auch ein grundlegendes Umdenken, ganze Geschäftsmodelle müssten überdacht und die globalen Versorgungsketten neu gestaltet werden. Um dies zu unterstreichen, berichtete er, dass die beiden Boeing 747-Flugzeuge von TNT, die pro Woche neun mal zwischen Europa und China pendeln – nach China häufig so gut wie leer, auf dem Rückflug voll beladen – mehr CO₂ emittierten als die gesamte Straßenfahrzeugflotte des Unternehmens, die immerhin rund 30.000 Transporter und Lkw umfasst.

Alle Diskussionsteilnehmer sprachen sich für ein strenges und wirksames politisches Regelwerk im Kampf gegen den Klimawandel aus. Minister Hoon betonte, dass der Verkehrssektor und seine politischen Entscheidungsträger, vor



„Wenn wir das System nicht ändern, – nicht alles ändern –, dann werden wir es nicht schaffen.“

Peter Bakker, TNT

33



„Aus meiner Sicht sollten wir nicht darüber reden, wie wir die Kosten für den Transport verringern können, sondern wir es schaffen, sie zu erhöhen.“

Christian Felber, Attac



„Eine Steuer, die von den Ländern zu zahlen wäre, die für hohe CO₂-Emissionen verantwortlich sind, kann genutzt werden, die am meisten betroffenen Länder zu kompensieren.“
Moritz Leuenberger,
Verkehrsminister der Schweiz

34

allein die Verkehrsminister, ihre eigenen CO₂-Reduktionsziele festlegen müssten. Dies sei der einzige Weg, um zu verhindern, dass Außenstehende diese Ziele für sie festlegten, und unrealistische Forderungen an den Sektor stellten.

Eine andere Sicht auf Krise und Globalisierung

Christian Felber präsentierte als Vertreter der Anti-Globalisierungs-Bewegung Attac seine Sicht der aktuellen Krise und möglicher Auswege.

Er widersprach der Vorstellung, dass die Globalisierung wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen mit sich bringe. Er argumentierte, dass mehr Handel immer auch mehr Verkehr nach sich ziehe, und dies einen immer höheren Verbrauch an natürlichen Ressourcen bedeute.

Felber wies darauf hin, dass nur etwa drei Prozent der Weltbevölkerung jemals ein Flugzeug bestiegen hätten. Er warnte, dass der Klimawandel um einen Faktor von Vier oder Fünf beschleunigt würde, wenn die anderen 97 Prozent Flugreisen aufnehmen würden. Felber schlug vor, alle wirtschaftlichen und sozialen Schäden, die durch den Verkehr verursacht werden, in dessen Kosten einzurechnen. Dadurch würde Transport viel teurer als er heute ist. Dies wiederum würde nachhaltige regionale und lokale Märkte stärken. „An erster Stelle muss die Etablierung von Menschenrechten stehen, von Arbeits-, Sozial-, Umwelt-, Gesundheits- und Steuerstandards. Erst dann sollte gehandelt werden“, sagte Felber.

Gesellschaftliche Auswirkungen und die Vorteile der Globalisierung

Als Reaktion auf die Anmerkungen von Christian Felber erinnerten andere Diskussionsteilnehmer an den Nutzen, den die Globalisierung nicht nur den Industriestaaten, sondern der ganzen Welt bringe. Mehrere Diskussionsteilnehmer wiesen auf die Rolle der globalisierten Wirtschaft bei der Armutsbekämpfung hin.

Das Beispiel der Entwicklung in China heranziehend, warnte **George Dragnich**, Exekutivdirektor der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), dass es ohne den Welthandel zu einem dramatischen Beschäftigungsrückgang auf der ganzen Welt käme. Minister Hoon wies darauf hin, dass die regelmäßigen Flüge, die frische Produkte aus Afrika nach Europa bringen, vielen Afrikanern Beschäftigung und Einkommen sichern. Laut **Anthony Venables**, Professor für Wirtschaftswissenschaften an der Oxford University und Berichterstatter dieser Debatte, warte Afrika noch immer auf die Art der Verwandlung, die Staaten wie China und Indien im Zuge der ersten Globalisierungswelle vor der Krise erfahren hätten. Zum generellen Problem der sozialen Unterschiede zwischen Industrie- und Entwicklungsländern bemerkte Dragnich, dass große multinationale Unternehmen sich zunehmend den Grundsätzen der Corporate Social Responsibility verpflichtet fühlten. Nach einer häufig zitierten Definition des World Business Council for Sustainable Development bedeutet dies, die kontinuierliche Verpflichtung, sich ethisch zu verhalten, einen Beitrag

zur wirtschaftlichen Entwicklung zu leisten und gleichzeitig die Lebensqualität der Beschäftigten und ihrer Familien sowie der örtlichen Gemeinde und der Gesellschaft insgesamt zu verbessern. George Dragnich wies darauf hin, dass die von der IAO festgelegten internationalen Arbeitsnormen helfen würden, zu verhindern, dass bestimmte Länder aus dem Unterbieten von Mindeststandards unfaire Vorteile zögen. Allgemein anerkannte Arbeitsnormen könnten andererseits auch nicht als Handelshemmnisse eingesetzt werden.

Christian Felbers kritische Äußerungen zum Passagierluftverkehr aufgreifend, argumentierte Dragnich, dass der Luftverkehr auch den 97 Prozent der Weltbevölkerung, die noch nie geflogen sind, zugute käme. Er verwies auf den Tourismus, eine arbeitsintensive Branche, die oft der größte einzelne Arbeitgeber in Entwicklungsländern sei. **Stelios Haji-Ioannou**, Vorsitzender der easyGroup, pries die Vorzüge des Reisens und erläuterte, dass es Völker und Nationen verbinde und Verständnis zwischen ihnen fördere.

Peter Bakker wiederum forderte ein wirksames politisches Regelwerk zur Bekämpfung des Klimawandels. „Die wirkliche Belastungsprobe für Kopenhagen wird sein, ob wir es schaffen, einen realen Preis für Kohlenstoff festzulegen und ein System einzurichten, das Unternehmenslenkern echte Anreize gibt, ihre Firmen in dieser Hinsicht auf Vordermann zu bringen.“

Der Schweizer Verkehrsminister **Moritz Leuenberger** unterstrich die Bedeutung des „Verursacherprinzips“, und schlug vor, Erlöse aus einer Art CO₂-Steuer zur Abwendung von und zum Ausgleich für Schäden zu verwenden. Gleichzeitig wäre dies ein Anreiz, CO₂-Emissionen zu reduzieren. Professor Venables bemerkte, dass man idealerweise gleich ein weltumspannendes Programm zur Abwendung des Klimawandels initiieren sollte, allerdings zunächst einmal irgendwo ein Anfang gemacht werden müsse. Voltaire zitierend, warnte er davor, das Beste zum Feind des Guten zu machen. Er appellierte an die Verantwortung der anwesenden Entscheidungsträger aus Politik und Wirtschaft, den Ball ins Rollen zu bringen. Gleichzeitig forderte er sie auf, bei den Bestrebungen, etwa durch die Festlegung eigener Standards das Problem des Klimawandels zu lösen, eine Führungsrolle zu übernehmen.

Die Macht des Verbrauchers

Graham Smith, Senior Vice President von Toyota Europe, zeigte sich sehr erfreut darüber, dass politische Entscheidungsträger die Nutzung umweltfreundlicherer Technologien im Automobilsektor förderten. Er vertrat jedoch auch die Auffassung, dass zusätzliche regulatorische Anreize dazu beitragen könnten, den Umweltschutz auf der Liste der Prioritäten der Verbraucher ganz nach oben zu rücken. Er betonte, dass die Verwendung neuer Technologien und der Trend zur Verkleinerung von Autos nicht zu einer geringeren Beschäftigung führen sollten. „Nachhaltigkeit bedeutet für uns auch die Nachhaltigkeit der Arbeit“, stellte er fest.



„Die Eindämmung des Klimawandels liegt nicht nur in der Verantwortung der Politiker oder der globalen Konzerne. Wir müssen die Zivilgesellschaft überzeugen, diese Reise mit uns anzutreten.“
Graham Smith, Toyota Europe



Cumhur Atılgan

General Manager, RODER, Türkei



Ján Kubiš

Executive Secretary,
UN-Wirtschaftskommission für Europa



Janusz Lacny

Präsident der JMJ-TRANS und Präsident der
International Road Transport Union



Igor Levitin

Verkehrsminister der Russischen Föderation



Kunio Mikuriya

Generalsekretär, Weltzollorganisation
(WCO)





Karl Mohnsen

CEO, TX Logistik



Scott Price

CEO, DHL Express Europe



Etienne Schouppe

Staatssekretär für Mobilität, Belgien



Rapporteur:

Mary Brooks

William A. Black Chair of Commerce,
Dalhousie University, Halifax, Kanada

37



Panel 2:

Lieferketten und Schnittstellen in volatilen Märkten

Panel 2: Lieferketten und Schnittstellen in volatilen Märkten



„Das Wachstum wird wieder kommen, da eine Wirtschaftskrise nicht das Ende der Weltwirtschaft bedeutet.“

Scott Price,
DHL Express Europe

38



„Die Krise bietet die Möglichkeit, weniger beschränkt und mehr global zu denken.“

Mary Brooks,
Dalhousie University

Bei den globalen Lieferketten hat sich die Situation im Verlauf des letzten Jahres dramatisch verändert. Einst bestand die größte Herausforderung darin, mit dem Wachstum Schritt zu halten – doch heute gilt es, sich den neuen Marktbedingungen anzupassen, die Auswirkungen des Abschwungs für die Logistikunternehmen abzufedern und die Lieferketten von morgen vorzubereiten, wie Moderator **Robert Wright** in seiner Einführung bemerkte.

Verändert der Abschwung die Struktur der Lieferketten?

Weltweit waren die Logistikunternehmen im ersten Quartal 2009 von einem starken Rückgang der Handelsvolumina konfrontiert. **Scott Price** untermauerte diese Aussage, indem er von einem Geschäftsrückgang von zehn bis zwölf Prozent im ersten Quartal dieses Jahres berichtete, wenngleich sich der Handel langsam wieder stabilisiere. Die Diskussionsteilnehmer waren sich darüber einig, dass die Globalisierung weiter fortschreiten wird. Gleichwohl herrschte nicht unbedingt Einigkeit darüber, ob die Lieferketten unverändert blieben. Kleinere Unternehmen werden derzeit aus dem Markt gedrängt, der Logistikbereich werde sich wahrscheinlich konsolidieren. Die Spediteure schätzen inzwischen neu ab, ob niedrige Herstellungskosten möglicherweise durch höhere Transportkosten aufgewogen werden, was wiederum zu einer geringeren Nachfrage im interkontinentalen Handel führen könnte. Zudem erweisen sich volatile Ölpreise und Umweltfaktoren als entscheidende Antriebskräfte für die Umgestaltung der Lieferketten mit steigender Nachfrage nach Landtransporten, Seeverkehr auf

Kurzstrecken und intermodalem Verkehr. In diesem Sinn bietet der gegenwärtige Abschwung allen gut geführten und organisierten Unternehmen auch eine Chance.

Wo befinden sich die Schwachstellen in der globalen Lieferkette?

Kunio Mikuriya, Generalsekretär der Weltzollorganisation, unterstrich, dass bei der Verbesserung der Lieferketten in den Gebieten Transport und Zollabwicklung ein früher Zugriff auf Informationen das Risikomanagement erleichtert und somit dazu beiträgt, die Sicherheit im weitesten Sinne zu erhöhen. Deshalb ist ein einheitliches Risikomanagement erforderlich und muss ein gemeinsames Informationsnetzwerk für den nahtlosen Güterverkehr geschaffen werden. Allgemein war man sich einig, dass der Abbau bestehender regulatorischer Hürden, die Einführung des elektronischen Dokumenten-Workflows sowie die Übernahme gemeinsamer Risikomanagement-Verfahren kostenoptimale Wege zu einer wirklich integrierten globalen Lieferkette darstellen. Einige Diskussionsteilnehmer sahen in der Abschaffung bestehender Kabotage-Gesetze die Einzelmaßnahme mit der höchsten Auswirkung auf die Transporteffizienz, da diese Gesetze 30 Prozent der Leerfahrten in Europa verursachen.

Für die Akteure innerhalb der Lieferketten sind nahtlose Verkehrsdienste unentbehrlich. **Karl Mohsen** zufolge ist in Europa der Bahnbetrieb jedoch aufgrund von historischen Faktoren – unter anderem technische Aspekte, wie Signalisierung und Elektrifizierung, sowie Sicherheitssysteme – beeinträchtigt, die den grenzüberschreitenden Betrieb stören.



Moderator:
Robert Wright,
Journalist,
Financial Times

Eine Diskussion entwickelte sich über die Möglichkeiten, die Konvergenz der Logistikdienste zu einem echten globalen Verkehrsmarkt voranzutreiben. Kundengesteuerte intermodale Lösungen können energieeffiziente Verkehrsdienste mit potenziell großen Kostenersparnissen bieten. Die staatliche Unterstützung sollte intermodale Entwicklungen dort begünstigen, wo die höchsten CO₂-Emissionen und das größte Potenzial für einen modalen Wechsel vorhanden sind. **Cumhur Atilgan** verwies auf die hohen Emissionsreduktionen, die in der Türkei erreicht wurden, seitdem man dort zunehmend auf intermodalen Verkehr setzt.

Janusz Laczny hob die wichtige Rolle hervor, die der Verkehr für die weltweite wirtschaftliche Entwicklung spielt, und propagierte auch die Notwendigkeit von Partnerschaften über die verschiedenen Verkehrsformen hinweg. Zugleich betonte er nachdrücklich, dass dies die Harmonisierung von technischen Faktoren und Verfahrensweisen erfordert.

Wie muss die Infrastruktur angepasst werden?

Die Planung der Infrastruktur muss vermehrt vor dem Hintergrund des globalen Marktes betrachtet werden. Eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen und -korridore erfordert laut **Ján Kubiš** die Zusammenarbeit zwischenstaatlicher Körperschaften. Als gutes Beispiel für bilaterale Kooperation führte **Igor Levitin** die ausgezeichneten Beziehungen von Russland und Finnland an. Finnland dient Russland als Tor für Warenlieferungen in das restliche Europa. Wo Frachtkorridore und Verkehrsschnittstellen gleichzeitig

mehreren Märkten dienen, liegt es nahe, die Investitionsstrategien zu koordinieren. Besonders bei der Anlage der Häfen sollten die Anbindung an das Hinterland und die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer bedacht werden. Die Industrie wird nur solche Schnittstellen benutzen, die ihre Gesamtkosten effektiv senken. Letzten Endes werden die Kunden selbst die Entwicklung bestimmter Lieferkettenstrukturen vorantreiben, weil sie niedrigere Regalpreise anstreben. Die dennoch erforderlichen staatlichen Rahmenbedingungen sollten weniger national beschränkt, sondern globaler ausgerichtet und in zukünftigen zyklischen Krisen flexibel sein.

Was können die Regierungen tun?

Die Diskussionsteilnehmer stimmten darin überein, dass die Regierungen im gegenwärtigen wirtschaftlichen Umfeld auf folgende Weise effiziente globale Lieferketten sicherstellen können:

- Protektionismus vermeiden: Wenn mehrere Ökonomien gleichzeitig in die Rezession abgleiten, sind die Aussichten für eine vom Export geführte Erholung gering. Dann werden kurzfristige protektionistische Maßnahmen sehr attraktiv.
- Standards harmonisieren und administrativen Aufwand reduzieren.
- Anschubförderungen für intermodale Verkehrsprogramme gewähren.
- Infrastruktur-Investitionsprogramme koordinieren, wo internationale Märkte betroffen sind.
- Mit allen Interessengruppen zusammenarbeiten, besonders bei der Planung großer Frachtschnittstellen und -korridore.



„Es wird Zeit, die Verkehrskorridore neu zu definieren.“
Ján Kubiš, UNECE

39



„Bei jedem Verkehrsträger findet man Diskrepanzen zu anderen Verkehrsträgern. Die Krise bietet eine Gelegenheit, einzuschreiten und zu korrigieren.“
Etienne Schouppe, Verkehrsminister, Belgien



Dominique Bussereau

Staatssekretär für Verkehr beim Minister für Ökologie und für nachhaltige Raumordnung und Entwicklung, Frankreich



Roberto Castelli

Staatssekretär für Infrastruktur und Verkehr, Italien



Enrique Díaz-Rato

CEO, Cintra, Spanien



Maciej Jankowski

Staatssekretär, Ministerium für Infrastruktur, Polen





Bert Klerk

Vorsitzender, ProRail, Niederlande



Mustafa Sani Şener

CEO, TAV Airports Holding, Türkei



Yves-Thibault de Silguy

CEO Vinci SA, Frankreich



Rapporteur:

Lord Macdonald of Tradeston

Chairman, Macquarie Capital Europe,
Großbritannien

41



Panel 3:

Infrastruktur: Öffentliche und private Aufgaben in Folge der Kreditkrise

Panel 3:

Infrastruktur: Öffentliche und private Aufgaben in Folge der Kreditkrise



„Das Risiko ist wieder da, der Sparkurs ist wieder da, und der Staat ist wieder da.“

Lord Macdonald of Tradeston, Macquarie Capital Europe

42



„Die ultimative Rechtfertigung für die Beteiligung des privaten Sektors ist seine Effizienz: Wir führen besser, billiger und schneller als die öffentlichen Hand, nicht weil wir klüger sind, sondern weil wir die richtigen Anreize haben.“

Enrique Díaz-Rato, Cintra

Regierungen in aller Welt müssen Verkehrssysteme auf einen modernen Stand bringen. Große Teile der Infrastruktur müssen neu gebaut, ersetzt oder angepasst werden, um dem erhöhtem Verkehrsaufkommen und dem wachsenden Verkehrs- und Handelsverhalten gerecht zu werden.

Doch die Kluft zwischen dem globalen Bedarf an mehr Infrastrukturinvestitionen und den für ihren Bau zur Verfügung stehenden öffentlichen Mitteln wächst, gerade angesichts des gegenwärtigen wirtschaftlichen Klimas. Die Erfahrung zeigt, dass Investitionen in die Infrastruktur oft gekürzt werden, wenn öffentliche Haushalte unter Druck stehen – daher ist ein zunehmender Trend zur Einbindung des privaten Sektors in die Infrastrukturentwicklung zu beobachten.

Privates Engagement in der Verkehrsinfrastruktur kann je nach Inhalt verschiedene Formen annehmen, wie z.B. Konzessionsmodelle und öffentlich-private Partnerschaften (PPP). Viele reifere Anlagen könnten konzessioniert oder privatisiert werden. Hier wäre das Risiko geringer, es wären etwas weniger hohe, aber stetiger Renditen zu erzielen als bei PPP-Modellen. Die Privatisierung könnte auch zusätzliche Mittel zur Unterstützung von Investitionen in die Infrastruktur generieren.

Private Finanzierung sollte nicht als „notwendiges Übel“ angesehen werden. Privates Kapital wird bei der Infrastrukturfinanzierung nicht primär aufgenommen, um Lücken dort zu füllen, wo staatliche Mittel fehlen, sondern um sich das Know-how, die

Kompetenz und die Innovationsfähigkeit des privaten Sektors zunutze zu machen.

Bert Klerk, Vorsitzender von ProRail und Präsident der European Rail Infrastructure Managers, sprach von seiner Erfahrung im Schienenverkehr in den Niederlanden, und berichtete, dass die Einbeziehung privater Partner von der öffentlichen Meinung oft mit Misstrauen betrachtet werde: „Die Leute denken, die Schiene ist eine Aufgabe des Staates – und sollte dies auch bleiben.“ Das zeigt, wie wichtig es für eine breite öffentliche Zustimmung ist, die Vorteile einer privaten Beteiligung an Infrastrukturprojekten wirklich zu kommunizieren.

Wie wirkt sich die gegenwärtige Krise auf bestehende öffentlich-private Partnerschaften und auf dem PPP-Markt generell aus?

