



KOMBINIERTEN VERKEHR ERFOLGREICH GESTALTEN

Voraussetzungen für eine nachhaltige
Verkehrswende aus der unternehmerischen Praxis



Ausgangssituation

Der Kombinierte Verkehr (KV)¹⁾ leistet bereits heute einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Umwelt und Reduzierung der umweltschädlichen CO₂-Emissionen des Verkehrssektors. Die Vernetzung der Verkehrsträger wird auf diese Weise optimiert und die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße gestärkt. Derzeit beläuft sich das Beförderungsaufkommen auf 114 Millionen Tonnen (2018)²⁾ jährlich. Der KV stützt damit die Leistungsfähigkeit der exportorientierten deutschen Wirtschaft. Der Aufwärtstrend der letzten zehn Jahre, in denen die Beförderungsmenge um insgesamt 23% gestiegen ist, hat kurzzeitig nur durch das Ereignis in Rastatt einen Rückgang um 2,6 %³⁾ (in den Jahren 2017/2018) erfahren.

In den zurückliegenden Jahren ist der Anteil des KV am gesamten Gütertransport kontinuierlich gestiegen. So lag der Anteil des KV bei 7,5% oder 53,1 Milliarden Tonnenkilometer an der gesamten Beförderungslleistung.

Wie wird die künftige Entwicklung des KV bewertet? Nach den durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) veröffentlichten regelmäßigen Mittelfristprognosen wird die künftige Entwicklung für den schienenseitigen KV grundsätzlich positiv bewertet. Demnach erwartet die BAG-Prognose konkret im Zeitraum 2017-2021 ein Wachstum von 6,1% des Verkehrsaufkommens und in ähnlicher Form für die Verkehrsleistung in Höhe von 5,4%. Der auch im konventionellen Wagenladungsverkehr der Eisenbahnen zu beobachtende Trend des sogenannte Güterstruktureffekts, d.h. hin zu vermehrten Transporten von hochwertigen und leichten Gütern, ist auch im schienenseitigen KV zu beobachten.

Vor diesem Hintergrund sind die Aktivitäten der Bundesregierung zur Erreichung der im Koalitionsvertrag festgelegten und zwischenzeitlich gesetzlich verankerten Klimaschutzziele durch die Stärkung der Verkehrsträger Schiene und Binnenschifffahrt zu unterstützen. Dies gilt im

besonderen Maße auch für die Masterpläne Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt und den dort enthaltenen Maßnahmen.

Die im Zusammenhang mit den Beratungen zum Bundeshaushalt 2020 getroffene Entscheidung der Bundesregierung, die Finanzierungsmittel für Investitionen in den KV um 30 Millionen Euro zu kürzen, ist gerade zum jetzigen Zeitpunkt aus umwelt- und verkehrspolitischen Erwägungen nicht nachvollziehbar. Hatte sich der Verkehrsausschuss noch im Spätsommer 2019 der Forderung nach Beibehaltung der KV-Förderung in unveränderter Höhe stark gemacht, konnte er sich in den Haushaltsberatungen gegenüber dem federführenden Haushaltsausschuss nicht mehr durchsetzen. Begründet wird diese Entscheidung mit dem zu geringen Abfluss der Fördermittel in zurückliegenden Haushaltsjahren, ohne allerdings ausreichend die Gründe hierfür zu prüfen. Aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen ist diese Entscheidung gerade zum jetzigen Zeitpunkt, wo die Nachhaltigkeit und der Umwelt- und Klimaschutz ganz oben auf der politischen Agenda stehen, das falsche Signal. Statt einer pauschalen Kürzung der Bundesmittel für den KV muss vielmehr der Frage nachgegangen werden, woran es gelegen hat, dass der Fördertopf nicht stärker in Anspruch genommen worden ist. Neben der notwendigen künftigen Aufnahme von Ersatzinvestitionen sind in erster Linie die Beschleunigung und Vereinfachung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens sowie die Vereinheitlichung der verschiedenen Finanzierungsregularien zu nennen. Auch eine hohe Standardisierung der Transporteinheiten sowie der Prozesse, vergleichbar wie im Seehafenhinterlandverkehr, kann weitere positive Effekte erzielen. Die im zweiten Halbjahr 2020 bevorstehende Evaluierung der aktuellen Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr bietet hierzu die Gelegenheit. In diesem Rahmen gilt es, Antworten auf die Frage zu finden, wie solche Entwicklungen künftig zu verhindern sind.

