Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Krise: Vielfältige Konsequenzen für die Logistikwirtschaft - Differenzierte Analyse und Maßnahmen unabdingbar	Gerd Aberle		IV	07+08	2009		231	231
RFID-Einsatz in intermodalen Logistikketten	Kai Zimmermann	Das Verkehrs- und Transportaufkommen in Deutschland und Europa hat in den vergangenen Jahren u. a. aufgrund der EU-Osterweiterung stark zugenommen. Die voranschreitende Globalisierung lässt auch die Transportentfernungen immer weiter ansteigen, die Hersteller bei der Beschaffung von Rohstoffen und Teilen zur Produktion sowie bei der Warenverteilung der hergestellten Produkte zu überbrücken haben. Es werden internationale Lieferverflechtungen initiiert und auch die Absatzmärkte liegen rund um den Globus verteilt. Hinzu kommen steigende Anforderungen an die Sicherheit in der Logistikkette.	IV	07+08	2009		239	248
Straßenbenutzungsgebühren aus Sicht europäischer Städte	Jens Schade, Denise Obst	Straßenbenutzungsgebühren stellen den Versuch einer Internalisierungsstrategie dar, über flexible, variable und verhaltensnahe Systeme eine Anlastung der tatsächlich anfallenden Kosten der Autonutzung zu erreichen. Dies würde zum einen die Möglichkeit eröffnen, das Nachfragewachstum des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren (s. Tretvik, 2003), zum anderen wäre über eine Differenzierung der Preise in gewissem Ausmaß eine räumliche und zeitliche Lenkung der v. a. in städtischen Ballungsräumen problematischen PKW-Nachfrage zu erreichen (Travel Demand Management). Darüber hinaus ermöglichen sie über die Generierung von Einnahmen die Finanzierung angebotsorientierter Alternativen zum PKW, die aufgrund der angespannten Situation der öffentlichen Haushalte sonst nur schwer realisierbar sind.	IV	07+08	2009		249	252
Zeitenwende beim Automobil – Benzin und Diesel vor dem Aus?	Manuel Frondel, Matthias Peistrup	In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Automobiltechnologie immer weiter entwickelt. Sicherheit, Effizienz, Umweltfreundlichkeit und Komfort konnten nachhaltig verbessert werden. Am grundlegenden Antriebskonzept und an den zum Einsatz kommenden Kraftstoffen hat sich allerdings nicht viel geändert. Auch heute werden nahezu 100 % aller in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge durch einen Verbrennungsmotor angetrieben, der einen aus Erdöl gewonnenen Kraftstoff nutzt.	IV	07+08	2009		253	257
Wer hat Recht? - Zur Externalität von Staukosten	Philipp Nagl	In gegenständlicher Zeitschrift ist ein Disput über die Behandlung von Kosten im Straßenverkehr entbrannt, genauer um jene Kosten, die infolge von Verkehrsstaus entstehen. Im Kern geht es um die Frage, ob die durch Überlastung der Straßeninfrastruktur anfallenden Kosten verlängerter Reisezeiten als „externe Kosten“ gleichen Charakter haben wie etwa Schadstoff- oder Klimakosten, die infolge des Straßenverkehrs im Allgemeinen entstehen.	IV	07+08	2009		258	259
ÖPNV-Produktivität: Holt der Osten auf?	Christos Evangelinos, Andreas Matthes	Angesichts der zu erwartenden – bedingt auch durch die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise – sinkenden Staatseinnahmen ist anzunehmen, dass in der Bundesrepublik in naher Zukunft eine Diskussion über Subventionsabbau entsteht. Eine Reorganisation der Staatsfinanzen würde vor dem Hintergrund leerer Kassen auch den ÖPNV betreffen. Dementsprechend spielt die Diskussion der Produktivität im ÖPNV eine große Rolle, insbesondere in Hinblick auf die Identifizierung schon vorhandener Einsparpotenziale. Dieser Beitrag beschäftigt sich daher mit der Problematik der Effizienz im ÖPNV mit besonderem Augenmerk auf den Vergleich zwischen alten und neuen Bundesländern.	IV	07+08	2009		260	262