Die aktuelle globale Wirtschafts- und Finanzkrise hatte tief greifende Auswirkungen auf die privaten Investitionen in die Infrastruktur. Viele Banken haben das Kreditgeschäft eingestellt, andere haben es stark zurückgefahren und konzentrieren ihre Aktivitäten auf Projekte mit geringerem Risiko. Die Krise stellt auch die Grundlagen vieler bestehender Projekte in Frage. Die langfristigen Auswirkungen bleiben noch abzuwarten. Allgemein lässt sich feststellen, dass die Finanzierung privater Investitionen in die Infrastruktur, so sie überhaupt erhältlich bleibt, kostspieliger geworden ist.

Private Beteiligung bei der Infrastrukturfinanzierung ist ganz entscheidend von der Verfügbarkeit von Krediten abhängig,

da diese Konstruktion typischerweise enorme finanzielle Vorleistungen erfordert. Und genau deshalb hat die aktuelle Krise erhebliche Auswirkungen: Kredite für Investitionen in die Infrastruktur sind schwer erhältlich, gleichzeitig sind die Kosten für die Kreditaufnahme (und damit für private Investitionen) aufgrund der höheren Risiken gestiegen. Einnahmen aus vorhandenen Infrastrukturen sind aufgrund der geringeren Nutzung zurückgegangen. Darüber hinaus ist die Verfügbarkeit so genannter Monoline-Versicherungen deutlich gesunken.

In jüngster Zeit mussten wichtige Projekte aufgrund von Kreditausfällen verschoben oder umstrukturiert werden. **Maciej Jankowski**, Unterstaatssekretär des pol-



Moderator:
Nik Gowing, Moderator
und internationaler
Rundfunkjournalist

nischen Ministeriums für Infrastruktur, berichtete von einem Fall, der beispielhaft für die zunehmenden Schwierigkeiten ist, denen viele Länder bei der Umsetzung von PPP-Projekten begegnen. Polen plant, bis 2012 rund 480 km Autobahn im Rahmen eines PPP-Projekts zu bauen. Die Verhandlungen über einen 100 km langen Abschnitt der Autobahn A2, Teil des pan-europäischen Korridors Berlin-Warschau-Moskau mussten vor kurzem abgebrochen werden, da potenzielle Investoren die Hauptlast der Risiken auf den Staat abwälzen wollten.

Auch viele Schieneninfrastrukturprojekte, die in der Regel ein besonders hohes Maß an Investitionen erfordern, mussten aufgrund fehlender Mittel unterbrochen werden. **Roberto Castelli**, Unterstaatssekretär im italienischen Ministerium für Infrastruktur und Verkehr, zeigt sich besorgt, dass Schienenverkehrsprojekte für private Investoren oft weniger attraktiv sind als Straßenbauprojekte: „Wir müssen für den Schienenverkehr ein rentables und wettbewerbsfähiges Finanzierungssystem finden. Zur Zeit gibt es das nicht.“

Doch es gab auch Positives aus dem Bereich der privaten Infrastrukturinvestitionen zu berichten. **Mustafa Sani Şener** CEO, TAV Airports Holding, erklärte: „Das Kapital hat sich weltweit nicht in Luft aufgelöst, es ist immer noch da. Die Bedingungen sind hart, aber wenn die Strukturen einer PPP solide und klar definiert sind, bereitet die Beschaffung von Finanzmitteln in unserem Geschäft keine Schwierigkeiten.“ Die Krise könne sogar eine positive Auswirkung haben, etwa im Hinblick auf gesunkene Baukosten.



„Im Moment brauchen wir PPP mehr als je zuvor.“

Dominique Bussereau,
Staatssekretär für
Verkehr, Frankreich

43



„Ist das PPP-System derzeit in Gefahr? Die Antwort lautet ja!“

Bert Klerk, European
Rail Infrastructure
Managers

Was müssen die Regierungen kurzfristig tun, um die Auswirkungen der Krise auf PPPs zu mildern?

Zunächst sollte man sich daran erinnern, dass öffentlich-private Partnerschaften als Folge der Krise in anderen Wirtschaftsbereichen – vor allem im Finanzsektor – leiden. Deswegen sollte man den wirtschaftlichen Sinn privater Investitionen in die Infrastruktur an sich nicht in Frage stellen.

In vielen Fällen werden die Schwierigkeiten privater Unternehmen, Kredite für Infrastrukturinvestitionen zu bekommen, kurzfristige staatliche Interventionsmaßnahmen erfordern. Die Staaten verfolgen dabei unterschiedliche Ansätze: Einige Regierungen haben aktive Maßnahmen ergriffen, um PPP zu unterstützen: Großbritannien etwa vergibt verstärkt Kredite, und in Frankreich stellt die Regierung Bürgschaften. Internationale Finanzinstitute wie die Europäische Investitionsbank tun es ihnen gleich, indem sie z. B. Anteile kaufen, wenn eine anderweitige Finanzierung nicht infrage kommt.

Regierungen und/oder internationale Finanzinstitutionen könnten auch versuchen, kurzfristige Mechanismen zu finden, um die Rolle der Monoline-Versicherer zu übernehmen, zumindest so lange, bis die Monoline-Märkte sich wieder erholt haben. **Lord Macdonald** führte dazu aus: „Es wäre gut, wenn die Regierungen über die Einrichtung einer Institution nachdächten, die kurz- bis mittelfristig die Funktion der Monolines replizieren könnte, eventuell um sie zu einem späteren Zeitpunkt wieder zu privatisieren.“



Was kann getan werden, um privatem Kapital und Know-how eine stabile, langfristige Rolle in die Verkehrsinfrastruktur zu sichern?

Die Stabilisierung von privaten Finanzierungsvereinbarungen ist auf kurze Sicht eine wichtige Aufgabe. Das eigentliche Ziel sollte es jedoch sein, langfristig ein stabiles Finanzierungssystem zu schaffen – vor allem dann, wenn wir die Tatsache akzeptieren, dass wir bei Verkehrsinfrastrukturprojekten künftig auf private Mittel angewiesen sein werden.

Die Regierungen sollten bereit sein, die rasant steigende Nachfrage für Verkehrsinfrastruktur zu erfüllen: Diese ist bei einer Erholung der Volkswirtschaften durchaus zu erwarten.

44



„Wir müssen die Akteure aller Arten und Kategorien im Finanzsektor zusammenbringen, und sie für Großprojekte interessieren. Europa könnte auf diesem Gebiet mehr tun.“
Yves-Thibault de Silguy, CEO, Vinci S.A.



Die private Finanzierung wird nicht alle Finanzierungsgenässe überwinden können, aber doch eine entscheidende Rolle spielen.

Insbesondere Versicherungs- und Pensionsfonds können wichtige potenzielle Geldgeber für Infrastrukturprojekte sein. Diese Quelle ist in vielen Ländern noch nicht erschlossen worden. Nach einer neueren OECD-Studie „Infrastructure to 2030“ stehen in den Pensionsfonds der OECD-Staaten allein etwa 18 Billionen US-Dollar als Investitionskapital bereit. Da Mittel der Pensionsfonds letztlich eine wichtige Rolle für längerfristige soziale und wirtschaftliche Stabilität spielen, kann ihr Einsatz bei Infrastrukturprojekten zu einem gesteigerten öffentlichen Interesse an der Sicherung der Stabilität dieser

Investitionen führen. Auch staatliche Investitionsfonds bieten neue Potenziale.

Regierungen können also verschiedene Maßnahmen ergreifen, um zusätzliches, privates Kapital für die Verkehrsinfrastruktur zu gewinnen:

- Fokus auf PPPs „hoher Qualität“, d.h. Projekte, die stabil sind und wichtige Vorteile für die Gesellschaft bieten. Eine konsequente wirtschaftliche Analyse ist nach wie vor das beste Instrument zur Implementierung ausschließlich gut konzipierter und entwickelter Projekte mit einem wirklichen Mehrwert. Regierungen sollten daher Projekte, die vor allem auf der Basis politischer Opportunität entwickelt werden, vermeiden.
- Eindeutige Projektdefinition: Rechtliche und ordnungspolitische Rahmenbedingungen für PPP und Beschaffungsprozesse müssen klar definiert und strikt durchgesetzt werden, so dass private Partner sich auf stabile Grundvoraussetzungen verlassen können. Dies gilt insbesondere für Entwicklungs- und Schwellenländer.
- Festlegung adäquater Preissysteme für die Nutzung der Infrastruktur.
- Überprüfung von Rechnungslegungsstandards: Diese gewährleisten, dass PPPs gegenüber öffentlichen Aufträgen nicht auf unfaire Weise benachteiligt werden.
- Verbesserung der Risikoverteilung: Risiken, die eindeutig nicht im Einflussbereich privater Partner liegen, sollten diesen nicht aufgebürdet werden (z.B. politische und makroökonomische Risiken, Risiko einer hohen Nachfrage, etc.).



Carlos Grau Tanner

Director, Government and Industry Affairs,
International Air Transport Association



Johannes Ludewig

Exekutivdirektor der Gemeinschaft der
Europäischen Bahnen und
Infrastrukturgesellschaften (CER)



Martin Marmy

Generalsekretär der International Road
Transport Union



Spyros Polemis

Vorsitzender, International Chamber of
Shipping



Scott Price

CEO, DHL Express Europe





Hans Rat

Generalsekretär, Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen



Matthias Ruete

Generaldirektor, Generaldirektion Energie und Verkehr, Europäische Kommission



Jamal Saghir

Direktor der Abteilung für Energie, Transport und Wasser, Weltbank



Ronald Widdows

CEO, Neptune Orient Lines, Singapore



Binali Yıldırım

Minister für Verkehr der Türkei, Präsident des Weltverkehrsforums 2009

47



Panel 4:

Expertenrunde internationaler Führungskräfte – Fortschritte für die Agenda

Panel 4:

Expertenrunde internationaler Führungskräfte – Fortschritte für die Agenda



„Wir müssen über die Krise hinausblicken und die Branche auf die Zukunft vorbereiten.“

Binali Yildirim,
Verkehrsminister,
Türkei

Die Internationale Expertenrunde lud zu einer Diskussion darüber ein, wie Ministerien, der private Sektor und internationale Organisationen zusammen an einer zukunftsorientierten, längerfristigen Vision für den Verkehrssektor arbeiten könnten.

Patrick Dixon moderierte die Runde; der Experte für globale Entwicklungstendenzen gilt als „Europas führender Futurologe“ und als einer der zwanzig einflussreichsten Wirtschaftsvordenker.

In seinen Eröffnungsworten appellierte er an das Publikum, über die gegenwärtige Krise hinaus zu sehen und die Aufmerksamkeit vor allem auf die Innovationen zu richten, die 2010 Thema des Weltverkehrsforums sein werden.

Eine kurze Umfrage unter den Zuhörern ergab die fast einhellige Meinung, dass die Welt innerhalb der nächsten 36 bis 48 Monate auf eine wirtschaftliche Erholung zusteuern werde.

Konjunkturpakete benötigen Zeit, um wirksam zu werden

Patrick Dixon warnte jedoch, dass die meisten Konjunkturprogramme nur mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung greifen und sich ihre tatsächlichen Auswirkungen erst weit in der Erholungsphase zeigen werden. Dies sei durch den Zeitrahmen bei Investitionen in Infrastrukturprojekte bedingt.

Dixon kritisierte auch die von ihm so genannte „Mentalität des letzten Jahrhunderts“, in der zum Beispiel Energie- und Verkehrsindustrie als zwei getrennte Bereiche betrachtet

worden seien. „Viele Innovationen, von denen wir träumen, werden auf zukünftige alternative Energiegewinnung angewiesen sein.“

Patrick Dixon beschrieb die fundamentalen Herausforderungen, die sich durch die sich weltweit verändernde Demografie ergeben: „Heute leben eine Milliarde Kinder. Sie alle werden innerhalb der nächsten 15 bis 20 Jahre als Erwachsene nach Mobilität verlangen. Dies allein wird einen erheblichen Faktor für die Urbanisierung darstellen.“ Der dadurch verursachte, plötzliche Urbanisierungsschub und der Wunsch nach Mobilität bieten für den Sektor Gefahren, aber auch Chancen. „Wenn wir es schaffen, damit erfolgreich umzugehen, werden wir auf eine sehr spannende Zukunft zusteuern.“

Innovation und Kooperation tragen zu Überwindung der Krise bei

Binali Yildirim, Verkehrsminister der Türkei und Präsident des Weltverkehrsforums 2009, bemerkte, dass internationale Kooperation und Koordination besonders in Krisenzeiten gestärkt werden müsse und unterstrich die Rolle des Weltverkehrsforums als Plattform für die Formulierung globaler Verkehrspolitik.

Der kanadische Verkehrsminister **Rob Merrifield**, der dem Weltverkehrsforum 2010 vorstehen wird, erinnerte an die Bedeutung internationaler Kooperation: „Wenn uns das vergangene Jahr etwas gelehrt hat, dann dies: Unsere Welt ist so stark vernetzt, dass wir definitiv zusammenarbeiten müssen, um vorwärts zu kommen.“ Minister Merrifield griff

48



„Vor zwölf Monaten drehten sich alle Gespräche in diesem Forum um die enormen Ölpreise und das Überleben der Branche. Es wurde angenommen, dass sich Innovationen im Umweltbereich durch die Energieeinsparung und Klimapolitik selbst tragen würden.“

Patrick Dixon



Moderator:
Patrick Dixon,
Vorsitzender der
Global Change Ltd,
Großbritannien

eine während des ganzen Forums immer wieder geäußerte Sorge auf und warnte vor den Gefahren des Protektionismus. Er erklärte: „Wir müssen uns unbedingt vor Protektionismus schützen.“

Minister Merrifield drückte seine Überzeugung aus, dass Innovationen der Industrie durch die Rezession helfen und ihr Erfolg bringen werden.

Vernetztes Denken im Verkehrssektor

Trotz der gegenwärtigen wirtschaftlichen Herausforderungen entwickelt sich die Branche weiter. DHL Express eröffnete zum Beispiel im Mai 2008 sein neues europäisches Drehkreuz am Flughafen Halle/Leipzig. Dort wird nun das gesamte Europageschäft abgewickelt. CEO **Scott Price** beschrieb die Beweggründe des Unternehmens für den Umzug nach Leipzig: „Wir sehen ein großes Wachstum der Volumina aus Osteuropa, hohe Kapitalinvestitionen und eine große Kapazität für den westeuropäischen Verbrauch, der aufgrund der langfristigen Energiepreisrisiken nach Mitteleuropa zurückkommt.“

Wenn sie die Zukunft des Verkehrs in Europa planen, betrachten die Experten einen Zeitrahmen von zwanzig bis vierzig Jahren. Laut **Matthias Ruete** könnte in diesem Zeitraum eine emissionsfreie städtische Umwelt durch emissionsfreie Nullenergiehäuser, urbane Verkehrssysteme sowie Energieproduktion und Verteilernetze Realität werden. Er erinnerte auch an die Bedeutung eines strikten und effektiven Regulierungsrahmens, um die Infrastrukturentwicklung zu fördern.

Scott Price lenkte die Aufmerksamkeit auf die Tatsache, dass die Verkehrsindustrie als eine inhärent internationale Branche berechenbare Rahmenbedingungen benötigt, um eine gewisse Planungssicherheit zu haben. Um wirksam zu sein, müssten die Bemühungen der Industrie mit Regulierungen durch die Regierungen Hand in Hand gehen und erläuterte an einem Beispiel, wie Initiativen der Branche zur Verbesserung des CO₂-Fußabdrucks durch mangelhafte Regulierungen unterlaufen werden: Während des Abschwungs startete DHL eine Initiative, seine Flotte durch energieeffizientere Modelle zu ersetzen und die Auslastungsquoten zu verbessern. Zur gleichen Zeit fahren jedoch 30 Prozent aller Lastwagen in Europa aufgrund von Kabotage-Vorschriften unbeladen.

Matthias Ruete stimmt zu, dass optimierte Instrumente und integrierte Prozesse einen bedeutsamen Einfluss haben können, und verwies auf die Einführung des European Rail Traffic Management Systems, das eine bessere Nutzung der bestehenden Bahninfrastruktur Europas ermöglicht.

Ron Widdows führte an, dass es auch viel versprechende Beispiele wirklich integrierter Logistiksysteme gebe. Der Alameda Corridor, eine 32 Kilometer lange Güterschnellbahnstrecke mit hoher Kapazität, zwischen den Häfen von Long Beach und Los Angeles sowie den transkontinentalen Güterbahnhöfen in der Nähe des Zentrums von Los Angeles, hat die Leistungsfähigkeit verbessert, Warte- und Transitzeiten verkürzt, und äußerst positive Auswirkungen auf die Umwelt gezeigt.



„Ich glaube fest an freie Märkte, die ordentlich reguliert sind – und es liegt in der Verantwortung der Regierungen, ordentlich zu regulieren.“
Scott Price,
DHL Express Europe



„Wir haben die Notwendigkeit von vernetztem Denken im Verkehrsbereich gesehen.“

Matthias Ruete,
Europäische
Kommission

50



„Wenn der Verkehrssektor nicht Motor der Klimaschutz-Agenda ist, dann wird die Energie-Agenda die Verkehrs- und Klimaschutzagenden bestimmen.“

Jamal Saghir,
Weltbank

Innovation ist eine der Hauptantriebskräfte des Fortschritts. **Jamal Saghir** appellierte an die Verkehrsindustrie, Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen zu erhöhen. Prosperierende Städte, mobile Menschen und ein lebhafter Handel waren in den vergangenen zwei Jahrhunderten die Auslöser für Fortschritt und Wohlstand. Diese Komponenten werden ihm zufolge auch in Zukunft konstant bleiben. Da die städtischen Räume für das Wirtschaftswachstum immer wichtiger werden – der Großraum Kairo trägt zum Beispiel 40 Prozent zum Bruttoinlandprodukt Ägyptens bei –, gewinnt die Frage, auf welche Weise man den Güter- vom Personenverkehr so trennen kann, dass der Zugang zu diesen städtischen Räumen weiterhin leistungsstark bleibt, extreme Bedeutung.

Zur Frage, wie solch teure Projekte finanziert werden können, verwies Saghir darauf, dass der private Kapitalfluss in die Finanzierung von Infrastruktur um etwa 700 Mrd. US-Dollar abnehmen wird. Dies sei äußerst bedenklich, da sich dadurch die Spielregeln vollständig ändern. Auch institutionelle Banken sind bezüglich der Aufrechterhaltung der Verkehrssysteme sehr besorgt. Weder Entwicklungs- noch Schwellenländer bringen ausreichend Mittel zur Instandhaltung ihrer Straßen- und Schieneninfrastruktur auf.

Die Herausforderungen bei Flottenerneuerung und Umweltschutz

Überdies wird der Verkehrssektor nicht nur durch Instandhaltung, sondern auch durch notwendige Modernisierungszyklen gefordert. In der Schifffahrt beispiels-

weise steht die nächste Erneuerungswelle unmittelbar bevor: 50 bis 60 Prozent der weltweiten Flotten-Tonnage werden in den nächsten drei Jahren an die Industrie ausgeliefert. Diese modernen Schiffe werden wesentlich energieeffizienter sein. Doch selbst diese neue Flotte wird den zukünftigen Umweltstandards nicht entsprechen – der gesamte Schiffsbestand muss innerhalb der nächsten Jahrzehnte erneut ersetzt werden. In Hinblick auf diese Situation umriss Ron Widdows seine Position: „Bevor unsere Industrie die nächste Billion an Dollar investiert – und genau darüber sprechen wir –, benötigen wir Klarheit darüber, in welche Richtung sich Regulierungen und Standards entwickeln werden.“

Spyros Polemis wies darauf hin, dass die Schifffahrtsindustrie in hohem Maß von Innovationen beim Schiffbau abhängt. Während in den letzten zehn Jahren der Wirkungsgrad der Schiffsmotoren um 20 bis 25 Prozent gesteigert wurde, hat die Optimierung der Ladungskapazität diese Entwicklung in bestimmten Bereichen umgekehrt. In den nächsten zehn Jahren werden ähnliche Effizienzsteigerungen durch eine Kombination aus Design und Motoren erreicht werden.