¹⁾ <https://www.intermodal-info.com/category/transportssystem/transportssystem-kv/>

²⁾ SGKV; Zahlen und Fakten (Facts+Figures) 2019: <http://www.sgkv.de/de/publikationen/facts-figures-2>

³⁾ SGKV; Zahlen und Fakten (Facts+Figures) 2019: <http://www.sgkv.de/de/publikationen/facts-figures-2>

Anforderungen der unternehmerischen Praxis

Wie sehen die Kunden des KV (Spediteure und Verloader) die Zukunft und welche Anstrengungen sind von den am KV beteiligten Akteuren (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Binnenschiffreedereien, Terminal- und Hafengebtreiber) erforderlich, um diese zu erfüllen?

Die grundlegenden Anforderungen der verladenden Wirtschaft konzentrieren sich insbesondere auf die Parameter:

- Zuverlässigkeit
- Planbarkeit
- Qualität
- Preis und
- Wettbewerbsfähigkeit

Was aber bedeutet dies konkret und wie können die am KV Beteiligten diese Ziele unter Einbindung bereits bestehender Aktivitäten unterstützen? Im Folgenden ein Auszug möglicher Maßnahmen und Aktivitäten:

- Ausbau von nationaler und internationaler Eisenbahninfrastruktur (z. B. Fertigstellung der Betuwe-Linie bis Oberhausen, alternative Bahntrasse zum Mittelrheintal, etc.) und der Wasserstraße
- Schaffung/Vorhaltung von Umschlagkapazitäten in den Seehäfen und im Hinterland (Neu-, Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen)
- Bau von Abstellgleisen in den Vorbahnhöfen
- Bereitstellung ausreichender Abstellkapazitäten in den Terminals
- Flächendeckender Ausbau des 740 m-Netz für den KV
- Investitionen in digitale, standardisierte Prozesse
- Elektrifizierung des Schienennetzes beschleunigen
- Verbesserung der Zusammenarbeit und Kooperation der Infrastrukturbetreiber (national und international)
- Investitionen in moderne Fahrzeuge (Wagen und Triebfahrzeuge) vorantreiben

- KV-Eignung von Sattelaufliegern europaweit gesetzlich verankern
- Befreiung von der Lkw-Maut im Vor- und Nachlauf zu den KV-Terminals
- Einführen einer Verlagerungsprämie für Lkw
- Automatisiertes und autonomes Fahren im Schienenverkehr und der Binnenschifffahrt voranbringen
- Geplante Vorhaben zum Ausbau der Schleusen und Binnenwasserstraßen weiterbringen
- Bedeutung des KV in der Aus- und Weiterbildung und Gewinnung von Nachwuchskräften stärken

Darüber hinaus wird dringender Handlungsbedarf zur Realisierung konkreter Maßnahmen gesehen, die geeignet sind, kurzfristig Verlagerungspotenzial für den KV zu gewinnen.



Forderungen an die Politik und Akteure des Kombinierten Verkehr

Nachfolgend sind die wesentlichen Anforderungen genannt, die für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des KV unabdingbare Voraussetzung sind:

Verkehrs- und ordnungspolitische Forderungen

1. Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen auf europäischer Ebene

– Der Vorschlag für die Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen den Mitgliedsstaaten, der von der Europäischen Kommission zurückgezogen wurde, ist zeitnah wieder aufzugreifen. Eine Überarbeitung der fast 30 Jahre alten Richtlinie ist weiterhin dringend notwendig. Der neue Vorschlag sollte dabei nicht darauf abzielen, den letzten Diskussionsstand unreflektiert aufzugreifen, sondern vielmehr die Chance nutzen, entkoppelt von den Mobilitätspaketen, den KV zu modernisieren. Wichtigstes Anliegen ist es,