Mobil sein um jeden Preis? Die (all)tägliche Mobilität des Bürgers	Florian Eck, Sarah Stark	Was berücksichtigen die Deutschen im Alltag bei ihrer Verkehrsmittelwahl, wie nehmen sie Mobilitätskosten wahr, wie verhalten sie sich bei Preissteigerungen, welche Alternativen sehen sie zu aktuellen Mobilitätsroutinen? Dies waren die Schwerpunkte einer Repräsentativbefragung im Auftrag des Deutschen Verkehrsforums. Die Ergebnisse werden im vorliegenden Artikel präsentiert.	IV	07+08	2009		264	267
Der „Maßanzug“ für den Stadtverkehr der Zukunft	Ralf Haase	Das Schlagwort „Elektromobilität“ ist derzeit in aller Munde. Das BMVBS hat Ende März 2009 ein 115 Mio. EUR-Programm „Modellregionen Elektromobilität“ gestartet, um im öffentlichen Verkehrsraum der Kommunen integrierte Mobilitätskonzepte aller Verkehrsarten auf Basis elektrischer Antriebe bei PKW, Nutzfahrzeugen, Bussen und Zweirädern voranzubringen. Daraus ergeben sich folgende Fragen: Welchen Stellenwert besitzen Elektrobussysteme in Deutschland, wie können sie weiterentwickelt und gefördert werden und wie lassen sie sich in künftige Verkehrskonzepte der Städte und Ballungsräume integrieren?	IV	07+08	2009		268	270
Auf der Suche nach der optimalen Route	Thomas M. Cerbe	Immer mehr Menschen besitzen sie – selbst solche, die nicht mit einem Kraftfahrzeug unterwegs sind. Navigationssysteme sind weit verbreitet, ihr Nutzen unbestritten. Doch die Datenquellen sind zum Teil unvollständig und unterschiedlich, eine flächendeckende Verkehrsdatenerfassung fehlt ebenso wie eine umfassende Kooperation und Abstimmung der einzelnen Quellen.	IV	07+08	2009		272	273
Langfristig weiteres Wachstum erwartet	Robert Kümmerlen	Als die Besucher der „transport logistic“ im Mai auf das Messegelände in München strömten, wussten die meisten nicht recht, was sie erwartet: eine eher trübe Stimmung wegen der wirtschaftlich angespannten Lage oder Zuversicht für künftig wieder bessere Geschäfte? Am Ende überwog die Zuversicht.	IV	07+08	2009		274	275
Grüne Argumente schwarz auf weiß	Robert Breuhahn	Kombiverkehr hat eine eigene Schnellbilanzierung transportbedingter Schadstoffemissionen kostenlos ins Internet gestellt. Die Gründe, den Leistungsumfang und die wissenschaftliche Grundlage erläutert dieser Beitrag.	IV	07+08	2009		276	277

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Intermodal zu Gunsten der Umwelt	Kerstin Zapp	Seehafenhinterlandtransporte unter Einbeziehung von Bahn und Binnenschiff sind das Geschäftsfeld der Contargo GmbH & Co. KG, Duisburg. Neu: Das seit langem bewährte Softwaretool Imtis, das auch den CO2-Ausstoß pro Beförderung berechnet, steht den Kunden nun als Online-Version im Internet zur Verfügung.	IV	07+08	2009		278	278
#rail2009 forciert Diskussion um Eisenbahninfrastruktur		Schon heute kann die merklich wachsende Nachfrage nach zusätzlichen SPNV-Angeboten kaum noch befriedigt werden. Erste Leistungsreduzierungen und Abbestellungen sind bereits Realität, Verluste bei Qualität und Service im Betrieb fast an der Tagesordnung. Langfristig steht die Finanzierbarkeit des Nah- und Regionalverkehrs auf der Schiene zur Disposition.	IV	07+08	2009		279	279
Die Weltwirtschaftskrise und ihre Auswirkungen auf den Luftverkehr	Annegret Reinhardt-Lehmann		IV	07+08	2009		286	286
Katastrophenszenarien in 2009 völlig unangebracht	Gerd Aberle		IV	01+02	2009		3	2
Beweglich bleiben: Mobilität an der Schwelle zum postfossilen Zeitalter	Hartmut Topp	Beweglich bleiben, das wollen wir alle. Aber worum geht es eigentlich? Mobilität als Voraussetzung, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, ist ein Grundbedürfnis. Wir müssen uns jedoch davor hüten, Mobilität mit zurückgelegten Kilometern zu verwechseln. Nur wenn wir Mobilität und Verkehr begrifflich trennen, verstehen wir die dahinter liegenden Phänomene. Hohe Mobilität – beweglich bleiben – bedeutet hohe Chancen und Wahlmöglichkeiten bei geringem Verkehrsaufwand an Energie, Umweltbelastung, Zeit, Kosten, Gefährdung, Stress. Erreichbarkeit und Nähe in dichten, gemischt genutzten Stadtquartieren bieten hohe Mobilität mit wenig Verkehr (Topp, 1994), zu Fuß und mit dem Fahrrad, ohne Abhängigkeit vom Auto.	IV	01+02	2009		10	12