Johannes Ludewig bemerkte, dass zukünftige Konstruktionsentscheidungen weitgehend durch die Preisentwicklung bestimmt werden. Wenn der preisliche Anreiz stimmt, würden mehr energieeffiziente Konstruktionen folgen. **Martin Marmy** berichtete, dass Silikon im Lkw-Bau ein Schlüsselement sein werde, und zwar



sowohl als Bestandteil von Computerchips, die das Fahrzeugmanagement verbessern, als auch in Keramikmotoren und -getrieben, die höhere Temperaturen aushalten.

Wie in der Schifffahrt, so sind die Verschmutzungsquellen auch in der Luftfahrt hochgradig mobil. Folglich regt dieser Sektor ein weltweites Regelwerk an, da nun langsam regionale Regelungsrahmen geschaffen werden. Diese zu handhaben, ist für die Industrie äußerst kompliziert und teuer.

Carlos Grau Tanner betonte: „Für die Luftfahrtindustrie gibt es keinen stärkeren Anreiz, um äußerst energieeffizient zu werden, als die Ölpreise des letzten Jahres.“ Der Einbau der neuen senkrechten Flügelspitzen und die Optimierung der Verkehrskontrolle haben die Klimabilanz bereits stark verbessert. Dennoch sind für die Zukunft ein gemeinsamer europäischer Luftraum sowie weitere kurzfristige Maßnahmen und politische Entscheidungen

notwendig. Regulierungen, die sich noch oft auf Regierungsvereinbarungen und Verträge aus den 1940er Jahren stützen, müssen geändert werden.

Hans Rat beobachtete, dass sich durch die neuen mobilen elektronischen Geräte und Dienste die Verkehrsmuster in den Städten verändern. Weltweit vermehren die Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs eine zunehmende Zahl von Benutzern. Diese Entwicklung, die bereits vor der Krise begann, wächst weiter an und eröffnet beachtliche neue Arbeitsmöglichkeiten in diesem Sektor.

Johannes Ludewig berichtete über Bemühungen der Eisenbahnindustrie, den Vorsprung des Sektors in der Nachhaltigkeit auch künftig zu halten. Für 2020 streben die Eisenbahnen eine Reduzierung des spezifischen Energieverbrauchs um etwa 30 Prozent an – mehr als das von der EU vorgegebene Ziel. Dabei ergibt sich für die Eisenbahnen jedoch das Problem, wie die Qualitäts- und Infrastrukturerfordernisse zuverlässig in der Zukunft finanziert werden können, vor allem da Teile des Systems heute unterfinanziert sind.

Die Diskussionsteilnehmer waren sich einig, dass enorme Möglichkeiten bestehen, den Verkehr durch Innovationen zu optimieren, ohne Billionen von Dollar investieren zu müssen. Doch diese gigantischen Verbesserungen in der Lieferketteneffizienz werden einige regulatorische und gesetzliche Vorgaben und einen offenen Dialog zwischen den Regierungen und der Industrie erfordern.



„Innovation verändert die Mobilitätsmuster.“
Hans Rat, UITP

51



„Das Verkehrssystem ist ein Dienstleistungssystem, und wir müssen uns fragen, wie wir die darin enthaltenen Ziele erreichen können.“
Johannes Ludewig, CER



Workshops





Mary Brooks

William A. Black Chair of Commerce,
Dalhousie University, Halifax, Kanada



Weijun Fei

Stellvertretender Leiter, Waterborne
Transportation Institute



Hans Jeekel

Ministerium für Verkehr, öffentliche
Arbeiten und Wasserwirtschaft,
Niederlande



Boris Lapidus

Vize-Präsident der russischen Bahn RZD,
Russland



Lauri Ojala

Professor, Lehrstuhl für Logistik, Turku
School of Economics, Finnland





Jean-Claude Raoul

Vorsitzender der Kommission für Mobilität und Verkehr, Académie des Technologies, Frankreich



Lars-Göran Rosengren

Vice President of Innovation Strategy & Policy, AB Volvo, Schweden



Wolfgang Stölzle

Professor für Logistikmanagement, Universität St. Gallen, Schweiz



Hans-Georg Werner

Vorstand Intermodal, DB Schenker Rail Deutschland AG, Deutschland



Workshop 1: Intermodaler Verkehr & Lieferketten – die Weltwirtschaft bewegen

Workshop 1: Intermodaler Verkehr & Lieferketten – die Weltwirtschaft bewegen



„In Europa liegen die wichtigsten Engpässe bei den Kapazitäten im Binnenland ... Verkehrspolitik muss förderliche Voraussetzungen für alle Marktteilnehmer schaffen.“
Wolfgang Stölzle,
Universität St.
Gallen, Schweiz

56



„Wir brauchen mehr innovative Straßen-, Schiffs- und Schienen-Lösungen, sowohl für Waren als auch für Dokumente, also z.B. den 'papierlosen Verkehr'... Bestehende Infrastruktur-Engpässe vermindern die Zuverlässigkeit und die Geschwindigkeit.“
Lars-Göran Rosengren, AB Volvo

Dieser Workshop untersuchte die Triebkräfte der Entwicklung im Verkehrssektor und diskutierte die möglichen Konsequenzen der derzeitigen, schweren Rezession. Auch die Auswirkungen der schwankenden Energiepreise und die längerfristigen Gestaltungsmuster von Lieferketten wurden erörtert. Die Teilnehmer diskutierten ferner über die Verschmelzung von Transport- und Logistikunternehmen, die zunehmende Bedeutung von Verlässlichkeit und den Bedürfnissen der Kunden für die Dienstleistungen des Sektors sowie über das Wachstumspotenzial im intermodalen Verkehr, im Schienenverkehr, in der Binnenschifffahrt sowie im Kurzstrecken-Seeverkehr.

Der Verkehrssektor steht kurzfristig vor großen Herausforderungen und muss gleichzeitig Maßnahmen ergreifen, die langfristige Strategien unterstützen. Der Workshop stellte fest, dass der weltweite wirtschaftliche Abschwung viele Branchen schwerwiegend und zeitgleich trifft – und folglich Unsicherheit schafft. Dennoch waren die Teilnehmer übereinstimmend der Ansicht, dass wirtschaftliches Wachstum und Renditen wiederkehren werden und die Krise keine wesentlichen Auswirkungen auf die fortschreitende Globalisierung haben werde.

Vor diesem Hintergrund werden die Qualität der Infrastruktur und die bestehenden Engpässe im Verkehrssektor die großen Herausforderungen bleiben. ITS-Systeme werden sehr wahrscheinlich an Einfluss gewinnen, wobei ihr effizientes Funktionieren an Bedeutung gewinnen wird.

Die künftige Entwicklung der Lieferketten wird weniger von Energiepreisen abhängen, sondern eher von der Fähigkeit der Logistikunternehmen, zuverlässige End-to-End-Dienstleistungen anzubieten.

Die Auswirkungen der schwankenden Energiepreise und eine auf lange Sicht mögliche Rückkehr hoher Ölpreise sind nach Meinung der Teilnehmer weder von unmittelbarem Interesse noch in der Gesamtbetrachtung besonders bedeutend: Die Logistikkosten belaufen sich auf etwa 10 bis 15 Prozent des Gesamtumsatzes des verarbeitenden Gewerbes; darin enthalten sind mit rund einem Drittel die Transportkosten, die meist geringer sind als die Lager- und Verwaltungskosten.

Die Zuverlässigkeit von Logistikketten wird als ein wichtiger Dienstleistungsfaktor angesehen. Schwachpunkte entstehen hier gewöhnlich an den Schnittstellen – zwischen Lager und Spedition, Staaten und Häfen, sowie bei Verbindungen in das Binnenland und an modalen Knotenpunkten.

Die Zuverlässigkeit des Netzwerks und der Dienstleistung sind dabei entscheidend; gleichwohl wird deren Bedeutung noch nicht systematisch im Verkehrsplanungsprozess berücksichtigt und nur selten in Kosten-Nutzen-Analysen berücksichtigt. Neben der Zuverlässigkeit kommt auch dem Verbraucher eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Gestaltung von Versorgungsstrukturen zu.

Die gegenwärtige Krise wird den Trend hin zu neuen globalen „Mega-Playern“ verstärken.



Moderator:
Zoltan Kazatsay,
Stv. Generaldirektor,
DG Energie und
Verkehr, Europäische
Kommission

Der aktuelle wirtschaftliche Abschwung hat gravierende negative Auswirkungen auf Handelsvolumina und Gewinnspannen. Dies hat zur Folge, dass einige Transport- und Logistikunternehmen nicht mehr mithalten können und aus dem Sektor verdrängt werden. Um die Schnittstellen in den Griff zu bekommen, haben viele Akteure in der Lieferkette begonnen, sich mit der horizontalen und vertikalen Integration ihrer Aktivitäten zu beschäftigen, um die Effizienz zu steigern. Dies begünstigt die Entstehung von einigen sehr großen Unternehmen, etwa in der Logistik und der Seeschifffahrt, die große Assets kontrollieren und global operieren.

Kunden erwarten ein reibungsloses Transportsystem. Dies erfordert eine Zusammenarbeit zwischen Verkehrsträgern, die wiederum die Intermodalität in den Lieferketten erhöhen wird.

Die Zusammenarbeit von Unternehmen zur Verbesserung des intermodalen Verkehrs wird so für das wirtschaftliche Überleben in der Krise sehr bedeutend sein. Recht-

liche und ordnungspolitische Unterschiede sind schwerwiegende Hindernisse für den reibungslosen Betrieb. Deshalb bedarf es dringend einer internationalen Zusammenarbeit bei der Harmonisierung von Vorschriften und Prozessen.

Auch bei der Vereinbarkeit von nationalen mit regionalen Interessen ist eine engere internationale Zusammenarbeit vonnöten, etwa bei der Kabotage, die besonders in der Schifffahrt ein ernstzunehmendes Thema ist. Während die internationale Schifffahrt ein relativ offener Markt ist, bleibt der regionale Schiffsverkehr durch Kabotage-Beschränkungen begrenzt. Doch trotz der prognostizierten Zunahme von Verkehrsstaus begünstigen die rechtlichen Rahmenbedingungen weiterhin Autobahnen.

Die Förderung der Intermodalität wird nicht nur dazu beitragen, den Warentransport zwischen Kontinenten zu optimieren, sondern auch dabei helfen, weiteren Herausforderungen zu begegnen, etwa schwankenden Energiepreisen oder ökologischen Anliegen.

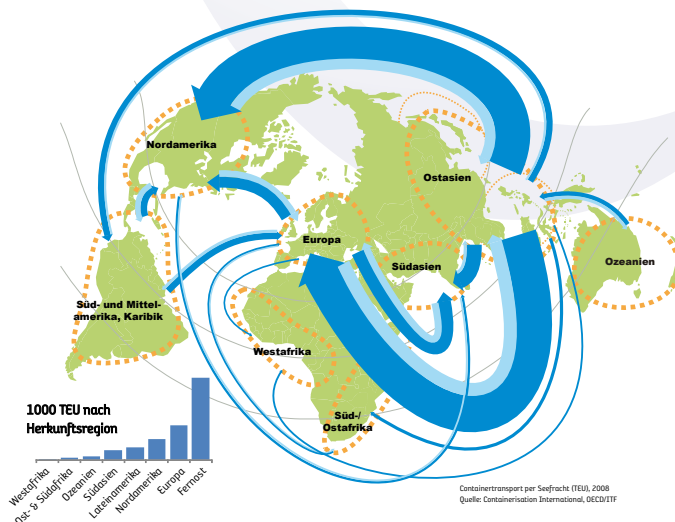


„Wir sehen uns mit einem neuen Geschäftsmodell konfrontiert. Transport, Fertigung und Vertrieb müssen integriert und durch dieselben Akteure gesteuert werden.“
Jean-Claude Raoul,
Académie des
Technologies

57



„Die Krise und der Abschwung sind überall. Sie wird den Prozess der Globalisierung unterbrechen, aber nicht stoppen... Die Nachfrage für Transport und Logistik wird steigen – dies ist eine wachsende Branche.“
Hans-Georg Werner,
DB Schenker Rail
Deutschland AG





Dan Ikenson

Associate Director, Centre for Trade Policy Studies, CATO Institute, Washington, USA



Andrea Kocsis

Stellvertretende Bundesvorsitzende, ver.di, Deutschland



Marios Meletiou

Spezialist für Häfen und den Transportsektor, Internationale Arbeitsorganisation (ILO)





Arpita Mukherjee

Professorin, Indian Council for Research on International Economic Affairs (ICRIER), Indien



Maryvonne Plessis-Fraissard

Beraterin, World Bank



K. L. Thapar

Gründer und Vorsitzender, Asian Institute of Transport Development, Indien



Workshop 2:

Soziale Auswirkungen des internationalen Verkehrs

Workshop 2: Soziale Auswirkungen des internationalen Verkehrs



„Aber im Falle Indiens überwiegt das Positive das Negative bei weitem.“

Arpita Mukherjee,
Indian Council
on International
Economic Relations

Der Workshop unter Vorsitz von **Maurice Bernadet** untersuchte die gesellschaftlichen Aspekte des globalen Transportwesens. Beginnend mit einer Präsentation der Studie „Die sozialen Auswirkungen der Globalisierung“ von **Arpita Mukherjee**.

Die Globalisierung hat das Wirtschaftswachstum der Entwicklungsländer in den vergangenen Jahren erleichtert. So wird das indische Wirtschaftswachstum trotz des Konjunkturabschwungs auf sieben bis acht Prozent, nach konservativen Schätzungen immerhin auf fünf Prozent beziffert. Dennoch wird die indische Regierung ein Konjunkturpaket verabschieden, um die derzeitigen Wachstumsraten beizubehalten.

Weiterhin großes Potenzial für Wachstum im Verkehrssektor

In vielen Entwicklungsländern bildet Verkehr den Kern des Wirtschaftswachstums und des Handels; er erleichtert Verbindungen zu internationalen Handelsknotenpunkten, fördert die Liberalisierung und den Wettbewerb. Darüber hinaus zieht der Sektor ausländische Direktinvestitionen an, von denen in Indien 30 Prozent durch den Verkehr ermöglicht werden.

Die Entwicklung der Verkehrssysteme ist eine direkte Voraussetzung für die nationalen Industrien und wirkt sich daher direkt auf die Beschäftigungssituation aus. Verschiedene Studien haben gezeigt, dass der indische Verkehrssektor noch weiter wachsen muss, um den Anforderungen der indischen Wirtschaft gerecht zu werden. Die Öffnung und Entwicklung des Marktes und der Lieferketten optimieren den

Vernetzungsgrad ebenso wie sie Vertrieb, Produktivität und Effizienz fördern. Darüber hinaus wird so der Zugang zu Bildung und medizinischer Versorgung erleichtert. Gleichzeitig können Veränderungen jedoch zunehmende Ungleichheiten zwischen und innerhalb der Länder auslösen und negative Nebenwirkungen zur Folge haben, wie z. B. eine beschleunigte Verbreitung von Krankheiten und Epidemien.

Ein Vorbild für andere Entwicklungs- und Schwellenländern?

Nach **Dan Ikenson** könnten andere Staaten viele der indischen Reformen übernehmen – wenn auch im eigenen Schrittempo. **Maryvonne Plessis-Fraissard** sprach über die Rolle der Verkehrsinfrastruktur bei der Reduzierung sozialer Ungleichheit auf lokaler Ebene. Vor dem Hintergrund verschiedener Studien merkte sie an, dass es auf nationaler Ebene häufig eine Übergangszeit gebe, in der sich die sozialen Ungleichheiten verschärfen, bevor eine allgemeine Verbesserung eintrete. Beim Eintritt in den Welthandel hätten Länder mit einfachen geografischen Zugängen und bereits laufenden wirtschaftlichen Wandelungsprozessen – wie Chile und China – bessere Chancen als isolierte Länder und Binnenstaaten.

Transport: Antrieb für gesellschaftliche Entwicklung

K.L. Thapar betonte die wichtige Rolle von „Zugänglichkeit“ für die Verbesserung der Bedingungen: Einer Studie zufolge verringert sich die Armut um zwölf Prozent wenn Menschen beispielsweise über eine Autobahn eine Anbindung zu städtischen Zentren erhalten. Darüber hinaus verbesserte sich

60



„Wenn Sie klein, dünn besiedelt und isoliert sind, starten Sie benachteiligt.“

Maryvonne Plessis-Fraissard,
Weltbank



Moderator:
Maurice Bernadet,
Professor, Laboratoire
d'Economie des
Transports, Université
Lyon, Frankreich

das Wohlbefinden um 32 Prozent und die Teilhabe an Bildungsangeboten stieg vor allem bei Frauen signifikant. „Jeder Abschwung, ob global, regional oder lokal, wirkt sich überproportional sozial negativ auf den Verkehrssektor aus, da die Einkommen in diesem Fall tendenziell drastischer sinken. Sie fallen außerdem schneller und unberechenbarer. Wenn nun der Großteil der Arbeitskräfte, die in diesem Sektor beschäftigt sind, un- oder nur angelernt sind – wie dies gewöhnlich in den Entwicklungsländern der Fall ist –, dann sind die sozialen Folgen meist noch gravierender“, sagte K.L. Thapar.

Um ein Gleichgewicht zwischen öffentlicher und privater Beteiligung bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu erreichen, bedarf es der Unterscheidung zwischen festen und mobilen Assets. Letztere werden eher von der Privatwirtschaft unterstützt. So kommt dem Staat wiederum die wichtige Rolle bei der Förderung von Investitionen in die Infrastruktur zu. Maryvonne Plessis-Fraissard sprach sich dafür aus, dass in Vorbereitung auf ein Ende der derzeitigen Wirtschaftskrise drei Themen angegangen werden müssten: Erstens, Maßnahmen zur sozialen Unterstützung wie Bildung,

Gesundheit und Wasserversorgung; zweitens, intelligente Investitionen in die Infrastruktur, um Sektor übergreifende und multimodale Ziele zu erreichen; drittens, korrigierende Eingriffe wo immer erforderlich.

Da Potenziale für Ungleichheiten bestehen, sind staatliche Regelungen erforderlich, um die negativen Auswirkungen des Wachstums zu überwinden womit insbesondere Arbeits- und Menschenrechtsfragen gemeint sind.

Auf dem Weg zu einer besseren Welt

Andrea Kocsis erinnerte daran, dass die Gewerkschaften nicht als Teil des Problems, sondern deren Lösung betrachtet werden sollten. Sie regte die Schaffung eines weltweit geltenden, menschenrechtlich formulierten Rahmens, um das Risiko zu vermindern, dass Länder sich in eine Abwärtsspirale des Wettbewerbs begeben, um Geschäft anzuziehen oder aufrechtzuerhalten.

Um Ungleichheiten auf dem Arbeitsmarkt auszugleichen, forderte **Marlos Meletlou**, dass sich die internationale Gemeinschaft auf Mindestarbeitsstandards und eine neue Betrachtungsweise der weltweiten Fertigungskosten einigen sollte: Er hob hervor, dass eine faire Globalisierung Chancen für alle biete. Ein Risiko der Rezession bestehe jedoch darin, dass besonders bereits benachteiligte Gruppen, wie junge Arbeitnehmer, Migranten, unqualifizierte Arbeitnehmer und Frauen als erstes betroffen seien. Regierungen müssten in Zeiten von Beschäftigungsmangel durch Bildungsinstrumente sicherstellen, dass es im Aufschwung ausreichend qualifizierte Arbeitskräfte gebe, wie etwa Singapur erfolgreich gezeigt habe.