eine europaweite Harmonisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu erreichen. Am Ende der Überarbeitung dürfen nicht die Voraussetzungen geschaffen werden, dass Mitgliedsstaaten über wichtige Teilaspekte der Richtlinie eigene Interpretationen stellen. Vielmehr muss es darum gehen eine europaweite Harmonisierung der Regeln des KV zu erreichen. Beispielhaft geht es darum, die von dem Sektor geforderte Klarstellung des Begriffs „Kombinierter Verkehr“ und dessen Auslegung in der Praxis europaweit einheitlich zu definieren und nicht in der Deutungshoheit der Mitgliedsstaaten zu belassen. Um Wettbewerbsverzerrungen auszuschließen, müssen bereits die Definitionen für den „Kombinierten Verkehr“ und den Begriff des „nächstgelegenen Terminals“ eindeutig erfolgen.

– Bedenklich ist die im Trilog zur Reform des europäischen Straßengüterverkehrs (Mobilitätspaket I) gefallene Entscheidung, im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG die Ausweitung des Anwendungsbereichs



der Kabotagevorschriften auf den Vor- und Nachlauf des KV auszudehnen und diese Vorgehensweise in das Ermessen der Mitgliedstaaten zu stellen. Hier entsteht eine inhaltliche Diskrepanz zwischen der weiterhin rechtsgültigen Richtlinie 92/106/EWG und den neuen Kabotage Regeln der überarbeiteten Verordnung 1072/2007/EG. Diese muss dringend aufgelöst werden, um nationale Alleingänge zu verhindern.

- Aufgrund der Marktgegebenheiten wird der KV von den Kunden aus der verladenden Wirtschaft vielfach in grenzüberschreitenden Relationen eingesetzt. Die Förderrichtlinie des Bundes hat wesentlich dazu beigetragen, dass in Deutschland eine hohe Dichte an KV-Terminals besteht. In anderen Mitgliedsstaaten ist die Terminallandschaft dagegen längst nicht so ausgeprägt. Die erfolgreiche Entwicklung des KV setzt das europaweite Vorhandensein vergleichbarer Strukturen voraus. Vor diesem Hintergrund fordern wir eine gesamteuropäische KV-Planung, die sich an der erfolgreichen Beispielen in der Bundesrepublik orientiert.
- Im Zusammenhang mit der Öffnung des KV für neue Gütergruppen ist die Begriffsdefinition „Kombinierter Verkehr“ zu prüfen. In der Vergangenheit scheiterten vielversprechende Verlagerungsprojekte aus den Bereichen „Massengut“, „Schwergut“ und überdimensioniertem Stückgut an der sehr strikten Auslegung des Begriffs „Kombinierter Verkehr“. Eine Ausweitung der Förderung auf multimodale Transporte würde dem KV neue zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten erschließen. Eine definitorische Unterscheidung zwischen „Kombiniertem Verkehr“ und „Multimodalem Verkehr“ verhindert bisher die Anwendung der ausschließlich auf den KV beschränkten Ausnahmen vom Straßenverkehrsrecht für den Vor- und Nachlauf im multimodalen Verkehr auf solche Güter, die für den Transport auf der Schiene und auf Wasserstraßen prädestiniert wären.
- Die Frage, ob die Beförderung leerer Container und Wechselbehälter per Lkw zu und von den Umschlag-Terminals als Teil eines KV gesehen werden kann, wird durch die nationalen Aufsichts- und Kontrollbehörden (auch innerhalb

der Mitgliedstaaten) unterschiedlich bewertet. Teilweise gelten diese Straßentransporte sogar als ‚illegale Kabotage‘. Planungssicherheit geht dadurch verloren, Unsicherheiten steigen und drohende Ordnungswidrigkeiten behindern den internationalen KV massiv. Während zahlreiche Mitgliedstaaten hier restriktiv vorgehen, steht die EU-Kommission auf dem Standpunkt, dass auch diese Beförderungen Teil des KV sind, bzw. als „Leerfahrten“ dem Kabotage-Recht gar nicht unterworfen werden können. Hier bedarf es dringend einer zumindest nationalen, aber wenn möglich einer europäischen Klarstellung.