An den Hubs vorbei? - Das Potenzial europäischer Sekundärflughäfen auf der Langstrecke	Sven Maertens	Von einigen bedeutenderen Flughäfen abgesehen, kann die Masse der Sekundärflughäfen keine oder nur wenige Langstreckenflüge aufweisen, obwohl an vielen Standorten interkontinentalverkehrsspezifische Infrastrukturen vorgehalten werden. Die Ermittlung von Einflussfaktoren auf die Verteilung des nicht über die großen europäischen Hubs gehenden und daher als dezentral bezeichneten Langstreckenverkehrs zwischen sekundären Flughäfen ist Gegenstand einer am Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster durchgeführten Untersuchung, deren Hauptergebnisse im Folgenden vorgestellt werden.	IV	01+02	2009		13	18
Monitoring in der Verkehrsentwicklungsplanung	Sylke Leonhardt, Carsten Gertz, Thomas Haberer, Markus Mailer	Die Verkehrsentwicklungsplanung ist derzeit im Wandel begriffen. Die herkömmlichen Prozesse zur Aufstellung von Verkehrsentwicklungsplänen (VEP) sind nicht geeignet, um aktuelle Entwicklungen und Strukturen ausreichend zu berücksichtigen. Der Artikel beschreibt die derzeitigen Probleme in der Verkehrsentwicklungsplanung, gibt Einblicke in bereits bestehende innovative Ansätze im In- und Ausland und stellt insbesondere die Notwendigkeit eines kontinuierlichen Monitorings und Controllings in der Verkehrsentwicklungsplanung dar. Abschließend werden Hinweise gegeben, wie das Zusammen spiel zwischen parallelen Planwerken wie dem Lärmminderungsplan oder dem Nahverkehrsplan und dem Verkehrsentwicklungsplan gestaltet werden kann.	IV	01+02	2009		19	25
Vergabe von Logistikdienstleistungen: Vermeidung von Fehlentscheidungen	Klaus-Martin Melzer, Tobias Rosinski	Die Auslagerung von Logistikdienstleistungen ist für Industrie- und Handelsunternehmen ein probates Mittel zur Kostenreduzierung und Qualitätssteigerung in der Logistik. Dennoch beanstandet fast die Hälfte der Verlader, dass Anforderungen an die Leistung nicht erfüllt werden, und mehr als ein Drittel der verladenden Unternehmen realisiert keine Einsparungen (vgl. Capgemini 2007, S. 38). Dies offenbart das offensichtliche Fehlen einer zuverlässigen Methodik für die erfolgreiche Auslagerung von Logistikdienstleistungen.	IV	01+02	2009		26	29
Individuell und schnell – Special Services der Expressbranche	Daniel Seegers	Größer, schneller, weiter: Ob lebensrettende Sameday-Lieferung von Medikamenten oder Fracht im XXL-Format – Auftraggeber rund um den Globus erwarten trotz abgeschwächter Konjunkturaussichten von Expressdienstleistern immer mehr Flexibilität und eine größere Bandbreite im Serviceangebot. Der Markt für expressbasierte Speziallösungen wächst weiter.	IV	01+02	2009		31	32
Wie Lagerhallen grün werden	Claas Henkel	Strengere Klimaschutzauflagen und höhere Energiekosten zwingen zum Umdenken. Nachhaltiges und energiesparendes Bauen setzt sich auch bei Logistikimmobilien durch.	IV	01+02	2009		33	33
Wohin mit der Ware? - Lagerfläche online suchen und vermarkten	Kerstin Zapp	Das Lagergeschäft zeigt ein sich veränderndes Bild: immer we niger freie Flächen, steigende Preise und wachsende Ansprüche an die Ausstattung. Doch die Marktmechanismen bleiben: saisonbedingtes Abfließen von Ware, Wegbrechen von Lagerkunden und neu entstehende Kapazitäten einerseits, Produktionsspitzen, Lieferengpässe und Spezialanforderungen auf Kundenseite andererseits.	IV	01+02	2009		34	35
Das ewige Talent	Ralf Johanning	Telematiksysteme gelten seit Jahren als die Ergänzung zum Fuhrparkmanagement. Doch richtig durchsetzen konnten sie sich bis heute nicht. Dabei werden die Geräte immer mehr zu Alleskönnern.	IV	01+02	2009		36	37