„Wo immer es einen besseren Zugang gibt, herrscht weniger Armut.“
K. L. Thapar, Asian Institute of Transport Development

61



„Junge Menschen sollten erwerbstätig sein oder Aus- bzw. Weiterbildung bekommen. Wenn sie keiner dieser Beschäftigungen nachgehen, sehen wir einer sehr schlechten Zukunft entgegen.“
Marios Meletiou, Internationale Arbeitsorganisation (ILO)





Matthew Arndt

Leiter der Geschäftssparte Schiene und Straße, Europäische Investitionsbank



Alain Bonnaïfous

Professor der Wirtschaftswissenschaften, Laboratoire d'Economie des Transports, Université Lyon, Frankreich



Robert Cochrane

Unabhängiger Verkehrsberater, London, Großbritannien



Stefan Garber

Mitglied des Vorstandes, Deutsche Bahn AG, Deutschland



Peter Mackie

Professor of Transport Studies, Institute for Transport Studies, University of Leeds, Großbritannien





Nicolas Rubio

Leiter, Business Development and Technical Department, Cintra, Spanien



K.L. Thapar

Gründer und Vorsitzender, Asian Institute of Transport Development, Indien



Caroline Visser

Programme manager, International Road Federation (IRF)



Waleed Youssef

Chief Strategy Officer, TAV Airports Holding Inc, Türkei



Workshop 3:

Strategische Verkehrsinfrastrukturplanung & Finanzierung

Workshop 3: Strategische Verkehrsinfrastruktur- planung & Finanzierung



„Das Gesamtbild sieht so aus, dass wir uns eine Badewannen-Kurve vorstellen müssen.“

Robert Cochrane,
Imperial
College London

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur haben dazu beigetragen, die Kosten des Handels zu verringern und so die Globalisierung vorangebracht. Wenn der Handel jedoch auch künftig wachsen soll, um mehr Länder daran partizipieren zu lassen, werden weitere, globale Investitionen benötigt. Die Verkehrspolitik muss sich den wirtschaftlichen und strukturellen Veränderungen, denen die nationalen Volkswirtschaften durch die Globalisierung ausgesetzt sind, adaptieren, da sie die Entwicklung der Nachfrage nach Transportdienstleistungen stark beeinflusst.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise verändert die Perspektiven des internationalen Verkehrs; sie hat ferner die Verfügbarkeit von Finanzmitteln für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur stark reduziert, was wiederum bedeutende Folgen für die Projektprüfung und -finanzierung hat. Gleichzeitig mildert die Politik den wirtschaftlichen Abschwung mit ihrer Konzentration auf Infrastrukturausgaben: Doch in welche Richtung muss diese Unterstützung gehen, um den wirtschaftlichen Aufschwung vorzubereiten?

Der Workshop unter Vorsitz von **Lord Gus Macdonald** beschäftigte sich mit dieser Frage. Welche Verkehrsinfrastrukturplanungs- und Finanzierungsmaßnahmen sind erforderlich, um einen angemessenen Erfolg und Zuverlässigkeit der Verkehrsnetzwerke sicherzustellen, die das Wachstum der globalen Wirtschaft unterstützen?

Die Krise hat das Wirtschaftswachstum in diesem Jahr deutlich stärker gebremst als jüngste Trends hätten erwarten

lassen (so etwa sieben Prozent weniger in Großbritannien). Die Wirtschaft wird sich wahrscheinlich erholen, aber es wird Jahre brauchen, um den Schuldenüberhang des aktuellen Zusammenbruchs auszugleichen.



Die aktuellen Korrekturen werden wahrscheinlich eine nur schleppende Erholung nach sich ziehen, bevor das Wachstum wieder anziehen wird. „Das Gesamtbild sieht so aus, dass wir uns eine Badewannen-Kurve vorstellen müssen“, fasste **Robert Cochrane** zusammen.

Verkehrsnachfrage und -verengung sind heute schwieriger zu prognostizieren, insbeson-



„Erschwinglichkeit wird ein viel kritischeres Element in der Bewertung. Das Gleichgewicht zwischen öffentlichen Mitteln, Nutzungsgebühren, sozialen Leistungen sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird an Bedeutung gewinnen.“

Prof. Peter Mackie,
University of Leeds



Moderator:
Lord Macdonald
of Tradeston,
Chairman, Macquarie
Capital Europe,
Großbritannien

dere im Güterverkehr, der empfindlicher auf Veränderungen im Wirtschaftswachstum reagiert als der Personenverkehr. Das Frachtaufkommen ist aus vielerlei Gründen stärker gesunken als die Wirtschaft an sich. Auf der



anderen Seite dürfte bei einem einsetzenden Aufschwung das dann folgende Wachstum des Frachtvolumens die Prognosen übertreffen – wie übrigens in früheren Wachstumszyklen.

Die Regierungen müssen sich auf diese Erholung vorbereiten, ebenso wie sie kurzfristige Antworten auf diese Krise benötigen. „Wir müssen uns fragen, ob wir

in einem angespannten Investitionsumfeld alle Kosten für die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Qualitätsniveaus berücksichtigt haben – und das in möglicherweise sehr stürmischen Zeiten?“, fragte **Peter Mackie**.

Finanzierungslücke und Engpässe

Wir sind in diese Krise mit einer großen Finanzierungslücke für Projekte der Verkehrsinfrastruktur eingetreten, obwohl diese zur wirtschaftlichen Erholung beitragen könnten. Besonderer Nachholbedarf besteht bei Projekten zum Infrastrukturerhalt, denn sie eignen sich aufgrund der raschen Umsetzbarkeit besonders dafür, mit öffentlichen Mitteln zur konjunkturellen Belebung beizutragen.

Engpässe sind ein weiterer Investitionsschwerpunkt, zumal sie dank ihres überschaubaren Projektumfangs ideal für Konjunkturpakete sind – ganz im Gegensatz zu infrastrukturellen „Mega-Projekten“. Darüber hinaus würde die Gefahr zu großer Investitionen in bestimmte Kapazitäten aufgrund der Krise durch eine Konzentration auf solche Engpässe minimiert. Die Rezession mag einige Engpässe abgemildert haben, doch der Aufschwung wird, sobald er kommt, genau an diesen Stellen wieder enormen Druck aufbauen. Mega-Projekte werden sehr viel wahrscheinlicher ein Nachfragerisiko generieren.

Daher sind Spitzenleistungen in der wirtschaftlichen Beurteilung von Projekten wichtiger als je zuvor. Der Finanzierungsmangel bedeutet, dass die Renditebarriere für die Auswahl der Projekte in der Beurteilung steigen muss.



„Wir sind der festen Überzeugung, dass die Regierungen heute ihre Infrastrukturfinanzierung überdenken und nach langfristigen Lösungen suchen sollten.“
Caroline Visser, IRF

65



„Es spielt keine Rolle, was das Problem heute ist, weil Infrastruktur-, Finanzierungs- oder Bauentscheidungen, die wir für alle wichtigen neuen Projekte treffen, gehen frühestens in zehn Jahren in die Realisierung.“
Stefan Garber, Deutsche Bahn AG



Langfristige Aussichten: Kapitalintensiv und politisch gesteuert

In naher Zukunft wird die Krise die bestehenden Finanzierungslücken noch verschärfen. Der bevorstehende steuerliche Druck wird es Regierungen weiter erschweren, Infrastrukturinvestitionen zu finanzieren. Dabei senkt die Finanzkrise kurzfristig auch das private Investitionsvolumen, wodurch Regierungen gefordert sind, private Investitionen effizienter zu nutzen.

Der Mangel an Kapital und Investitionen ist auch für Entwicklungsländer ein entscheidendes Thema. K.L. Thapar wies darauf hin, dass der Zugang zu Investitionen, besonders in Zeiten der Krise, vom Binnenkapital der Entwicklungsländer abhängt.

Nach Auffassung von **Caroline Visser** (International Road Federation) ist die Frage, wie Investitionsentscheidungen heute die Konjunktur stimulieren können, die entscheidende. Visser betonte, dass Regierungen nicht vergessen sollten, über die mittel- und langfristige Planung nachzudenken, die einen großen strategischen Input benötigen, um ihre Infrastruktur zu stützen und langfristiges, nachhaltiges Wachstum zu ermöglichen.

Die Krise macht privates Kapital teurer, so dass die optimale Ausgestaltung öffentlich-privater Partnerschaften viel wichtiger wird. Vor allem Regierungen müssen für starke Anreize und Effizienz der PPP-Projekte sorgen, indem die Risiken klar verteilt werden. Die größten Fehler von PPP traten bisher dann auf, wenn die Finanzierung

durch Konsortien nicht ausreichend gedeckt war, keine Verpflichtung bestand diese durch deren Muttergesellschaft zu garantieren und Arbeiten an Subunternehmen des Konsortiums vergeben wurden, anstatt sie im freien Wettbewerb auszuschreiben: Kein rein privatwirtschaftliches Investment würde derartige Mängel akzeptieren. Wenn jedoch Eigenkapital riskiert wird, bringt dies Rationalität und Effizienz in öffentlich-privaten Partnerschaften.

Gleichzeitig verbessert sich im Vergleich zu privaten Partnern die Position der Regierungen, nachfrageseitige Risiken einzugehen, wenn sich Projekte zur Unterstützung von Wirtschaftswachstum als fehlgeleitet herausstellen.

Die Krise hat ferner zu einem Mangel an Eigenkapital und Schulden geführt. Die Kapitalmärkte sind derzeit für die Finanzierung der Infrastruktur nicht verfügbar und als einzige Quelle bleiben die Banken. In diesem Jahr beteiligt sich eine viel kleinere Anzahl von Banken als gewöhnlich an Ausschreibungen für PPPs (eher zehn anstelle der üblichen 30 Banken). Um die Ausschreibungen von wichtigen Projekten zu erleichtern, hat beispielsweise die britische Regierung die „Infrastructure Finance Unit“ des Finanzministeriums hinzugezogen, die quasi als Bank agiert. Einer der wichtigsten Grundzüge dieser Maßnahme liegt in einer „Exit-Strategie“, so dass der Staat nicht in Konkurrenz zu den Banken auftritt, sobald die Krise abklingt. Andere Regierungen haben auf die Krise reagiert, indem sie gesetzliche Grenzwerte für die Belastung der Banken bei der Kreditvergabe an



„Aber wenn wir eine Sache in den letzten zwei Jahren gelernt haben, dann doch, dass wir viele verschiedene Instrumente und ein hohes Maß an Flexibilität benötigen, um unerwartete Situationen bewältigen zu können.“

Matthew Arndt, EIB

einzelne Projektentwickler, eingeführt haben – unabhängig von der Qualität der Investitionen. Ein zielgerichteter Ansatz könnte Risiken verwalten und so die Verschärfung der Kreditkrise vermeiden. Die Europäische Investitionsbank reagiert auf die Krise, indem sie vorrangige Darlehensvolumina erhöht, sich stärker an Infrastrukturinvestitionen beteiligt und der Europäischen Kommission ein System für Kreditgarantieinstrumente erstellt hat, das mit Verkehr in Verbindung stehende Risiken für ausgewählte strategische internationale Projekte abdeckt.

Privatisierung ist eine andere Möglichkeit, um Private-Equity-Investitionen den Weg

in die Infrastruktur zu ebnen. Vermögenswerte des Verkehrssektors im Wert von rund einer Billion US-Dollar wurden in den letzten Jahrzehnten privatisiert; auch künftig besteht Potenzial für viele Privatisierungen – beispielsweise bei Flughäfen.

Generell hat die Liberalisierung das Wirtschaftswachstum gefördert, weshalb Protektionismus als Antwort auf die Wirtschaftskrise gravierende Auswirkungen auf das Verkehrswesen hätte und den Aufschwung erschweren würde. Andererseits würde eine weitere Liberalisierung („Open-Sky“ Abkommen, Abschaffung der Kabotage im Güterverkehr und Küstenschifffahrt etc.) einen nachhaltigen Wirtschaftsanreiz bieten.





Earl Agron

Vice President, Sicherheit & Umwelt, APL Limited



Mark Miller

Director of Supply Chain Security Europe, Middle East and Africa, COTECNA Inspection SA



Vlad Olteanu

Policy Manager, ACI Europe





Robert Poole

Director of Transportation Policy, Reason Foundation, Los Angeles



David Widdowson

CEO, Centre for Customs & Excise Studies, University of Canberra, Australien



Sabine Wiedemann

Vice President Corporate Security, Deutsche Post DHL, Deutschland



Workshop 4:

Wahrung eines sicheren globalen Verkehrssystems

Workshop 4: Wahrung eines sicheren globalen Verkehrssystems



„Es ist eine Herausforderung für den Gesetzgeber, erfinderischer als Terroristen zu sein.“

Axel Goehr,
Bundesministerium
für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung,
Deutschland

Die Weltwirtschaft ist stark mit dem Handel und dem internationalen Personenverkehr verknüpft, weshalb die Umsetzung höchster Sicherheitsstandards innerhalb der Verkehrssysteme für deren Betrieb entscheidend ist. Regierungen und Interessengruppen (etwa aus der Industrie und Tourismus) teilen das Interesse am Aufbau wirksamer Strategien zur Wahrung der Verkehrssicherheit – mit praktikablen, allgemeingültigen Maßnahmen und einer effizienten Nutzung knapper Ressourcen.

Auf dem Weg zu einer risikobasierten Sicherheitspolitik

Doch nicht alle existierenden Sicherheitsrichtlinien sind wirksam. Während die Ursachen von Gefährdungen flexibel und dynamisch sind, bleiben Maßnahmen dagegen doch oft unflexibel und statisch. Politische Regelungen drehen sich heute weitgehend um das Konzept des „target-hardening“, der sicherheitsorientierten „Zielhärtung“, also dem Schutz potentieller Anschlagziele. Wie **Robert Poole** herausstellte, tendieren gewählte Repräsentanten dazu, öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zu ergreifen – dennoch bleiben auch sie meist statisch. Das zeigt sich immer dann, wenn akut gehandelt werden muss, um der Öffentlichkeit zu vermitteln, dass die Sicherheit gewährleistet sei. Dies gilt vor allem seit dem 11. September 2001, in dessen Folge drastische Maßnahmen ergriffen worden sind, etwa das Transportverbot für Flüssigkeiten im Handgepäck von Fluggästen. Zu oft konzentriert man sich auf die Regelung von Prozessen, anstatt „vom Ergebnis her“ zu denken. Dabei hindert der „target-hardening“-Ansatz Sicherheitsfachleute eher daran, flexibel



auf sich verändernde Bedrohungen und neue Erkenntnisse zu reagieren. Da wir in offenen Gesellschaften mit unzähligen möglichen Zielen leben, ist das natürlich kein idealer Zustand: Es ist also an der Zeit, die wichtigsten Grundsätze der Sicherheitspolitik zu überdenken.

Ein Weg wäre etwa die Verlagerung vom „target-hardening“-Ansatz hin zu risikobasierter Sicherheitsrichtlinien. Das bedeutet eine Verschiebung des Schwerpunkts: weg vom Anspruch, alle gefährdeten Objekte schützen zu wollen, stattdessen: Identifikation gefährlicher Personen oder Güter und gründliche Risikobewertung; damit ließen sich Ressourcen so bündeln, dass sie nur

70



„Wir wollen aus jedem Dollar, den wir für Sicherheit ausgeben, soviel wie nur möglich herausholen.“

Earl Agron, APL Limited



Moderator:
Axel Goehr,
Bundesministerium
für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung,
Deutschland



dort zum Einsatz kommen, wo wirklich Bedarf besteht.

Die Bedeutung öffentlicher Akzeptanz

Sicherheitsmaßnahmen sollten zu einer positiven Wahrnehmung von Sicherheit führen. Passagiere beispielsweise sind eher bereit zu kooperieren, wenn Maßnahmen zur Gefahrenabwehr nicht als irrational, verschwenderisch und sinnlos empfunden werden, sondern als notwendig und effektiv. „Erkennt die Öffentlichkeit diese Notwendigkeit, dann steigt ihre Bereitschaft, den Aufforderungen nachzukommen. Sie muss verstehen, dass hinter den eingeführten Maßnahmen eine Logik steckt“, bemerkte **David Widdowson**.

Flughafenbehörden müssen beispielsweise Sicherheitsmaßnahmen und Passagierhandling so in Einklang bringen, dass sie bei der Entwicklung der Maßnahmen bereits die öffentliche Akzeptanz im Blick haben. Vor diesem Hintergrund bleibt es gleichwohl unverständlich, weshalb Sicherheitskräfte an Flughäfen alle Arten von spitzen Gegenständen konfiszieren, während den Passagieren die Möglichkeit gegeben wird, große Glasflaschen aus Duty-free-Shops in die Flugzeugkabine zu bringen – deren Scherben sich als gefährliche Waffe einsetzen ließen.

Der Ganzkörper-Scanner dagegen ist ein gutes Beispiel für echte Innovation. Er ist viel wirksamer als Abtastkontrollen, deren Wirksamkeit stark vom Personal abhängt, aber auch im Vergleich zu herkömmlichen Detektoren, die für die Suche nach nicht-metallischen Waffen und Flüssigsprengstoffen ungeeignet sind. Leider ist die öffentliche Akzeptanz für die Scanner recht gering, vielleicht auch deshalb, weil die Medien vor allem ihre Nachteile herausstellten, statt das Potenzial für optimierte Sicherheitsdienstleistungen hervorzuheben.

Gleichwohl ist es wichtig, der Öffentlichkeit klarzumachen, dass es niemals eine hundertprozentige Sicherheit geben kann. Dafür ist eine offene Kommunikation notwendig, die zeigt, dass risikobasierte Ansätze wirksam sind, sich aber Sicherheitsrisiken nie gänzlich ausschließen lassen. Die Lücke zwischen Sicherheit und wahrgenommener Sicherheit muss geschlossen werden.

71



„Kurz gesagt: Gibt es eine positive Wahrnehmung von Sicherheit? Werden Terroristen dadurch wirksam abgeschreckt?“
Mark Miller, COTECNA



„Sicherheit funktioniert wie eine Versicherung: Wenn Sie die Versicherung brauchen, ist es zu spät, den Vertrag zu unterzeichnen.“

Vlad Olteanu, ACI Europe

Einer der bekanntesten risikobasierten Ansätze im Luftverkehr ist der so genannte „registrierte Passagier“ – ein Modell, das nicht überall umgesetzt wird. Das Konzept sieht vor, Sicherheitskräften auf Basis freiwilliger Angaben Hintergrundkontrollen zu ermöglichen. Die Passagiere profitieren insofern, als dass sie nur noch auf ein Mindestmaß reduzierte Kontrollen ausgesetzt werden, was zusätzliche Ressourcen für mehr Sicherheit in Bereichen erhöhter Risiken schafft. Diese Politik würde auch die Einführung von Ganzkörper-Scannern erleichtern, da ihnen nicht alle Passagiere ausgesetzt wären.

Risikobasierte Ansätze wie Zufalls- und geheimdienstliche Überprüfungen, ebenso wie so genannte „bekannte Versender“ kommen in den Bereichen der Luftfracht sowie im Schiffs- und Güterverkehr vermehrt zum Einsatz. So ermöglichen Programme wie die Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (ZWB); im Rahmen der Weltzollorganisation Unternehmen, ihr niedriges Risikoprofil zu belegen und auch im Transportprozess zu visualisieren. Obwohl der ZWB-Status im Allgemeinen nicht zur Befreiung von allen Sicherheitsprogrammen führen wird (denn unterschiedliche Ebenen im Sicherheitssystem decken verschiedene Risikodimensionen ab) verdienen solche vielschichtigen, risikobasierten Systeme Unterstützung. In jedem Fall sind sie eine gute Alternative für Extremmaßnahmen wie das lückenlose Container-Scanning - eine Idee, die insgesamt sogar zu weniger Sicherheit führen könnte (vorausgesetzt, sie wäre überhaupt realisierbar), weil damit Ressourcen aus viel stärker risikobehafteten Bereichen abgezogen würden.