2. Schwächung des Kombinierten Verkehrs durch überbordende Bürokratie verhindern

In den zurückliegenden Jahren ist vermehrt die Tendenz zu beobachten, dass der KV ohne jedwede sachliche oder inhaltliche Rechtfertigung in den Fokus von Aufsichts- und Genehmigungsbehörden aus den Bereichen Umwelt- und Immissionsschutz geraten ist. Begründet wurde dies mit dem stets hohen Gütertransportaufkommen und einer Vielzahl von Umschlagvorgänge auf die Eisenbahn und das Binnenschiff an einem Ort, die auch einen Anteil von Containern mit Gefahrgut oder wassergefährdenden Stoffen einschließen können. Unberücksichtigt bleibt dabei, dass genau diese Bündelungsfunktion die Systemvorteile des KV ausmachen. Denn diese ist umwelt- und verkehrspolitisch gewollt und trägt wesentlich zu einer Verkehrs- und Umweltentlastung durch Verringerung des CO₂-Ausstoßes bei.

Durch eine rechtzeitige Einbindung der KV-Akteure gilt es langjährige und intensive Diskussionen wie im Zusammenhang mit der im Jahre 2017 in Kraft getretenen „Verordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV)“, künftig zu verhindern.

3. Digitalisierung im Kombinierten Verkehr

Mit Hilfe der Digitalisierung kann es gelingen, die gesamte KV-Prozesskette effizienter zu gestalten. In der Digitalisierung liegen noch massive Rationalisierungspotenziale, die helfen die Wettbewerbsfähigkeit des KV signifikant zu erhöhen. Beispielhaft soll hier auf die bestehenden Aktivitäten zur Entwicklung von Datendreh scheiben

wie „KV 4.0“ hingewiesen werden. Zusätzlich werden heute schon Abläufe in den Terminals und ihren vor- und nachgelagerten Prozessen wie beispielsweise Fahrzeugdiagnose- und Steuerungssysteme digitalisiert.

Grundsätzlich gilt es, bei der künftigen KV-Förderung verstärkt auf die Förderung von Softwarelösungen (z.B. Betriebsleitsysteme) zu achten, um damit die Transformation ins digitale Zeitalter sicherzustellen. In diesen Prozess sind alle am Transport beteiligten Akteure einzubeziehen. Wie die konkrete Verzahnung in einem Terminal mit Hilfe der Digitalisierung sichergestellt werden kann, zeigt stellvertretend das Beispiel der Duisburger Hafen AG. Neben der Vernetzung mit den anderen Akteuren forciert man auch digitale Anwendungen in der eigenen Organisation, z. B. auch in den eigenen Terminals. Einsatzfelder sind u. a. die Nachverfolgung von Bewegungen im Hafen oder auf Terminals. Dadurch könnte ein für alle Seiten sinnvoller Informations- und Erfahrungsaustausch im Sinne einer verbesserten Bewirtschaftung der eigenen Anlagen und Geräte initiiert werden.

Mit Hilfe der genannten Digitalisierungsbeispiele kann es gelingen, das große Potenzial zur Verbesserung der Servicequalität zu heben. Die Digitalisierung ermöglicht darüber hinaus eine größere Transparenz der Lieferkette und führt dadurch zu einer besseren Planbarkeit der Prozessabläufe.

4. Kombinierten Verkehr durch Einsatz alternativer Antriebe im Vor- und Nachlauf stärken

Der Hauptlauf des schienenseitigen KV findet schon heute überwiegend mit Hilfe elektrischer und damit umweltfreundlicher Traktion statt. In Zeiten von Innenstadtfahrverboten und der vermehrten Ausweisung von Umweltzonen durch die Kommunen wird die Abbildung der gesamten Transportkette durch emissionsarme Energieträger immer bedeutsamer.