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Verbundkonzept nach Maß	Stefan Gemperli	Immer häufiger werden kleinere Betriebe des öffentlichen Verkehrs zu großräumigen Verkehrsverbünden zusammengefasst. Diese Entwicklung führt zu einem Bedarf an einer übergeordneten Organisation, welche Dienstleistungen und Tarife koordiniert. Intermodal Transport Control Systems (ITCS) unterstützen die damit verbundenen Anforderungen und gewährleisten eine nahtlose Zusammenarbeit der beteiligten Betriebe. Die Ausführung des Verbundbetriebs kann dabei stark variieren.	IV	01+02	2009		38	40
Hahn ist überall: Deutschland muss Schluss machen mit der Kleinstaaterei in der Flughafenplanung	Michael Engel		IV	01+02	2009		50	50
Hohe Erwartungen, begrenzte Hoffnungen, geringe Möglichkeiten: Das verkehrspolitische Programm der neuen Bundesregierung	Gerd Aberle		IV	12	2009		467	467
Port Marketing: Eine Bestandsaufnahme	Jürgen Sorgenfrei	Hafenmarketing oder „Port Marketing“ wird für deutsche Seehäfen seit vielen Jahrzehnten betrieben. Die Zielsetzungen dieser Aktivitäten sollen nachfolgend näher betrachtet werden. Im Anschluss daran wird der relevante Markt für das Port Marketing analysiert und die wesentlichen Einflussfaktoren werden herausgestellt. Aufbau und Organisation des Port Marketings in Deutsch land beschreibt der dritte Teil. Im letzten Kapitel werden die zukünftigen Herausforderungen für das Hafenmarketing analysiert und notwendige Anpassungsmaßnahmen diskutiert.	IV	12	2009		473	479
Friedrich List – Wegbereiter eines europäischen Verkehrssystems	Ralf Haase	Vor 175 Jahren erschien in Leipzig die weltweit erste Verkehrszeitung. Gesellschaftliche Visionen, rastloses Schaffen und persönliche Rückschläge prägten des Leben von Friedrich List (6. August 1789 – 30. November 1846), dessen nachhaltiges Wirken für eine moderne bürgerliche Gesellschaft heute weitgehend vergessen scheint. Seine Lebensjahre liegen in einem Zeitraum europäischer Geschichte, der von den Eckdaten der Französischen Revolution und der bürgerlich-demokratischen Revolution in Deutschland nahezu zeitgleich begrenzt ist. Als Kind dieser Epoche entwickelt er sich zum Demokraten und Streiter für die wirtschaftliche und politische Einheit Deutschlands. Als Nationalökonom tritt er unter den Bedingungen der einsetzenden industriellen Revolution in Deutschland für die Überwindung der wirtschaftlichen Rückständigkeit und territorialen Zersplitterung ein. Er erkennt die innovative Funktion eines modernen leistungsfähigen Verkehrswesens, welches vor allem durch den Bau und Betrieb von dampfgetriebenen Eisenbahnen in einem deutschen Netz charakterisiert wird. Dem gesellschaftlichen Fortschritt verpflichtet widmet er sich theoretisch und praktisch dem Thema „Eisenbahn“ über Deutschlands Grenzen hinaus und entwirft die Struktur für ein europäisches Verkehrssystem. List entwickelt die Grundlagen einer Verkehrstheorie und begründet so im weltweiten Maßstab die Verkehrswissenschaften.	IV	12	2009		480	485
ÖPNV: Integrierte Managementsysteme	Holger Fritz, Jan Lange, Christian Schneider	Die Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) ? eine Busgesellschaft der DB Stadtverkehr GmbH, Region Nord ? wurde Ende des Jahres 2008 erfolgreich nach ISO 9001 (QualitaÅNtsmanagement), ISO 14001 (Umweltschutzmanagement) und OHSAS 18001 (Arbeitsschutzmanagement) zertifiziert. Neben den Grundlagen eines iMS wird im Folgenden der Prozess der Implementierung dargestellt. Besonderes Augenmerk wird dabei dem Aufwand und Nutzen gewidmet, den ein entsprechendes Managementsystems mit sich bringt.	IV	12	2009		486	491
Stuttgart 21 – Kostensprünge und Verzögerungen	Christian Burgdorf	Warum der Bahnhof immer noch nicht unter der Erde ist Bei Großprojekten gehören Verzögerungen und Kostensprünge zu den regelmäßigen Begleiterscheinungen – auch bei Stuttgart 21. Eine Analyse der Planungsphase des baden-württembergischen Mammutprojekts hat gezeigt, welche Ursachen bisher dafür verantwortlich waren.	IV	12	2009		492	499