„Wenn wir uns für die Strategie der Zielhärte entscheiden, dann müssen wir im Grunde alles härten.“

Robert Poole, Reason Foundation

Auf dem Weg zu einem multilateralen Ansatz

Sicherheit ist ein globales Problem, das globale Lösungen erfordert. Doch im Grunde genommen haben Unternehmen und Länder keine andere Wahl, als eine große Zahl schlecht koordinierter, paralleler Sicherheitsinitiativen, zu implementieren, was in der Regel mit hohen Kosten für sie, ihre Kunden und die Bürger verbunden ist.

Gegenseitige Anerkennung oder ein umfassender multilateraler Ansatz könnten Compliance-Kosten sowie die Aufwendungen für Sicherheit insgesamt reduzieren. Initiativen wie etwa die der WZO oder der Koordinierungsgruppe für Verkehrssicherheit der EU und der USA sind Schritte in Richtung eines Multilateralismus. Doch das Ideal eines globalen „One-Stop-Security“-Systems ist mittelfristig nicht realisierbar. Jeder Staat legt die WZO-Leitlinien, die einen so sensiblen Bereich wie die Sicherheit betreffen, eben anders aus.

Wer zahlt und wer soll zahlen?

Finanzierungsinstrumente für die Luftsicherheit basieren in den USA eher auf allgemeinen Steuermitteln, während sie in der EU von den Nutzern getragen werden. Die Finanzierung von Sicherheit in der Lieferkette ist nicht sehr transparent, aber die entsprechenden Kosten werden in der Regel von den Betreibern der Lieferketten, ihren Kunden, sowie dem Staat getragen. Angesichts der Tatsache, dass die Vorteile sicherer Lieferketten der breiten Öffentlichkeit ebenso zugute kommen, wie Reisenden oder Endverbrauchern von Lieferketten,



wäre hier eine Mischfinanzierung vertretbar. Gleichwohl bietet der Ansatz, Kosten beim Endverbraucher zu belassen, mehr Anreize Kosten zu sparen und Mittel effizient auszugeben.

Die Einhaltung von Sicherheitsanforderungen kann zu hohen Fixkosten führen, die für kleinere Unternehmen und Staaten schwerer zu tragen sind und so auch ihre Wettbewerbsposition verschlechtern.

Anreize für mehr Sicherheit

Lieferketten sind komplex und entwickeln sich schnell. Sicherheit muss in den Betrieb des Lieferprozesses eingebettet werden und sollte daher als Mehrwert gesehen werden. Die Verfahren sollten belastbar und flexibel

sein, d.h. dass Regulierung als solche nicht zu normativ eingreifen darf.

Die Betreiber der Lieferketten sind an klaren Regularien interessiert, da diese ihnen eine Entscheidungsgrundlage für Investitionen und Maßnahmen für eine funktionierende Sicherheit bieten. Klare und gemeinsam entwickelte Vorschriften vermeiden den Wettbewerb innerhalb der Sicherheitsanforderungen und erleichtert damit auch Allianzen. Wie **Mark Miller** feststellt: „Die Herausforderung besteht darin, zu versuchen, die Komplexität zu reduzieren, und gleichzeitig die Sicherheitsprobleme zu bewältigen. Das ist die wichtige Aufgabe des Staates im Gespräch mit dem privaten Sektor.“



Harald Díaz-Bone

United Nations Framework Convention on Climate Change



Jos Dings

Direktor, European Federation for Transport and Environment



Christian Dumas

Vizepräsident für Nachhaltige Entwicklung und Umwelteffizienz-, Airbus



Jasper Faber

Manager Umweltökonomie, CE Delft, Niederlande



Yoshitsu Hayashi

Director, International Research Centre for Sustainable Transport and Cities, Nagoya University, Japan





Raphael von Heereman

Bereichsleiter Luftverkehrspolitik,
Hapag-Lloyd Flug GmbH, Hannover,
Deutschland



Per Kågeson

Leiter, Nature Associates, Schweden



Andy Kershaw

Manager of Environmental Policy, British
Airways, Großbritannien



Per Magne Einang

Research Director - Energy Systems and
Environment, Marintek, SINTEF, Norwegen



Callum Thomas

Professor für Nachhaltige Luftfahrt,
Manchester Metropolitan University

75



Workshop 5:

Ökologische Auswirkungen des internationalen Verkehrs

Workshop 5:

Ökologische Auswirkungen des internationalen Verkehrs

Die Globalisierung hat das Wirtschaftswachstum beschleunigt und damit auch die Verkehrsnetze neu geprägt – mit der Folge, dass immer mehr Passagiere und Fracht über lange Strecken transportiert werden. Die Kehrseite dieser Entwicklung sind der deutliche Anstieg von Schadstoffemissionen sowie andere Umweltauswirkungen. Andererseits ermöglicht erst der erwirtschaftete Wohlstand, diesen Folgen mit Maßnahmen wieetwaumweltfreundlicherenTechnologien oder einer optimierten Ressourcennutzung wirksam zu begegnen. Dabei sollten die Instrumente zum Schutz der Umwelt so gewählt werden, dass Wohlstand maximiert und die Umweltverschmutzung gleichzeitig möglichst kosteneffizient reduziert wird.

Dieser sehr lösungsorientierte Workshop diskutierte Möglichkeiten zur Emissionsreduzierung in der Luft- und Schifffahrt sowie die Frage, wie sich diese Potenziale am besten ausschöpfen ließen.

Beide Sektoren haben im Bereich der Energieeffizienz erhebliche Verbesserungen erzielt – mit der Folge einer Verringerung der realen Transportkosten bei steigender Nachfrage

Die Luft- und Schifffahrt ist aus logistischen Gründen und im Sinne der Kostensenkung ganz klar darauf angewiesen, ihren Energieverbrauch zu senken. Dies ist gerade für den Luftverkehr entscheidend, da der benötigte Kraftstoff hier mitgeführt werden muss, weil nicht jederzeit nach Bedarf nachgetankt werden kann. Dies hat kraftstoffsparende Technologien in den Mittelpunkt des Interesses gerückt. Beide Branchen haben erhebliche Effizienz-

steigerungen im Energieverbrauch erzielt, wobei der Wettbewerb die stetigen Optimierungsbemühungen noch belebt hat.

Die Entwicklung bei den CO₂-Emissionen bewegt sich in beiden Sektoren zeitversetzt zu internationalen Vereinbarungen über die CO₂-Reduktion

Um die globale Erwärmung bis zum Ende des Jahrhunderts auf zwei Grad Celsius zu begrenzen, wird die Treibhausgaskonzentration auf ca. 445 parts per million (ppm) stabilisiert werden müssen. Dazu müssen Emissionswerte in den Volkswirtschaften der Industriestaaten stark zurückgefahren werden. Die Erfüllung der entsprechenden Zielvorgaben (z.B. etwa 80-prozentige Reduktion bis 2050) wird deutliche Auswirkungen auch auf den Luft- und Seeverkehr haben.

Technische Potenziale zur Verringerung der CO₂-Emissionen der Luft- und Schifffahrt

Mit jeder Flugzeuggeneration lässt sich der Treibstoffverbrauch um 15 bis 20 Prozent reduzieren. Dies ist unter den gegenwärtigen Marktbedingungen auch eine kommerzielle Notwendigkeit, auch wenn sich Produktzyklen in der Flugzeugindustrie über zwei Jahrzehnte erstrecken können.

Das Einsparpotenzial für den Kraftstoffverbrauch bei Schiffen beläuft sich auf zehn bis 50 Prozent. Da die Generationszyklen bei Schiffen durchschnittlich fast drei Jahrzehnte umspannen, wird es einige Zeit dauern, bis diese Verbesserungen Wirkung erhalten. Alternative Kraftstoffe mit geringerem Kohlenstoffgehalt, wie

76



„Für einen Erfolg dieser Vereinbarung ist es unumgänglich, die Finanzministerien mit an Bord zu haben.“
Jasper Faber, CE Delft



Moderator:
Anthony Venables,
Professor, Centre for
Analysis of Resource
Rich Economies, Oxford
University, Großbritannien

etwa Flüssig-Stickstoff-Gas (LNG) für den Schiffsverkehr und Biokraftstoffe für den Luftverkehr, könnten sich zu wichtigen Energiequellen entwickeln.

Emissionshandel kann prinzipiell kostengünstige Emissionsreduktionen liefern

Im Workshop herrschte Konsens darüber, dass es in der Luft- und Schifffahrt globaler Marktmechanismen bedürfe, um CO₂-Emissionen zu kompensieren oder zu reduzieren. In diesem Zusammenhang wird in internationalen Gremien sowohl über Kraftstoffabgaben wie auch über den Emissionshandel nachgedacht.

Erfahrungen innerhalb des EU-Emissionshandels (European Union Emission Trading System, EU ETS) haben gezeigt, dass Emissionshandelssysteme nur so stark sind, wie ihr schwächstes Glied – ein Schutz des letzte-

ren, um Emissionsverlagerungen zu vermeiden, konterkariert also die Wirksamkeit des Systems. Der zum Teil abgeschirmte Handel kann hier einen Ansatz bieten, wenn auch nur vorübergehend.

Mit Blick auf das Verhältnis von internationalem und regionalem Handel waren sich die Workshop-Teilnehmer generell einig, dass die internationale Luft- und Schifffahrt konsequent auf einer globalen Basis betrachtet werden sollte. Auch wenn mögliche Vereinbarungen zunächst einen reduzierten regionalen Handel zur Folge haben könnten, sollte man dies so bald wie möglich auf die internationale Ebene ausweiten.

Der sogenannte Aviation Global Deal sieht ein internationales System vor, dessen Regeln je nach Startpunkt und Ziel des Fluges differenzieren. Regionale Ansätze wurden bereits vereinbart (für die Luftfahrt z.B. das EU-Emissionshandelssystem ab 2012). Nichtteilnehmende Staaten, etwa Entwicklungs- und Schwellenländer, könnten z.B. dadurch von der Teilnahme überzeugt werden, dass man ihnen Finanzmittel aus – durch den Emissionshandel gespeiste – Adaptions- und Erleichterungsfonds anbietet.

Ein Handelssystem würde beträchtliche Einnahmen generieren, die für den Verkehrssektor eingesetzt werden könnten oder auch nicht. Die Einspeisung dieser Erträge in einen internationalen Anpassungs- und Klimaschutz-Fonds (sofern von der UNFCCC vereinbart) wäre ein Weg, Finanzministerien zu einer teilweisen Zweckbindung von Mitteln zu bewegen, was voll im Sinne der Industrie wäre.



„Die Luftfahrt muss einen angemessenen Anteil zum Emissionshandel haben und zu den globalen Emissionsreduktionen beitragen.“
Andy Kershaw,
British Airways und
Aviation Global Deal,
Großbritannien

77



„Zwar wäre es ideal, mit einem globalen System zu beginnen, das Emissionen weltweit beinhaltet. Wahrscheinlich ist es aber notwendig, mit einer regionalen Regelung anzufangen, die allmählich auf den internationalen Rahmen ausgeweitet wird.“
Per Kågeson, Nature
Associates





Modal Workshops



Diese Zusammenfassungen werden auf Verantwortung der jeweiligen Partnerorganisationen veröffentlicht. Die dargestellten Meinungen und Argumente reflektieren nicht notwendigerweise die Sicht des Weltverkehrsforums oder seiner Mitgliedstaaten.

Normand Boivin
Vice President of Airport
Operations, Montreal
Pierre Elliott Trudeau
International Airport, Kanada



Candan Karlitekin
CEO, Turkish Airlines,
Türkei



Tim Clark
Präsident, Emirates Airline,
Dubai, VAE



Catherine Lang
Acting Associate
Administrator for
Airports, Federal
Aviation Authority, USA



Nick Fincham
Director of Economic
Regulation and Competition
Policy, Civil Aviation Authority,
Großbritannien



**Hans-Martin
Niemeier**
Professor für Wirt-
schaftswissenschaften,
Hochschule Bremen,
Deutschland



David Hamm
Director of Corporate Real
Estate, Delta Air Lines,
Atlanta, USA



Jos Nijhuis
Präsident und CEO,
Schiphol Group,
Amsterdam, Niederlande



Karl-Rudolf Rupprecht

Leiter Hub-Management,
Deutsche, Lufthansa AG,
Deutschland



Ulrich Stockmann

Mitglied des
Europäischen
Parlaments



Stefan Schulte

Stellvertretender
Vorstandsvorsitzender,
Fraport AG, Deutschland



Rapporteur:

David Thompson
Unabhängiger Experte



Dominic Schuster

Formerly Manager of
Aviation, Pricing and Econo-
mics, Sydney Airports Corpo-
ration Limited, Australien



Hartmut Spickermann

stellvertretender Generaldi-
rektor für die zivile Luft- und
Raumfahrt, Bundesministerium
für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung, Deutschland



organisiert mit:



Lufthansa



Fraport



**Modal Workshop 1:
Förderung von Flughafen-
investitionen und Airline Services
in einer globalen Wirtschaft**

Modal Workshop 1: Förderung von Flughafen- investitionen und Airline Services

Dieser Workshop – moderiert von **Jeff Shane** – diskutierte die Entwicklung von Gateway-Infrastruktur für die Luftfahrt. Im Fokus stand dabei die Finanzierung von Flughafeninfrastruktur durch Flughafengebühren vor dem Hintergrund der Wettbewerbsbeziehung zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften. Die Teilnehmer erörterten die Umstände, unter denen Preisbildung und Investitionen geregelt werden und wie dies erfolgreich implementiert werden könnte.

Im Workshop überlegten Fluggesellschaften, Flughäfen und Regulierungsbehörden außerdem, wie die Luftfahrtindustrie für eine angemessene Flughafeninfrastruktur sorgen könnte. Ein zentraler Diskussionspunkt war die Frage, wie sich garantieren lässt, Flughafenengebühren künftig so einzusetzen, dass sie der Entwicklung von Flughäfen und Fluglinien und den Interessen der Fluggäste wie der Gesellschaft am besten dienen.

Bis vor kurzem standen die meisten Flughäfen im Eigentum der öffentlichen Hand, verwaltet durch Behörden. Seit Mitte der 1980er Jahre ist jedoch eine wachsende Zahl von Flughäfen ganz oder teilweise privatisiert worden: Diese Entwicklung führte dazu, dass Flughäfen – auch solche der öffentlichen Hand – zunehmend kommerzieller und gewinnorientierter gemanagt werden.

Die Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für Wirtschaftswachstum. Damit die Weltwirtschaft wachsen kann, ist sie insbesondere auf ausreichende



Flughafenkapazitäten angewiesen. Gegenwärtige rechtliche Regelungen sind ineffizient, weil das Marktumfeld in der Luftfahrt sich in den letzten Jahren grundlegend gewandelt hat. Es ließe sich noch manches besser gestalten, doch die Herausforderung besteht darin, in einem Sektor, in dem Flughäfen unter Umständen ihre Marktmacht missbrauchen könnten, Infrastruktur effektiv auszubauen.

Marktmacht und Regulierung

Obwohl es eine solche Marktmacht in einigen Fällen geben mag, gilt dies nicht grundsätzlich für eine spezifische Gruppe von

82



„Ein solides und zuverlässiges regulatorisches Umfeld ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für einen sicheren und wirtschaftlich erfolgreichen Luftverkehrsmarkt.“
Hartmut Spickermann,
Bundesministerium für
Verkehr, Deutschland



Moderator:
Jeff Shane,
Partner, Hogan und
Hartson LLP, USA

muss im Rahmen eines transparenten Regelwerks und mit klaren Zielen tätig werden. Die Regulierungsbehörde sollte so flexibel sein, nur dort einzugreifen, wo es erforderlich ist; dabei sollte sie berücksichtigen, dass Marktmacht im Laufe der Zeit auch Schwankungen unterliegen kann. Zweck einer Regulierung ist es, den Verbraucher dort, wo das allgemeine Wettbewerbsrecht zu kurz greift, vor dem Missbrauch einer Marktmacht zu schützen. Dies sollte das einzige Ziel sein.

„Wir haben sehr ausgereifte und wirksame Mittel zur Bekämpfung wettbewerbswidrigen Verhaltens in allen Sektoren der europäischen Wirtschaft. Eine darüber hinausgehende Regulierung macht nur dann Sinn, wenn das betreffende Marktmachtproblem so tiefgreifend ist, dass es nicht mit den Mitteln des Wettbewerbsrechts gelöst werden kann“, sagte **Nick Fincham**, Leiter der Wirtschaftsregulierungs- und Wettbewerbspolitik, Civil Aviation Authority, Großbritannien.

Flughäfen. Auf die meisten Flughäfen trifft dies wohl überhaupt nicht zu. Die Frage, ob es Potenzial für einen Missbrauch der Marktmacht gibt, erfordert eine kontinuierliche, evidenzbasierte Einzelfallprüfung des Wettbewerbsumfelds. Ordnungspolitische Maßnahmen sollten im Hinblick auf den Kostenaufwand und ihre marktverändernde Wirkung nur ergriffen werden, wenn sie tatsächlich erforderlich sind.

Gleichwohl bedarf der Luftverkehr einer wirtschaftlichen Regulierung. Eine wirksame Regulierung erfordert, dass der Regulierer unabhängig und verantwortlich bleibt. Er

Der Wettbewerb ist das bevorzugte Mittel zur Kontrolle von Marktmacht. Es ist jedoch zurzeit nicht stark genug, um eine Regulierung überflüssig zu machen. Der wachsende Wettbewerb durch Open-Skies-Abkommen und ein zunehmend marktorientierter Ansatz bei der Zuweisung von Start- und Landerechten – sogenannter Slots - könnte die Zahl der Flughäfen, die einer Regulierung bedürfen, reduzieren.

Eine rein administrative Zuweisung von Slots kann sich investitionshemmend auswirken. Außerdem werden dem Markt



„Wir am Flughafen Schiphol lieben unsere Regulierer wirklich, aber manchmal höre ich eine kleine Stimme in meinem Kopf, die sagt: Warum so viele?“
Jos Nijhuis, Schiphol Group



„Kostenbasierte Regulierung ist eine der Hauptursachen für die schlechte Leistung von Flughäfen.“
Hans-Martin Niemeier, Hochschule Bremen



84

Informationen über den Wert knapper Slots an stark frequentierten Flughäfen vorenthalten.

„Es ist schön und gut zu sagen, dass wir keine Regulierung brauchen. Dann müssen die Slots aber uns gehören, inklusive des Rechts, diese dem Endkunden direkt zu veräußern und dabei auch Spitzenlast-Preise zu erheben. Wenn es hierzu keine Übereinstimmung gibt, dann sind wir auf einen Cost-plus-Ansatz angewiesen, basierend auf gewichteten Kapitalkosten aus Eigen- und Fremdkapital (WACC). Sonst haben wir keinen Anreiz zur Einrichtung zusätzlicher Infrastruktur“, betonte **Dr. Stefan Schulte**, Vorstandsvorsitzender, Fraport AG.

Alle Regulierungsmaßnahmen für die Preisgestaltung bei Luftfahrt-Dienstleistungen bergen ein Fehlerrisiko mit Blick auf Investitionsanreize in sich. Dies gilt insbeson-

dere für die „Cost plus“-Regulierung, die es Flughäfen erlaubt, Preise in Rechnung zu stellen, die ihre Kosten decken und zusätzlich einen anteiligen Gewinnaufschlag beinhalten. Diese Art der Regulierung, die auf das Chicagoer Abkommen von 1944 zurückgeht, bietet Flughäfen wenig Anreize, kostenbewusst zu wirtschaften. Selbst wenn sie mehr als nötig ausgeben, schmälert dies den Gewinn nicht. Dies führt häufig zu unklugen, kapitalintensiven Investitionen.

Preisobergrenzen haben den Vorteil, dass den Flughäfen überlassen ist, die Preise zu strukturieren. Das System ist allerdings weniger transparent. Um Anreize für Investitionen zu bieten, sollte sich die Regulierung jedenfalls an künftigen und nicht an historischen Kosten orientieren. Einige Regulierungsbehörden sind dabei, mit diesem Schlüssel zu experimentieren. Dabei muss gewährleistet sein, dass



„Ich glaube, dass man zunehmend darauf schauen wird, was die Allianzen genau tun und wie sie arbeiten, um sicherzustellen, dass die Interessen des Verbrauchers nicht beeinträchtigt werden.“
Tim Clark, Emirates

Preise für die Dienstleistungen in Zeiten knapper Kapazitäten höher sein dürfen als die laufenden Kosten, damit Investitionskapital aufgestockt werden kann. Es kann umgekehrt auch erwartet werden, dass sie bei Überkapazitäten unter das Kostenniveau fallen. Für langfristige Verträge mit den Fluggesellschaften bleiben die durchschnittlichen Kosten relevant.