Unter Verwendung elektrisch betriebener Zustellfahrzeuge könnte es gelingen, die gesamte KV-Transportkette vom Absender bis zum Empfänger ohne Verwendung fossiler Energieträger zu realisieren. Bereits bestehende Erfahrungen im Einsatz von elektrisch betriebenen Zustellfahrzeugen

könnten genutzt und durch Investitionen in entsprechender Batterieladeinfrastruktur in den KV-Terminals weiter ausgebaut werden. Damit würde ein KV-Terminal gerade in der innenstädtischen Versorgung einen aktiven Beitrag zur Luftreinhaltung und Absenkung der CO₂-Emissionen leisten. Darüber muss die Einsetzbarkeit weiterer alternativer Technologien, z.B. LNG- und wasserstoff- betriebener Lkw, geprüft werden.

5. Kombinierten Verkehr in der beruflichen Bildung verankern

Bei der Vermittlung von Wissen kommt der beruflichen Bildung eine bedeutende Rolle zu. Nur was im Rahmen der Ausbildung vermittelt und gelehrt wird, kann im späteren Berufsleben erfolgreich umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund ist der Vermittlung von Kenntnissen über das System „Kombinierter Verkehr“ künftig eine größere Bedeutung beizumessen.



Finanzielle Anreize für den künftigen Erfolg des KV schaffen

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Seit 1998 fördert der Bund mit Hilfe der „Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr“ den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs. Mit ihrer Hilfe ist es gelungen, eine Steigerung des Beförderungsaufkommens von rund 30 Millionen Tonnen in den Jahren 1999/2000 auf aktuell 114,4 Millionen Tonnen zu erreichen. Um die Ziele und Inhalte der Förderschwerpunkte an die sich verändernden praktischen und betrieblichen Rahmenbedingungen anzupassen, fand eine regelmäßige Evaluierung der Förderrichtlinie statt. Die seit dem 1. Januar 2017 geltende Förderrichtlinie endet am 31. Dezember 2021.

Eine Fortsetzung der KV-Förderung des Bundes zur Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele der Bundesregierung ist unabdingbar. Unabhängig von der inhaltlichen Positionierung zu den einzelnen Inhalten der Förderrichtlinie gilt es, den gesamten Prozess der Antragsstellung an die Genehmigungsbehörden aus Gründen der Transparenz und der Rechtssicherheit anzupassen, zu vereinfachen und zu beschleunigen. In diesem Kontext sollten auch bereits bestehende erfolgreiche Regelungen von Nachbarstaaten (z.B. Österreich, Schweiz) Berücksichtigung finden.

Die aktuelle KV-Förderrichtlinie sollte im Rahmen der anstehenden erneuten Evaluierung zu folgenden Punkten angepasst werden:

1. Gegenstand der Förderung und Förderziel

Aufnahme der Fördermöglichkeit für Ersatzinvestitionen. Die KV-Terminals der ersten Stunde sind nunmehr über zwanzig Jahre in Betrieb. Hier besteht daher dringender Handlungsbedarf, Ersatzinvestitionen künftig in die Bundesförderung mit aufzunehmen.

2. Art, Umfang und Höhe der Zuwendungen

Anhebung der Planungskostenpauschale, die nicht mehr zeitgemäß ist.

3. Pflichten des Zuwendungsempfängers

- Finanzierungs- und Rückzahlungsmodalitäten sollten an die aktuelle Finanzmarktlage angepasst werden.
- Der Wegfall der Verpflichtung zur Beibringung einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft zugunsten einer erstrangigen dinglichen Sicherung in Form einer Grundschuld im Jahre 2017 ist ausdrücklich zu begrüßen. In diesem Kontext gilt es, auch künftig die erstrangige Grundschuld zugunsten weiterer, gerade im Mittelstand gängiger Fremdkapitalfinanzierungsmethoden (z.B. Dingliche Sicherungen von Patronaten oder Banken) zu erweitern.
- Harmonisierung der durch den Fördernehmer zu erfüllenden Finanzierungsregularien.

4. Zuwendungsfähige Anlagen

- Förderung von Abstellflächen und der flexibleren Zwischenabstellung von Ladeeinheiten, insbesondere für Trailer und Seecontainer:

Logistikströme werden aufgrund des sich kontinuierlich verändernden Kundenverhaltens immer volatiler und damit weniger planbar. Für die Abdeckung saisonaler und produktspezifischer Aufkommensspitzen und zur Flexibilisierung des Terminalbetriebs wäre die Aufnahme dieser Fördertatbestände eine große Unterstützung.