Kooperation zwischen Fluggesellschaften und Flughäfen

Um die Nachfrage zu befriedigen und ein hohes Qualitätsniveau zu gewährleisten, ist eine enge Zusammenarbeit von Fluggesellschaften und Flughäfen unabdingbar. Vereinbarungen zwischen Fluggesellschaften und Flughäfen über Preisgestaltung, Investitionen und Arten der Dienstleistung werden oft auch eingesetzt, um Geschäftsrisiken zu verteilen. Diese Vereinbarungen bergen die Gefahr einer Diskriminierung anderer Fluggesellschaften beim Zugang zu Flughafeneinrichtungen – doch derartige Fälle sind selten. Diese Vereinbarungen müssen transparent sein und der Überwachung durch Regulierungsbehörden unterliegen.

Bei internationalen Passagierflügen entfällt weltweit ein zunehmender Marktanteil auf Allianzen unter Fluggesellschaften, von denen einige Mitglieder ihrerseits wiederum Vereinbarungen mit Flughäfen getroffen haben. Diese Allianzen sollten verstärkt von den Regulierungsbehörden überwacht werden. Die nationalen Wettbewerbsbehörden haben zwar ausreichende Befugnisse, um mit internationalen Allianzen umzuge-

hen, dennoch sollten Regulierer auf einer Einzelfallbasis auch die Folgen für die nationalen wie internationalen Märkte im Auge behalten.

Die Liberalisierung des Luftverkehrs hat zur Beschleunigung der Globalisierung beigetragen. In Verbindung mit der Privatisierung der meisten Fluggesellschaften und vieler Flughäfen hat dies die Luftverkehrsmärkte schnell und tiefgreifend verändert. Erfahrungsgemäß tendieren Regulierungsmodelle dazu, sich langsamer zu entwickeln. Wenn sie sich nicht zu einem Hemmschuh für das globale Wachstum entwickeln sollen, bedürfen sie dringend einer Reform.

Mit Blick auf die Regulierung des Marktes besteht also noch viel Lernbedarf. Dem Erfahrungsaustausch zwischen Regulierungsbehörden, Flughäfen und Fluggesellschaften auf der ganzen Welt kommt dabei eine große Bedeutung zu.





Janusz Lacny

Präsident der JMJ-TRANS und Präsident der International Road Transport Union



Pierre Latrille

Berater, Trade in Services Division, Welthandelsorganisation (WTO)



Kunio Mikuriya

Generalsekretär, Weltzollorganisation (WCO)





Eva Molnar

Leiterin der Verkehrsdivison,
Wirtschaftskommission der Vereinten
Nationen für Europa (UNECE)



Graham Smith

IRU-Vizepräsident und Präsident des
IRU-Rates für Personenverkehr

87

organisiert von:



Modal Workshop 2:

**Straßenverkehr: Förderung des
globalen Handels, der Reisetätigkeit
und der Entwicklung**

Modal Workshop 2:

Straßenverkehr: Förderung des globalen Handels, der Reisetätigkeit und der Entwicklung



„Für den Straßenverkehr ist kein Land ein Binnenland.“

Janusz Lacny,
IRU-Präsident

Der gemeinsam von ITF und International Road and Transport Union (IRU) organisierte Workshop brachte Vertreter von Ministerien, Unternehmen und Wissenschaft sowie hochrangige Referenten der Welthandelsorganisation (WTO), der Weltzollorganisation (WCO) und der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) zusammen. Die Diskussion fokussierte auf zwei zentrale Fragen:

- Wie kann die Förderung und Erleichterung des Straßenverkehrs Handel, Tourismus, Fortschritt und Wohlstand voranbringen?
- Wie können internationale rechtliche Instrumente zum Wohle von Handel, Tourismus und Straßenverkehr eingesetzt werden?

Wirtschaftlicher Abschwung und Straßenverkehr

Die von Regierungen und der Wirtschaft gemeldeten Daten zeichnen ein düsteres Bild. Demnach sind die Volumina im Straßengüterverkehr um bis zu 50 Prozent zurückgegangen, die Insolvenzrate des Marktes hat sich verdoppelt, und die Arbeitslosenquote ist aufgrund endgültiger oder vorübergehender Entlassungen dramatisch gestiegen: 140 000 Arbeitsplätze sind in der EU weggefallen, 120 000 in der GUS und 200 000 in Nordamerika.

IRU Präsident **Janusz Lacny** erklärte dazu: „Der Straßenverkehr kann in der wirtschaftlichen Krise dabei helfen, der wirtschaftlichen Erholung Schwung zu verleihen. Doch ebenso wie der Bankensektor muss er durch dringend benötigte, geeignete staatliche Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene gefördert und

weiterentwickelt werden. Der historische Fehler der Großen Depression der 1930er Jahre, in denen die wirtschaftliche Krise durch den Stillstand des Verkehrs und Handels noch verschärft wurde, sollte nicht wiederholt werden.“

Maßnahmen zur Unterstützung der Straßenverkehrsindustrie

Janusz Lacny führte eine Reihe von rechtlichen und steuerlichen Maßnahmen zur Unterstützung der Straßenverkehrsindustrie auf, die Regierungen auf nationaler und internationaler Ebene umsetzen sollten; dazu gehören:

- Einführung eines echten wirtschaftlichen Anreizes für sicherere und sauberere Fahrzeuge;
- Änderung des Insolvenzrechts, damit in wirtschaftliche Not geratene Straßenverkehrsunternehmen die Möglichkeit haben, Transportkapazitäten zu verringern und nur profitable Geschäftstätigkeiten zu verfolgen;
- Einwirkung auf Finanzinstitute, so dass diese Transportunternehmen angemessene Kreditlinien anbieten;
- Neubewertung und Senkung von Steuern;
- Gewährleistung offener Märkte und Streben nach dem Abschluss der WTO-Doha-Runde;
- Intensivere Bemühungen, neoprotektionistische Hindernisse für den internationalen Straßenverkehr zu beseitigen.

Der Straßenpersonenverkehrssektor leidet auch unter einer zurückgehenden Nachfrage im Tourismus. IRU-Vizepräsident **Graham Smith** rief politische Entscheidungsträger auf lokaler, nationaler und internationa-



„Wir haben noch einen langen Weg vor uns, bevor wir – öffentliche wie private Partner – behaupten können, dass Busse und Taxis im Mittelpunkt politischer Aufmerksamkeit und Sorge stünden.“

Graham Smith, IRU



Moderator:
Umberto de Pretto,
Stellvertretender
Generalsekretär, IRU

ler Ebene dazu auf, die Industrie durch den Abbau künstlicher Hindernisse, etwa ungerichteter Fahrverbote in touristischen Städten oder unbegründeter Einschränkungen der Lenk- und Ruhezeiten, zu unterstützen.

Eva Molnar wies darauf hin, dass die Staaten ihre Unternehmen durch die Ermöglichung günstiger und schneller Transaktionen wettbewerbsfähiger machen könnten. Außerdem sei ein hohes Maß an Berechenbarkeit und Zuverlässigkeit hilfreich. Dies gelte insbesondere für die zwei vordringlichsten Problembereiche der Transportunternehmen, dem grenzüberschreitenden Verkehr und den Transitbedingungen.

Multilaterale Ansätze

Mit Blick auf die multilaterale Ebene verwies **Pierre Latrille** auf zwei Werkzeuge der Welthandelsorganisation (WTO), die den Straßenverkehr erleichtern können: GATT und GATS. GATT, das neue Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen der WTO, werde die Handelschancen deutlich erhöhen, Transaktionskosten verringern, Grenzabfertigungsverfahren beschleunigen, und ein transparentes, verlässliches und effizientes Umfeld schaffen, das Diskriminierung verringere. GATS-Verpflichtungen garantieren ausländischen Leistungserbringern bestimmte, ausgehandelte Betriebsvoraussetzungen im Hinblick auf Marktzugang und Inländerbehandlung. Sie gewährleisten, dass dieses Niveau nicht verschlechtert werden kann und dass es stets allen WTO-Staaten zugestanden werden muss.

Die Weltzollorganisation und die IRU verfolgen das gemeinsame Ziel, Kontrollverfahren an Grenzübergängen zu beschleunigen. „Ich möchte weiterhin die Synergien einer Zusammenarbeit mit der IRU nutzen. Mit den Mitteln beider Organisationen können wir Engpässe und mögliche Lösungen identifizieren“, erklärte WCO-Generalsekretär **Kunio Mikuriya**.

Die „New Eurasian Land Transport Initiative“ (NELTI)

Der IRU-Generaldelegierte für die GUS-Region, **Igor Rounov**, präsentierte einen kurzen Film über die New Eurasian Land Transport Initiative (NELTI), die als Bewährungstest für die aktuellen Bemühungen um Vereinfachungen im Straßenverkehr angekündigt wurde. Er berichtete, dass die eurasische Straßeninfrastruktur kein ernsthaftes Hindernis für den gewerblichen Güterkraftverkehr mehr darstelle, und ermutigte die Regierungen, bestehende Engpässe zu beseitigen und „grünes Licht“ für den Lkw-Verkehr zwischen Europa und Asien zu geben.

Die Diskussionsteilnehmer waren sich einig, dass der Straßenverkehr erleichtert werden müsse, insbesondere durch die Ratifizierung und weltweite Umsetzung der UN-Konventionen (TIR, ADR, AETR CMR und Harmonisierung der Grenzkontrollen), sowie durch den Einsatz kürzlich durch die IRU entwickelter, web-basierter Anwendungen, die den Regierungen helfen, ihren UN- und EU-Verpflichtungen (TIR-Elektronische Voranmeldung, IRU Echtzeit-SafeTIR, und die IRU Grenzwarzeiten-Überwachung) nachzukommen.



„Die Liberalisierung des EU-Straßengüterverkehrs war eine Erfolgsstory. Dies ist eines der Verfahren im globalen Kaleidoskop, das sich am meisten bewährt hat.“
Eva Molnar, UNECE

89



„Der Straßenverkehr hat keine ‚Gruppe von Freunden‘ in der GATTS. Das kann auf eine gewisse Vorsicht der Verhandlungsführer in den Handels- und Verkehrsministerien hindeuten. Schließlich gibt es im Straßenverkehr eine Tradition des Bilateralismus und – bis zu einem gewissen Grad – sogar des Protektionismus.“
Pierre Latrille, WTO

Hartmut Albers
Geschäftsführer, Trans
Eurasia Logistics GmbH



Juliusz Engelhardt
Unterstaatssekretär im
Ministerium für
Infrastruktur, Polen



Ed Burkhardt
President, Rail World, Inc.,
Chicago, USA



Camiel Eurlings
Minister für Verkehr,
öffentliche Arbeiten
und Wasserwirtschaft,
Niederlande



Michael Clausecker
Generaldirektor, UNIFE



**Francisco José
Cardoso dos Reis**
Vorsitzender,
Portugiesische
Staatsbahn



Bert Klerk
Vorsitzender, ProRail,
Niederlande



Moritz Leuenberger
Bundesrat und Vorsteher
des Eidgenössischen
Departementes für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation,
Schweiz



Eberhard von Koerber
Manager und Co-Präsident
des Club of Rome



Mauro Moretti
CEO, Ferrovie dello Stato,
Italien



Klaus Kremper
Vorstandsvorsitzender
DB Schenker Rail
Deutschland AG



organisiert von:



Modal Workshop 3:
**Schienerverkehr in einer
globalisierten Welt**

Modal Workshop 3: Schienenverkehr in einer globalisierten Welt

Der Workshop beschäftigte sich mit der Frage, inwieweit der Schienenverkehr zur Bewältigung der Doppelherausforderung von Finanzkrise und Klimawandel beitragen kann. Auf dem Prüfstand stand auch die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene, wobei auch diskutiert wurde, wie ihre Position vor allem mit Blick auf internationale Frachtkorridore verbessert werden könnte.

Die Teilnehmer stimmten darin überein, dass die großen Vorteile des Schienenverkehrs sowohl in der Reduzierung der CO₂-Emissionen als auch in seiner langfristigen Rolle für Wirtschaftswachstum liegen. Dagegen befand man, dass der Schienenverkehr einerseits durch Ungleichheiten in den Infrastrukturinvestitionen im Vergleich zum Straßensektor und andererseits durch technische und administrative Unterschiede, die auf nationalen Entwicklungen gründen, behindert werde. Diese Unterschiede erschweren grenzüberschreitende Leistungen und hemmen daher die internationale Wettbewerbsfähigkeit. Investitionen, die sowohl aus dem privaten als auch dem öffentlichen Sektor kommen sollten, würden zur Chancengleichheit mit der Automobilbranche beitragen.

Der Schienenverkehr spielt für die Erreichung der EU-Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen eine wichtige Rolle. Darüber hinaus bieten Investitionen die Möglichkeit, die Arbeitslosenzahlen zu verringern, weil sie einerseits die Entwicklung der Infrastruktur fördern und andererseits neue Fahrzeugflotten gewartet werden müssen. Derzeit ist die Schiene gegenüber der Straße nur eingeschränkt

konkurrenzfähig, doch die Entwicklung neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken und konventioneller Frachtrouten würde ihre Attraktivität erhöhen. Die Investitionen könnten direkt mit den Zielen zur Emissionsreduzierung gekoppelt werden. Laut **Francisco José Cardoso dos Reis** von den Caminhos de Ferro Portugueses (CP) soll durch die aktuellen Investitionen der CP in neue Flotten eine 35-prozentige Reduzierung der Emissionen im Personenverkehr und 80 Prozent im Frachtverkehr erzielt werden.

Die Finanzkrise, die Energieversorgung und der Klimawandel stellen drei untrennbar miteinander verbundene Herausforderungen dar. **Eberhard von Koerber** vom Club of Rome, der sich insbesondere auf den Klimawandel und die 'Green Recovery' konzentrierte, war voller Hoffnung, dass die durch die gegenwärtige Krise ausgelösten Reaktionen konstruktiv genutzt werden können; Konjunkturpakete im Wert von über vier Billionen Dollar böten eine einmalige Gelegenheit. Der Anteil, den die Schiene daraus erhält, entspricht jedoch nicht deren ökologischem Beitrag: Auf europäischer Ebene werden nur 1,8 Prozent aller „grünen“ Investitionen für die Schiene verwendet. In Deutschland beläuft sich der Betrag auf 1,3 Mrd. Euro (1,6 Prozent) aus einem 80-Mrd.-Paket – dies zeigt, dass bei den öffentlichen Investitionen die Straße eindeutig bevorzugt wird. Seit 1970 hat sich die Eisenbahninfrastruktur verringert, das Ausmaß des Straßennetzes hat sich hingegen verdreifacht. Daraus lässt sich schließen, dass die Eisenbahnindustrie entweder in ihrer Lobbyarbeit scheitert

92



„Der Transport von 100 Tonnen Gütern von Basel in der Schweiz nach Rotterdam in den Niederlanden mit der Eisenbahn erzeugt 87 Prozent weniger CO₂-Emissionen als dasselbe Transportaufkommen auf der Straße.“
Eberhard von Koerber,
Club of Rome



Moderator:
Eva Molnar, Leiterin
der Verkehrsdivison,
Wirtschaftskommission
der Vereinten Nationen
für Europa (UNECE)



Moderator:
Dr. Friedrich Thelen,
Journalist und
Unternehmer, Thelen-
Consult, Deutschland

oder der ökologische Vorteil der Schiene unterschätzt wird. Die Fakten zeigen jedoch, dass das Umweltargument zugunsten der Schiene spricht.

Die Schweiz bietet ein ausgezeichnetes Beispiel, wie politischer Wille die Perspektiven zugunsten der Bahn verschieben kann. Dort liegt der Anteil des Frachtverkehrs auf der Schiene bei 40 Prozent, im restlichen Europa dagegen lediglich bei 16,8 Prozent. Darüber hinaus müssen private Investitionen in die Branche mit Geldern aus dem öffentlichen Sektor gekoppelt werden.

Michael Clausecker, Vertreter des Verbands der europäischen Eisenbahnindustrie, UNIFE, bestätigte, dass Investitionen

in die Infrastruktur in direkter Verbindung mit Wirtschaftswachstum und gesteigerter Nachfrage stehen. In Spanien wurden die Investitionen in das Hochgeschwindigkeitsnetz von einem 2,5-prozentigem Wirtschaftswachstum begleitet. Die Eisenbahnverbindungen Paris-London und Brüssel-London haben einen Marktanteil von über 70 Prozent. Die vor einem Jahr eröffnete Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Madrid und Barcelona erzielt bereits einen Marktanteil von 53 Prozent. Diese Investitionen kommen auch der Umwelt zugute.

Politische Entscheidungsträger können dazu nicht nur durch die Bewilligung von Investitionen beitragen, sondern auch, indem sie Chancengleichheit schaffen und zum Beispiel die Fahrpreise der Eisenbahn von der Mehrwertsteuer befreien.

Der Schweizer Verkehrsminister **Moritz Leuenberger** erläuterte, dass die Eisenbahnunternehmen in ihrer Eigenschaft als nationale Unternehmen sowohl Stärken, als auch Schwächen aufweisen. In der Schweiz ist man stolz auf die Pünktlichkeit und die Technik der Eisenbahn. Dies ist insofern ein Pluspunkt, weil die Öffentlichkeit ihre Unterstützung für die Eisenbahn zeigt, indem sie sich in Abstimmungen für Infrastrukturprojekte wie Trans Alpine ausgesprochen hat. Die Bahn wird auch als positiver Beitrag für Arbeitsplätze gesehen. Auf der anderen Seite bleiben grenzüberschreitende Verkehre durch administrative und technische Unterschiede erschwert, das ETCS funktioniert nach wie vor nicht auf paneuropäischer Ebene. Es bleibt die Frage, ob Regierungen Gesetze zur Mobilität erlassen können, die



„Jeder einzelne Passagier, der vom Flugzeug auf die Eisenbahn umsteigt, vermindert seinen CO₂-Fußabdruck um 90 Prozent.“

Michael Clausecker,
UNIFE



„Wenn wir die gegenwärtige Krise für nachhaltige, umweltfreundliche politische Rahmenbedingungen nutzen möchten, brauchen wir bestimmte Regeln.“

Moritz Leuenberger,
Verkehrsminister,
Schweiz



„Wenn diese Konzentration erfolgt, wird die Eisenbahn nach der Krise konkurrenzfähiger sein.“
Klaus Krempner, DB Schenker

94



„Die Bahn sollte durch ihre eigenen Leistungen gewinnen und im internationalen Markt wirklich wettbewerbsfähig werden.“
Camiel Eurlings, Verkehrsminister, Niederlande

ein fest verwurzelttes individuelles Verlangen darstellt und derzeit in vielen Staaten von der Automobilindustrie geformt und dominiert wird.

Als Vertreter der unabhängigen Manager der Bahninfrastruktur befürwortete **Bert Klerk** von ProRail Investitionen in die Schiene als eine Maßnahme, die den Aufschwung unterstützt und dazu beiträgt, die CO₂-Bilanz zu verbessern. Allein in der EU erzeugt der Verkehr 27 Prozent der CO₂-Emissionen; über 70 Prozent davon entstehen im Straßenverkehr. Im Gegensatz zu anderen Branchen steigen die Emissionen im Verkehr weiter an, da die individuelle Mobilität nicht kontrolliert werden kann. Obwohl die Schiene „grün“ ist und damit einen erheblichen Vorteil besitzt, lässt sich ihre Leistung jedoch weiter optimieren.

In vielen Mitgliedstaaten werden Investitionen getätigt. Frankreich und Spanien investieren in den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes und Deutschland implementiert das ERTMS in Frachtkorridoren. In Großbritannien plant man neue Hochgeschwindigkeitsprojekte und Elektrifizierungen auf den verkehrsreichsten Linien, und die Niederlande haben ein 140 Mio. Euro starkes Beschleunigungspaket für die Eisenbahnbranche geschnürt. Doch obwohl Europa in dieser Hinsicht seine Investitionen verbessert, bleibt China hier führend.

ProRail und der Club of Rome stimmen überein, dass Probleme bei der technischen Kompatibilität weiterhin die internationale

Interoperabilität beschränken und die Lösung dieser Probleme erhebliche Zeit in Anspruch nehmen kann.

In der Diskussion über den Wettbewerb wurde die Einbeziehung des privaten Sektors für mehr Liberalisierung befürwortet. Dabei wiesen jedoch die portugiesischen Staatsbahnen (CP) auf ihre gesellschaftliche Verpflichtung hin, ihre Arbeitsplätze zu erhalten, was wiederum eine echte Wettbewerbsfähigkeit einschränke. Minister Leuenberger führte aus, dass eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene auch Staus auf der Straße vermindere. Michael Clausecker (UNIFE) stellte wiederum fest, dass Preise das Marktverhalten beeinflussen. Dazu führte er als Beispiele die Schweiz an, in der eine Besteuerung der Lkw zu 30 Prozent weniger Leerfahrten geführt hätten, und auf London, wo die City-Maut das Pkw-Aufkommen um 25 Prozent reduziert habe.

Wenn Bahnfrachtdienste auf Strecken zwischen Westeuropa, Russland und Asien konkurrenzfähig sein sollen, müssen regelmäßige, zuverlässige Dienstleistungen vorhanden sein, betonte **Hartmut Albers**, Managing Director Trans Eurasia Logistics. Er wies zudem darauf hin, dass durch politischen Willen und vereinfachte grenzübergreifende Abwicklungen Fahrzeiten erheblich verkürzt werden können, was wiederum einen Wettbewerbsvorteil bietet.

Während die politischen Diskussionen auf die Entfernung technischer und administrativer Engpässe hinwirken, stellen Staatsgrenzen immer noch eine Einschränkung

für den effizienten Transport von Bahnfracht dar: Nur 60 Prozent der Güter kommen pünktlich an. Dem niederländischen Verkehrsminister **Camiel Eurlings** zufolge muss die Branche, um konkurrieren zu können, nicht nur investieren, sondern auch die vorhandene Infrastruktur besser nutzen.

Der Minister plädierte für den Ausbau von Nord-Süd- und Ost-West-Schienenkorridoren durch Europa. Als mögliches europaweites Beispiel führte er die Strecke von Rotterdam über Duisburg und Basel nach Genf an. **Klaus Kreymer**, CEO von DB Schenker, stimmte zu, dass die Schiene ein wünschenswerter Verkehrsträger für Langstrecken ist, jedoch Interoperabilität erfordert. **Mauro Moretti**, CEO der italienischen Staatsbahnen (FS) und CER Chairman, sprach auch über die Problematik der Interoperabilität zwischen nationalen Systemen und wies darauf hin, dass zur Lösung dieser Probleme Investitionen auf europäischer Ebene erforderlich seien, die nationale Investitionen übertreffen.

Wenn die Schiene ihren Anteil des Bahnfrachtmarktes steigern soll, muss sie sich auf drei Hauptpunkte konzentrieren, die gegenwärtig ihre Wettbewerbsfähigkeit einschränken: die technischen, administrativen und betrieblichen Beschränkungen.

Für **Ed Burkardt**, Präsident der Rail World Inc., wendet die Eisenbahnbranche im Technikbereich nicht die beste Praxis an. Herr Burkardt verwies auf technische Beispiele, die in Nordamerika

verwendet werden, etwa erhöhte Achsenlasten, längere Wagen, gegossene Räder, automatische Kupplungen und automatisierte Dokumenten-Workflows im grenzüberschreitenden Verkehr.

Der Ausbau des intereuropäischen Schienenverkehrs ist ein langfristiges Projekt; noch bestehen Probleme in den Signal- und Sprachsystemen für die Fahrzeugführer, sowie in der Harmonisierung von Zulassungen, konstatierte **Juliusz Enkelhardt**, Unterstaatssekretär im polnischen Ministerium für Infrastruktur. Zu beachten seien auch die verschiedenen Spurbreiten, die das transsibirische Eisenbahnnetz beeinträchtigen, wobei der Antrieb fehle, ein automatisches System zur Veränderung der Spurweiten zu entwickeln. Polen ist ein guter Ausgangspunkt, um den Verkehr zwischen Osten und Westen zu erleichtern.

In Deutschland hat die DB hart daran gearbeitet, ihre Wettbewerbsfähigkeit in Erwartung einer möglichen Privatisierung zu verbessern. Trotz 300 Konkurrenten in Deutschland hat es die DB geschafft, erfolgreich zu bleiben. Dennoch hält die DB nur 25 Prozent des intermodalen Marktes in Europa, deshalb erfolgt der meiste Verkehr immer noch auf der Straße.

Die Eisenbahn sollte konkurrenzfähiger sein, doch genießt sie derzeit keine Chancengleichheit. Ihr Marketing sollte verbessert und technische Verbesserungen entwickelt werden, grundsätzlich muss die europäische Gesetzgebung in Hinsicht auf die Internalisierung von Kosten verbessert werden.



„Angesichts des niedrigen Klimafußabdrucks ist der beste Beitrag, den der Eisenbahnsektor für die Umwelt machen kann, seinen Anteil im Verkehrsmarkt zu vergrößern. Das Klima ist gut für die Eisenbahn.“
Bert Klerk, ProRail



Simon Bennett

Sekretär, International Chamber of Shipping (ICS)



Till Braun

Senior Manager, Germanischer Lloyd AG



Mark Brownrigg

Generaldirektor, UK Chamber of Shipping





Colin Cridland

Head of Market Analysis, Clarksons, London, Großbritannien



Jörg Habicht

Director of Regulatory Affairs and Compliance, Hapag Lloyd AG



Miguel Palomares

Leiter der Marine Environment Division, International Maritime Organization

organised by:



Modal Workshop 4:

Seeverkehr - globale Rahmenbedingungen für einen globalen Wirtschaftszweig

Modal Workshop 4: Seeverkehr – globale Rahmenbedingungen für einen globalen Wirtschaftszweig



„Die Schifffahrtsbranche muss sich 2009 und möglicherweise 2010 auf sehr schwere Zeiten einstellen.“

Jörg Habicht,
Hapag Lloyd

In den vergangenen Jahren hat die internationale Schiffsindustrie eine überaus lebhafteste Handelsperiode erlebt – für viele Märkte war diese die beste seit Menschengedenken. Diese Ära endete jedoch jäh und dramatisch, sobald sich die gegenwärtige Wirtschaftskrise massiv auf den Seeverkehr auswirkte. Doch trotz der aktuellen Krise darf sich die Schifffahrtsbranche nicht in protektionistische Maßnahmen flüchten. Zugleich müssen CO₂-Emissionen weiterhin reduziert werden – diesem zwingenden Druck unterliegen alle Sektoren unabhängig von volatilen Märkten.

Mit diesen Themenfeldern beschäftigte sich der Workshop in zwei Diskussionsrunden. In der ersten Runde konzentrierte man sich auf die globale Rolle des Seeverkehrs, in der zweiten auf die Energieeffizienz. Moderator des von der International Chamber of Shipping (ICS) und der International Maritime Organisation (IMO) organisierten Workshops war **Tom Leander**, Herausgeber von Lloyd's List.

Die globale Rolle des Seeverkehrs

Da der Schiffsverkehr grundsätzlich von der Wirtschaft abhängig ist, hat der Rückgang des Handels seit Beginn der Finanzkrise Ende 2008 zu einem dramatischen Bedarfsminus an Verschiffungen geführt. Als erste war die Containerschifffahrt betroffen: Bereits im Frühjahr 2009 waren rund zehn Prozent der Flotte überflüssig. Dem folgten ein Verfall der Handelsvolumina mit Trockengut-Bulkware und ab April 2009 ein Einbruch im Bedarf für Rohöl-, Fracht- und Chemietanker.

Eine Hauptsorge der nationalen Reedereiverbände sind die protektionistischen Maßnahmen, mit denen Staaten möglicherweise auf die Krise reagieren – daher ihre Mahnung an Regierungen, auf solche Maßnahmen zu verzichten, da diese dem Welthandel nur noch weiteren Schaden zufügen würden.

Die Schifffahrt sieht sich zudem mit einer weiteren Herausforderung konfrontiert: Als eine von sehr wenigen Industrien ist sie nicht durch ein globales, multilaterales Handelsabkommen abgesichert. Und die Aussicht auf ein neues Abkommen unter Führung der Welthandelsorganisation (WTO) wird immer ungewisser. Die Schifffahrtsindustrie muss deshalb wachsam auf alle Schritte in Richtung Protektionismus im Seehandel reagieren – auch wenn diese unter dem Deckmantel von Schutz und Sicherheit getätigt werden. Die Schifffahrtsindustrie fordert stattdessen eine regulatorische „Chancengleichheit“, die es ihr ermöglicht, wettbewerbs- und leistungsfähig zu agieren. Darüber hinaus fordert sie, dass die Betriebsicherheit, die jetzt das Tonnage-Steuer-System Reedern





Moderator:
Tom Leander, Redakteur, Lloyds List

in vielen Ländern bietet, während der Krise erhalten bleibt.

Angesichts der Anforderungen des Umweltschutzes und der wirtschaftlichen Probleme wird wahrscheinlich die Zahl älterer Schiffe, die demontiert und recycelt werden, erheblich steigen. Deshalb wächst der Druck auf Regierungen, Anlagen zu bestimmen, die diese Aufgaben auf akzeptable Weise erfüllen können. Dabei dürfen jedoch die Standards, die in den vergangenen zwanzig Jahren Sicherheit und Umweltverträglichkeit erheblich verbessert haben, nicht wegen finanzieller Engpässe gemindert werden. Trotz der aktuellen wirtschaftlichen Probleme war man sich weitgehend darüber einig, dass die langfristigen Aussichten für die Schifffahrt äußerst positiv bleiben.

Energieeffizienz: Eine Priorität in Zeiten wirtschaftlicher Rezession

Ungeachtet des wirtschaftlichen Abschwungs bleibt die Verminderung der CO₂-Emissionen eine der drängendsten Herausforderungen, mit denen die Welt heute konfrontiert ist. Die Schifffahrtsbranche stellt fest, dass sie im Handelsverkehr fossile Brennstoffe am effizientesten verbraucht und im Verhältnis am wenigsten Treibhausgase freisetzt. Dies sollte ihren ja bereits gestiegenen Marktanteil weiter erhöhen. Hinsichtlich ökologischer Aspekte erwartet die Seefahrt die nächste Stufe der Klimaschutzpolitik, die auf der UN-Klimakonferenz in Kopenhagen (COP 15) im Dezember 2009 von den Mitgliedsländern der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) verhandelt wird. Die Branche hofft auf die Zustimmung der UNFCCC, dass die IMO ausführliche Maßnahmen, die sich

auf den Treibhausgasausstoß bei Verschiffungen beziehen, erarbeiten und verordnen soll.

Dabei verweist die Branche auf die bereits signifikanten Fortschritte in diesem Bereich. Die CO₂-Emissionen, die mit jeder auf See transportierten Tonne pro Meile erzeugt werden, wurden kontinuierlich reduziert; die Schiffe haben ihre Effizienz mehr als jeder andere Verkehrsträger gesteigert. Um den Ausstoß an Treibhausgasen aus dem Seeverkehr in Relation zu setzen: Der zweite Treibhausgasstudie der IMO zufolge erzeugt der Seeverkehr jährlich rund 870 Mio. Tonnen Treibhausgase, dies sind nur 2,7 Prozent des weltweiten Gesamtausstoßes.

In Vorbereitung auf die kommenden Gespräche in der IMO und der UNFCCC erwartet die Branche eine zusätzliche Förderung des Sektors in Form eines Finanz- oder marktbasierten Instruments, das die Lücke zwischen praktischen Reduzierungsmaßnahmen und politischen Forderungen schließt. Über dieses Instrument könnten auch Ausgleichsmaßnahmen, etwa Aufforstung, oder umweltorientierte Forschung zu Schiffsentwicklung und -bau initiiert werden. Die Anwesenden vertraten zu gleichen Teilen die Meinungen, dass dies am besten durch Emissionshandel oder durch eine Art Abgabe zu erreichen sei.

Der Workshop zog den Schluss, dass eine Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Schifffahrt nur durch die Einführung einer gleichberechtigten, weltweiten Regulierung des Seeverkehrs erreicht werden könne, die unter der Leitung der IMO erarbeitet wird.



„Die globale Bedeutung des Seeverkehrs darf nicht unterschätzt werden, da er den Welthandel und die Weltwirtschaft buchstäblich unterstützt.“
Miquel Palomares, IMO



Eine Plattform für den



Austausch von Ideen

Preisträger 2009

Das Weltverkehrsforum hat in Leipzig 2009 zwei Auszeichnungen verliehen: den Young Researcher Award sowie den Preis für Innovation in Transport und Logistik in der globalen Lieferkette.

Der **Young Researcher Award** 2009 ging an **Jérôme VERNY** von der Rouen Business School in Frankreich für dessen Arbeit zum Thema „Containerschiffahrt auf der Nördlichen See-Route“. VERNY geht auf die neue Wirtschaftsgeografie ein, die seit dem Zweiten Weltkrieg durch die rapide zunehmende, grenzüberschreitende Mobilität von Menschen und Waren entstanden ist. Er stellt fest, dass sich nach vier Jahrzehnten ungebrochenen Wachstums des Containerverkehrs die Kapazität des herkömmlichen, internationalen Handelsnetzwerks hinterfragt werden muss. Mit Blick auf den Klimaschutz behandelt er auch Fragen zur Eignung der Nördlichen See-Route als mögliche Handelsroute für Containerfracht zwischen Europa und Asien.

Die Jury hob insbesondere die Originalität des Ansatzes in der Arbeit von Jérôme VERNY hervor und lobte seine wissenschaftlich fundierte Analyse.

Der **Preis für Innovation in Transport und Logistik in der globalen Lieferkette** ging an das **Baxter International European Distribution Center** in Belgien – ausgezeichnet wurde dessen Initiative für den Binnenschiffahrtstransport medizinischer Produkte. Das europäische Vertriebszentrum für das global agierende Pharmaunternehmen Baxter International entschied, an den Hochseehäfen ankommende Container nicht mehr per Lkw, sondern mittels Lastkähnen weiterzutrans-



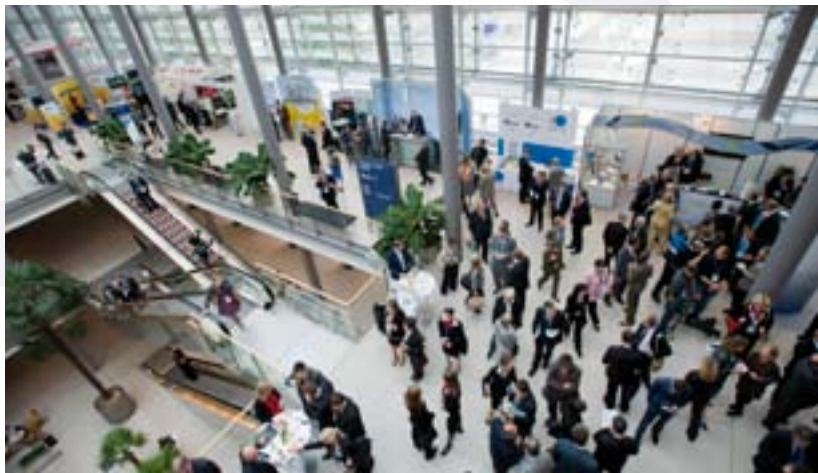
portieren. Mit der kompletten Verlagerung des Containerverkehrs auf die Binnenwasserstraßen hat Baxter die Transportkosten um 23 Prozent senken und die Effizienz steigern können. Zudem wurde die Zuverlässigkeit verbessert, was bei konsequenten On-Time-Lieferungen eine weitaus wichtigere Rolle spielt als die Geschwindigkeit. Staukosten sind nahezu vollständig entfallen, CO₂-Emissionen stark zurückgegangen.

In Anerkennung der besonderen Bemühungen der OceanGuaranteed-Initiative um pünktliche und zuverlässige Dienstleistung sprach die Jury außerdem der Firma **APL Logistics** aus Oakland, Kalifornien, USA eine besondere Erwähnung aus. Der OceanGuaranteed Service wurde entwickelt, um für den Transport von so genannter „Less than container load“ (LCL)-Fracht, also Stückgut, welches per Sammelcontainer verschifft wird, von Asien nach Nordamerika eine Seeschiffahrtsalternative zum Flugverkehr schaffen zu können. APL bietet damit erstmalig auf dieser Route einen schnelleren LCL-Service mit garantiert taggenauer Zustellung.

Ausstellung

Ausstellerliste:

- AustriaTech - Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH
- APL Logistics
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Deutsche Bahn AG
- Deutsche Lufthansa AG
- Deutsche Post DHL
- Elsevier
- EC – European Commission
- Fraport AG
- Customs and Tourism Enterprises (GTI)
- GVZ Entwicklungsgesellschaft mbH
- International Road Federation (IRF)
- International Road Transport Union (IRU)
- International Transport Forum
- Japan International Transport Institute (JITI)
- Jérôme Verny (Young Researcher Award)
- Metropolregion Sachsendreieck
- OECD
- ROBOT Visual Systems GmbH
- 16th ITS World Congress
- ThyssenKrupp GfT Bautechnik GmbH
- Transport Canada
- UNECE Transport Division
- Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)
- UNIFE



Besichtigungen und Rahmenprogramm

Teilnehmer des Weltverkehrsforums 2009 hatten die Gelegenheit, interessante Unternehmen und Sehenswürdigkeiten in der Umgebung zu besuchen.



104



Deutsche Post DHL empfing die Besucher im seinem hochmodernen Luftfrachtdrehkreuz in Leipzig/Halle. Das neue Drehkreuz – eines der wichtigsten im globalen DHL-Netz – setzt mit der größten Sortieranlage Deutschlands und einem 27 500 m² großen Hangar neue Branchenstandards. An jedem Arbeitstag steuern ca. 50 Frachtmaschinen das Hub an, und mehr als 1 000 Tonnen Fracht werden befördert. Mehr als 2 000 neue Arbeitsplätze wurden hier bereits geschaffen.

Versandzentrum in Leipzig

Das Versandzentrum in Leipzig ist einer der modernsten und größten Dienstleistungsbetriebe der Welt. Auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Leipzig-Mockau befindlich, gilt es als wichtiger Referenzpunkt für moderne Logistiklösungen.



BMW
Werk Leipzig

Das BMW-Werk ist eines der modernsten der Welt. Seit 2005 werden hier Fahrzeuge für Kunden in aller Welt produziert, u.a. die BMW 1er und 3er-Modellreihen.



EINE KLIMANEUTRALE VERANSTALTUNG

Die im Rahmen der jährlichen Veranstaltung anfallenden Emissionen werden über ein Programm für erneuerbare Energien in Ost-China kompensiert. Ein Windpark, der in der Provinz Fujian gebaut und in Betrieb genommen wurde, produziert rund 95 600 MWh sauberen Strom pro Jahr.



Kinderuniversität

Die Kinder-Uni, ein in ganz Deutschland populäres Konzept, strebt an, Kinder und Erwachsene in sinnvolle Diskussionen zu gesellschaftlichen Themen einzubinden.

Auch in diesem Jahr steuerten die Kinder wieder viele kreative Ideen bei. So schlugen sie etwa vor, eine CO₂-neutrale Linie von Kfz einzuführen, ausschließlich angetrieben vom Rückstoß gut geschüttelter Sprudelflaschen, außerdem Innenstädte zu

fluten, um den Einsatz hydroelektrischer Amphibienfahrzeuge zu ermöglichen.