- Aufnahme von Reinvestitionen in Terminalzugmaschinen während der vorgesehenen Vorhaltezeiträume
- Aufnahme der Förderung mobiler Einheiten, die nicht terminalgebunden sind. Voraussetzung: Sie müssen einen Zweck im Rahmen des KV-Umschlags erfüllen. Die Förderung von Abstell- und Zugbildungsgleisen in Vorbahnhöfen führt zu einer Effizienzverbesserung der gesamten Abläufe in einer Umschlaganlage. Dadurch könnte auch flexibel auf verkehrliche Schwankungen reagiert werden.
- Förderung der Automatisierung des Terminalbetriebs. Dies gilt sowohl für die Investitionen in Hard- als auch in Software.

Beispiele:

- Erneuerung der Kransteuerung
 - Rangierroboter/Terminalfahrzeuge (AGV)
 - Ergänzungsmodule TOS/Unterstützung Standardschnittstellen (Implementierung)
 - OCR-Gates
 - Ertüchtigung der Kommunikationsstruktur (5G o. Ä.)
- Förderung von Investitionen, die aufgrund von Auflagen aus den Bereichen Sicherheit, Umwelt oder sonstiger behördlicher Auflagen notwendig sind.

Beispiele:

- Zaunanlagen
 - ausreichend dimensionierte Leckagewannen o. Ä.
 - Alarmsysteme, Beschilderung o. Ä.
- Aufnahme von Betriebsleitsystemen



Fazit/Forderungen

- Die KV-Akteure sind sich ihrer Verantwortung für eine erfolgreiche Entwicklung des KV bewusst und kommen dieser auch nach. Unternehmerische Aktivitäten sind aber nicht alleinige Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung des KV, diese müssen durch geeignete politische Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene gestützt und vorangetrieben werden. Die Politik wird daher aufgefordert, den KV national und international stärker in den Mittelpunkt der Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen zu rücken. **Ohne einen wettbewerbsfähigen KV sind die Klimaziele nicht zu erfüllen.** Die unterzeichnenden Verbände sind bereit, sich den künftigen Herausforderungen zu stellen und sich aktiv in der Weiterentwicklung des KV-Systems zu engagieren. Eine signifikante Verbesserung des Systems wird erwartet.

Impressum und Ansprechpartner

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

Dammstraße 26 | 47119 Duisburg
www.binnenschiff.de

Ansprechpartner:

Elena Vostrikov | Referentin Kombiniertes Verkehr
T 0203 80006-53 | F 0203 80006-65 | M 0174 3295523 | bdb-vostrikov@binnenschiff.de

Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB)

Leipziger Platz 8 | 10117 Berlin
info-boeb@binnenhafen.de | www.binnenhafen.de
f @Binnenhaefen

Ansprechpartner

Jens Hohls | Mitglied des Präsidiums
T 030 39881981 | F 030 39840080 | info-boeb@binnenhafen.de

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24 | 10117 Berlin
info@dslv.spediteure.de | www.dslv.org
t @DSLV_Berlin

Ansprechpartner

Niels Beuck | Geschäftsführer
Leiter Schienengüterverkehr | Kombiniertes Verkehr
T 030 4050228-50 | F 030 4050228-88 | NBeuck@dslv.spediteure.de

Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV)

Westhafenstraße 1 | 13353 Berlin
www.sgkv.de
t @SGKV1928

Ansprechpartner

Clemens Bochynek | Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
T 030 20613760 | F 030 206137617 | cbochynek@sgkv.de

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Kamekestraße 37-39 | 50672 Köln
info@vdv.de | www.vdv.de
f @DieVerkehrsunternehmen | t @VDV_Verband

Ansprechpartner

Marcus Gersinske | Fachbereichsleiter Ressourcenmanagement Eisenbahn
T 0221 57979-142 | F 0221 57979-8142 | gersinske@vdv.de

Stand: April 2020

Bildquellen: Titelseite: Hafen Stuttgart GmbH · Seite 4+5: Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH · Seite 7: FM2 | Fotolia.com · Seite 9: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