In einem Dialog mit den Ministern Tiefensee und Leuenberger wurden die Kinder auch über ihre Meinung zur Einführung einer Helpflicht für Fahrradfahrer in der Schweiz befragt.

105

Die vom Flughafen Halle/Leipzig und der türkischen Präsidentschaft organisierten Empfänge, sowie ein Gala Dinner am letzten Abend erlaubten den Teilnehmern, die Konferenztage in entspannter Atmosphäre ausklingen zu lassen.



20 Das Welt-
10 verkehrsforum

Verkehr und Innovation



Das Weltverkehrsforum 2010 „Verkehr und Innovation“

25. bis 28. Mai 2010 in Leipzig, Deutschland

Transport braucht Innovation

Das Verkehrswesen hat eine tiefe Rezession überstanden. Der Sektor wurde stark getroffen, Betriebe mussten schließen, Arbeitsplätze gingen verloren, Lieferketten wurden in Mitleidenschaft gezogen.

Doch wie kann der Sektor dagegenhalten? Kann er durch Innovationen in Politik und Produktivität gestärkt aus der Krise hervorgehen?

Das Forum 2010 verspricht spannend zu werden, da wir uns auf die Rolle von Innovationen beim Aufbau des Verkehrssektors von morgen konzentrieren werden.

- Was macht Innovation zu einer treibenden Kraft für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum?
- Weshalb ist der Verkehrssektor jetzt darauf angewiesen, innovativ zu arbeiten?
- Welche Faktoren beeinflussen Innovationen im Verkehr?
- Wie kann das Verkehrswesen mit Innovationen auf den Klimawandel reagieren?

- Welche technischen Innovationen können wir in der Zukunft erwarten?
- Welche politischen Innovationen werden in Betracht gezogen und umgesetzt?
- Was sind die Hindernisse für Innovation und wie können wir sie überwinden?

Das Forum 2010 ist eine einzigartige Chance, diese Themen – auf den Ergebnissen der Foren 2008 und 2009 aufbauend – zu untersuchen, und dabei die Zusammenhänge zwischen Klimawandel, dem globalen Abschwung und Innovation aufzuzeigen.

Seien Sie dabei, und debattieren Sie mit uns über die Zukunft des Verkehrs!

Weitere Informationen zum Forum 2010 finden Sie unter:
www.internationaltransportforum.org

Alphabetische Liste der Referenten

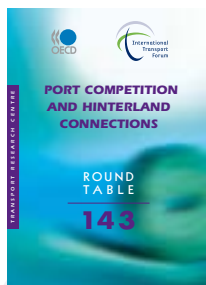
- **Agron, Earl** – Vice President, Sicherheit & Umwelt, APL Limited (S. 68-70)
- **Albanese, Anthony** – Minister für Infrastruktur, Verkehr, Regionale Entwicklung und örtliche Selbstverwaltung, Australien (S. 27-28)
- **Albers, Hartmut** – Geschäftsführer, Trans Eurasia Logistics GmbH (S. 90-94)
- **Arndt, Matthew** – Leiter der Geschäftssparte Schiene und Straße, Europäische Investitionsbank (S. 62-66)
- **Attali, Jacques** – Wirtschaftswissenschaftler, Schriftsteller (Präsident und Gründer von PlaNet Finance) (S. 14)
- **Atilgan, Cumhur** – General Manager, Roder, Türkei (S. 36-39)
- **Bakker, Peter** – Vorstandsvorsitzender, TNT (S. 30-34)
- **Bennett, Simon** – Sekretär, International Chamber of Shipping (ICS) (S. 96)
- **Bernadet, Maurice** – Professor, Laboratoire d'Economie des Transports, Université Lyon, Frankreich (S. 60-61)
- **Boivin, Normand** – Vice President of Airport Operations, Montreal Pierre Elliott Trudeau International Airport, Kanada (S. 80)
- **Bonnaïfous, Alain** – Professor der Wirtschaftswissenschaften, Laboratoire d'Economie des Transports, Université Lyon, Frankreich (S. 62)
- **Braun, Till** – Senior Manager, Germanischer Lloyd AG (S. 96)
- **Brooks, Mary** – William A. Black Chair of Commerce, Dalhousie University, Halifax, Kanada (S. 37-38, 54)
- **Brownrigg, Mark** – Generaldirektor, UK Chamber of Shipping (S. 96)
- **Burkhardt, Ed** – President, Rail World, Inc., Chicago, USA (S. 90)
- **Bussereau, Dominique** – Staatssekretär für Verkehr beim Minister für Ökologie und für nachhaltige Raumordnung und Entwicklung, Frankreich (S. 40-43)
- **Cardoso dos Reis, Francisco José** – Vorsitzender, Portugiesische Staatsbahn (S. 90)
- **Castelli, Roberto** – Staatssekretär für Infrastruktur und Verkehr, Italien (S. 40-43)
- **Clark, Tim** – Präsident, Emirates Airline, Dubai, VAE (S. 80-84)
- **Clausecker, Michael** – Generaldirektor, UNIFE (S. 90-93)
- **Cochrane, Robert** – Unabhängiger Verkehrsberater, London, Großbritannien (S. 62-64)
- **Crane, Melinda** – Moderatorin und internationale Rundfunkjournalistin (S. 27, 33)
- **Cridland, Colin** – Head of Market Analysis, Clarksons, London, Großbritannien (S. 97)
- **Diaz-Bone, Harald** – United Nations Framework Convention on Climate Change (S. 74)
- **Díaz-Rato, Enrique** – CEO, Cintra, Spanien (S. 40-42)
- **Dings, Jos** – Direktor, European Federation for Transport and Environment (S. 74)
- **Dixon, Patrick** – Vorsitzender der Global Change Ltd, Großbritannien (S. 48-49)
- **Dragnich, George** – Executive Director for Social Dialogue, International Labour Organization (S. 30-34)
- **Dumas, Christian** – Vizepräsident für Nachhaltige Entwicklung und Umwelteffizienz-, Airbus (S. 74)
- **Einang, Per Magne** – Research Director - Energy Systems and Environment, Marintek, SINTEF, Norwegen (S. 75)
- **Engelhardt, Juliusz** – Unterstaatssekretär im Ministerium für Infrastruktur, Polen (S. 90)
- **Eurlings Camiel** – Minister für Verkehr, öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft, Niederlande (S. 24-29, 90-94)
- **Faber, Jasper** – Manager Umweltökonomie, CE Delft, Niederlande (S. 74-76)
- **Fei, Weijun** – Stellvertretender Leiter, Waterborne Transportation Institute (S. 54)
- **Felber, Christian** – Sprecher, Attac Österreich (S. 30-34)
- **Fincham, Nick** – Director of Economic Regulation and Competition Policy, Civil Aviation Authority, Großbritannien (S. 80-83)
- **Garber, Stefan** – Mitglied des Vorstandes, Deutsche Bahn AG, Deutschland (S. 62-65)
- **Goehr, Axel** – Referatsleiter Luftverkehrspolitik, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland (S. 70-71)
- **Gowing, Nik** – Moderator und internationaler Rundfunkjournalist (S. 43)
- **Grau Tanner, Carlos** – Director, Government and Industry Affairs, International Air Transport Association (S. 46-51)
- **Grube, Rüdiger** – Vorstandsvorsitzender, Deutsche Bahn AG, Deutschland (S. 24-26)
- **Habicht, Jörg** – Director of Regulatory Affairs and Compliance, Hapag Lloyd AG (S. 97-98)
- **Haji-Ioannou, Stelios** – Präsident, easyGroup PLC, Großbritannien (S. 30-34)
- **Hamm, David** – Director of Corporate Real Estate, Delta Air Lines, Atlanta, USA (S. 80)
- **Hayashi, Yoshitsugu** – Director, International Research Centre for Sustainable Transport and Cities, Nagoya University, Japan (S. 74)
- **von Heereman, Raphael** – Bereichsleiter Luftverkehrspolitik, Hapag-Lloyd Flug GmbH, Hannover, Deutschland (S. 75)
- **Hoon, Geoff** – Verkehrsminister, Großbritannien (S. 31-34)
- **Hunold, Joachim** – Vorstandsvorsitzender, Air Berlin, Deutschland (S. 24-28)
- **Ikenon, Dan** – Associate Director, Centre for Trade Policy Studies, CATO Institute, Washington, USA (S. 58-60)
- **Jankowski, Maciej** – Staatssekretär, Ministerium für Infrastruktur, Polen (S. 40-43)
- **Jeekel, Hans** – Ministerium für Verkehr, öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft, Niederlande (S. 54)
- **Kågeson, Per** – Leiter, Nature Associates, Schweden (S. 75-77)
- **Karlıtekin, Candan** – CEO, Turkish Airlines, Türkei (S. 24-27, 80)
- **Kazatsay, Zoltán** – Stv. Generaldirektor, DG Energie und Verkehr, Europäische Kommission (S. 57)
- **Kershaw, Andy** – Manager of Environmental Policy, British Airways, Großbritannien (S. 75-77)
- **Klerk, Bert** – Vorsitzender, ProRail, Niederlande (S. 41-43, 91-95)
- **Kocsis, Andrea** – stellvertretende Bundesvorsitzende, ver.di, Deutschland (S. 58-61)
- **von Körber, Eberhard** – Manager und Co-Präsident des Club of Rome (S. 91-92)
- **Krempner, Klaus** – Vorstandsvorsitzender DB Schenker Rail Deutschland AG (S. 91-94)
- **Kubis, Ján** – Executive Secretary, UN-Wirtschaftskommission für Europa (S. 36-39)
- **Lacny, Janusz** – Präsident der JMJ-TRANS und Präsident der International Road Transport Union (S. 36-39, 86-88)

- **LaHood, Ray** – Verkehrsminister, USA (S. 16)
- **Lang, Catherine** – Acting Associate Administrator for Airports, Federal Aviation Authority, USA (S. 80-82)
- **Lapidus, Boris** – Vize-Präsident der russischen Bahn RZD, Russland (S. 54)
- **Latrille, Pierre** – Berater, Trade in Services Division, Welthandelsorganisation (WTO) (S. 86-89)
- **Leander, Tom** – Redakteur, Lloyds List (S. 98-99)
- **Leuenberger, Moritz** – Bundesrat und Vorsteher des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Schweiz (S. 31-35, 91-94, 105)
- **Levitin, Igor** – Verkehrsminister der Russischen Föderation (S. 36-39)
- **Ludewig, Johannes** – Exekutivdirektor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) (S. 46-51)
- **Macdonald of Tradeston, Lord Gus** – Chairman, Macquarie Capital Europe, Großbritannien (S. 41-44, 64-65)
- **Mackie, Peter** – Professor of Transport Studies, Institute for Transport Studies, University of Leeds, Großbritannien (S. 62-65)
- **Marmy, Martin** – Generalsekretär der International Road Transport Union (S. 46-51)
- **Meletiou, Marios** – Spezialist für Häfen und den Transportsektor, Internationale Arbeitsorganisation (ILO) (S. 58-61)
- **Mikuriya, Kunio** – Generalsekretär, Weltzollorganisation (WCO) (S. 36-38, 86-89)
- **Miller, Mark** – Director of Supply Chain Security Europe, Middle East and Africa, COTECNA Inspection SA (S. 68-73)
- **Mohnsen, Karl** – CEO, TX Logistik (S. 37-38)
- **Molnar, Eva** – Leiterin der Verkehrsddivision, Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) (S. 87-89, 93)
- **Moretti, Mauro** – CEO, Ferrovie dello Stato, Italien (S. 91-94)
- **Mukherjee, Arpita** – Professorin, Indian Council for Research on International Economic Affairs (ICRIER), Indien (S. 59-60)
- **Niemeier, Hans-Martin** – Professor für Wirtschaftswissenschaften, Hochschule Bremen, Deutschland (S. 80-83)
- **Nijhuis, Jos** – Präsident und CEO, Schiphol Group, Amsterdam, Niederlande (S. 80-83)
- **Ojala, Lauri** – Professor, Lehrstuhl für Logistik, Turku School of Economics, Finnland (S. 54)
- **Olteanu, Vlad** – Policy Manager, ACI Europe (S. 68-72)
- **Östling, Leif** – CEO, Scania, Schweden (S. 25-28)
- **Palomares, Miguel** – Leiter der Marine Environment Division, International Maritime Organization (S. 97-99)
- **Plessis-Fraissard, Maryvonne** – Beraterin, World Bank (S. 59-61)
- **Polemis, Spyros** – Vorsitzender, International Chamber of Shipping (S. 46-50)
- **Poole, Robert** – Director of Transportation Policy, Reason Foundation, Los Angeles (S. 69-72)
- **de Pretto, Umberto** – Stellvertretender Generalsekretär, IRU
- **Price, Scott** – CEO, DHL Express Europe (S. 89)
- **Raoul, Jean-Claude** – Vorsitzender der Kommission für Mobilität und Verkehr, Académie des Technologies, Frankreich (S. 55-57)
- **Rat, Hans** – Generalsekretär, Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (S. 47-51)
- **Rice, John** – Vice Chairman, General Electric, USA (S. 25-28)
- **Rosengren, Lars-Göran** – Vice President of Innovation Strategy & Policy, AB Volvo, Schweden (S. 55-56)
- **Rubio, Nicolas** – Leiter, Business Development and Technical Department, Cintra, Spanien (S. 63)
- **Ruete, Matthias** – Generaldirektor, Generaldirektion Energie und Verkehr, Europäische Kommission (S. 47-50)
- **Rupprecht, Karl-Rudolf** – Leiter Hub-Management, Deutsche Lufthansa AG, Deutschland (S. 81)
- **Saghir, Jamal** – Direktor der Abteilung für Energie, Transport und Wasser, Weltbank (S. 47-50)
- **Schouppe, Etienne** – Staatssekretär für Mobilität, Belgien (S. 37-39)
- **Schulte, Stefan** – Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Fraport AG, Deutschland (S. 81-84)
- **Schuster, Dominic** – vormals Manager of Aviation, Pricing and Economics, Sydney Airports Corporation Limited, Australien (S. 81)
- **Shane, Jeff** – Partner, Hogan and Hartson LLP, USA (S. 82-83)
- **Şener, Mustafa Sani** – CEO, TAV Airports Holding, Türkei (S. 41-43)
- **de Silguy, Yves-Thibault** – CEO Vinci SA, Frankreich (S. 41-44)
- **Smith, Graham** – IRU-Vizepräsident und Präsident des IRU-Rates für Personenverkehr (S. 87-89)
- **Smith, Graham** – Senior Vice President, Toyota Motor Europe (S. 31-35)
- **Spickermann, Hartmut** – stellvertretender Generaldirektor für die zivile Luft- und Raumfahrt, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland (S. 81-82)
- **Stockmann, Ulrich** – Mitglied des Europäischen Parlaments (S. 81)
- **Stölzle, Wolfgang** – Professor für Logistikmanagement, Universität St. Gallen, Schweiz (S. 55-56)
- **Tajani, Antonio** – Vizepräsident und Kommissar für Verkehr, Europäische Kommission (S. 18)
- **Thapar, KL** – Gründer und Vorsitzender, Asian Institute of Transport Development, Indien (S. 59-66)
- **Thelen, Friedrich** – Journalist und Unternehmer, Thelen-Consult, Deutschland (S. 93)
- **Thomas, Callum** – Professor für Nachhaltige Luftfahrt, Manchester Metropolitan University (S. 75)
- **Thompson, David** – Unabhängiger Experte (S. 81)
- **Tiefensee, Wolfgang** – Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland (S. 7, 10, 25-27, 105)
- **Venables, Anthony** – Professor der Wirtschaftswissenschaften, Centre for Analysis of Resource Rich Economies, Oxford University, Großbritannien (S. 25, 31-35, 77)
- **Visser, Caroline** – Programme manager, International Road Federation (IRF) (S. 63-66)
- **Werner, Hans-Georg** – Vorstand Intermodal, DB Schenker Rail Deutschland AG, Deutschland (S. 55-56)
- **Widdows, Ronald** – CEO, Neptune Orient Lines, Singapore (S. 25-27, 47-50)
- **Widdowson, David** – CEO, Centre for Customs & Excise Studies, University of Canberra, Australien (S. 69-71)
- **Wiedemann, Sabine** – Vice President Corporate Security, Deutsche Post DHL, Deutschland (S. 69)
- **Wright, Robert** – Journalist, Financial Times (S. 38-39)
- **Yıldırım, Binali** – Minister für Verkehr der Türkei, Präsident des Weltverkehrsforums 2009 (S. 7, 8, 47-48)
- **Youssef, Waleed** – Chief Strategy Officer, TAV Airports Holding Inc, Türkei (S. 63-66)

Relevante ITF-Publikationen

Bestellung der Broschüren unter:

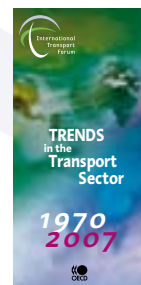
www.oecdbookshop.org oder www.internationaltransportforum.org



ITF Round Table 143

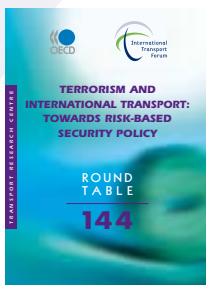
Port Competition and Hinterland Connections

ISBN: 9789282102244



Trends in the Transport Sector 2007

ISBN: 9789282101186



ITF Round Table 144

Terrorism and International Transport

ISBN: 9789282102244



Benefiting from globalisation

ISBN: 9789282101681



Discussion Paper No. 7

Competitive Interaction between Airports, Airlines and High-Speed Rail

Summary and Conclusions
Seminar on overcoming border crossing Obstacles

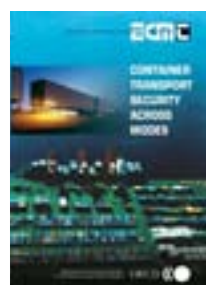


Intermodal Transport

ISBN: 9789282102220

Transport Infrastructure Investment

ISBN: 9789282101551



Container Transport Security Across Modes

ISBN: 9789282103319

Discussion Paper No. 8
Integration and Competition between Transport and Logistics Businesses



Das Weltverkehrsforum 2009 zum Thema „Herausforderungen und Chancen in der Wirtschaftskrise“ fand in einer sehr schwierigen Zeit statt, in der Finanzmittel austrockneten, Unternehmen bankrott gingen, Lieferketten geschwächt wurden und Protektionismus weltweit zunahm.

Die Befürchtungen, dass der Verkehrssektor durch diesen plötzlichen und tiefgehenden Abschwung ernsthaft Schaden nehmen, und sich dies erheblich auf Volkswirtschaften und Unternehmen auswirken könnte, sind heute ganz real.

Eines ist sicher: Die Bedeutung des Verkehrs ist so groß wie nie zuvor – für Unternehmen, das Leben der Bürger und die Weltwirtschaft. Der Verkehrssektor steht

im Mittelpunkt der Globalisierung. Dabei haben sich die grundlegenden Herausforderungen durch die Krise nicht verändert. Verkehr muss insbesondere nachhaltiger werden: Im Vorfeld und nach der im Dezember 2009 in Kopenhagen stattfindenden UN-Klimakonferenz wird er konkretere Ergebnisse vorweisen müssen.

Im Rahmen der Workshops und Debatten des Forums konnten sich bedeutende Persönlichkeiten aus Industrie, Forschung und Zivilgesellschaft zu den drängendsten Verkehrsfragen mit Blick auf den wirtschaftlichen Aufschwung, globale Handelsströme sowie nachhaltige Entwicklung austauschen. Diese Veröffentlichung fasst die wichtigsten Ergebnisse der Diskussionen zusammen.

International Transport Forum

Hausanschrift: 2-4 rue Louis David, 75016 Paris, France

Postanschrift: OECD/ITF, 2 rue André Pascal, F-75775 Paris, Cedex 16

www.internationaltransportforum.org



9 789282 102626