Verbesserung der ÖPNV-Verhältnisse in Mittel- und Osteuropa	Andreas Friedrichsen, Sören Grawenhoff, Sebastian Emig	Rollmaterial- und infrastrukturbezogene Aspekte im EU-geförderten Forschungsvorhaben SPUTNIC Die Dimensionierung des Leistungsangebots des kommunalen ÖPNV basiert nicht nur auf betriebsökonomischen Überlegungen. Im Sinne der Daseinsfürsorge sieht sie sich vielmehr in den allermeisten Fällen Machbarkeitsbetrachtungen gegenübergestellt, die sich auf volks- und kommunalwirtschaftlichen sowie sozialpolitischen Koordinaten abstützen und im demokratisch legitimierten Willensbildungsprozess manifestieren.	IV	12	2009		500	501
Klimaschutz und Mobilität – Wie handelt der Bürger?	Florian Eck, Sarah Stark	Damit der Verkehr klimafreundlicher wird, bedarf es – neben Effizienzsteigerungen – eines veränderten Mobilitätsverhaltens der Bürger. Um zu wissen, wie Mobilitätsroutinen verändert werden können, sind Informationen über die Einstellung der Bevölkerung zu Umweltfragen, Mobilitätsentscheidungen und Klimaschutz erforderlich. Die Antworten auf diese Fragen liefert eine repräsentative Umfrage zur Alltagsmobilität.	IV	12	2009		503	505

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Alles fliegt auf Umweltschutz	Ralph Beisel	Das Wachstum im internationalen Luftverkehr bleibt zugleich Herausforderung und Chance für die deutschen Flughäfen. Die Menschen wollen auch in Zukunft fliegen – der Tourist nach Santo Domingo, der Student zur Bildungsreise nach Rom, der Geschäftsreisende zu Terminen nach Singapur, die Pensionäre im kalten deutschen Winter zu ihrem Haus in Malaga – schnell und komfortabel. Ohne Luftverkehr wäre Deutschland zudem nicht mehr „Exportweltmeister“, denn ein Anteil von 40 % der Werte aller Exportwaren werden durch die Luft befördert. Entsprechend hängen hunderttausende Arbeitsplätze direkt und indirekt an einem erfolgreichen Luftverkehrsstandort Deutschland.	IV	12	2009		506	507
Neue Jets bringen Kosten- und Klimavorteile	Kerstin Zapp	Mit Flugzeugen die Umwelt schonen – für viele ein absurder Gedanke. Noch dazu, wenn es sich um Strecken handelt, die vor allem mit kleinerem Fluggerät bedient werden, oder deren Länge prädestiniert ist für die Schiene. Doch mit einem Verbrauch von weniger als 4 l Kerosin pro Passagier auf 100 km ist Fliegen mit den neuen Embraer 195 von Air Dolomiti durchaus attraktiv. – Zumal Strassen- und Schienennetz in Italien deutlich schlechter ausgebaut sind als in Deutschland.	IV	12	2009		508	508
Binnenschifffahrt hat in Hamburg Zukunft	Kerstin Zapp	Um die Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen und im Hinterland zu stärken, haben die Logistik-Initiative Hamburg und die Behörde für Wirtschaft und Arbeit Mitte Oktober einen Arbeitskreis Binnenschifffahrt ins Leben gerufen. Die Basis dafür bietet das von der Behörde bei der Uniconsult Universal Transport Consulting GmbH in Auftrag gegebene und in diesem Sommer veröffentlichte Gutachten, das der Binnenschifffahrt gute Zukunftschancen einräumt und bereits Handlungsfelder definiert.	IV	12	2009		509	510
Schiffsinfos per UKW oder GPS		Zwei Systeme, die die Identifizierung und Positionsbestimmung von Binnenschiffen in Echtzeit ermöglichen, konkurrieren derzeit miteinander. Das eine ist landbasiert mit Datenübermittlung über UKW-Funk. Das andere ist schiffsbasiert und nutzt GPS.	IV	12	2009		511	511
EU-Verkehrspolitik am Scheideweg: Das neue Weißbuch Verkehr 2010	Michael P. Clausecker		IV	12	2009		518	518
Fußball-Weltmeisterschaft in Südafrika: Öffentlicher Personenverkehr höchst problematisch	Gerd Aberle		IV	11	2009		411	411
Qualität der Verkehrsinfrastruktur amerikanischer Metropolen	Heidrun Belzner, Robert L. Bertini, Klaus Bogenberger	In der heutigen Zeit werden aufgrund zunehmender Verkehrsprobleme Fragen über die Qualität der Verkehrsinfrastruktur eines Landes oder eines Ballungsraumes, die verkehrlichen Wirkungen von Maßnahmen oder die generelle Entwicklung des Verkehrsgeschehens immer wichtiger. Eine kontinuierliche Auswertung ausgewählter verkehrlicher Kenngrößen und damit verbunden eine Bewertung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrsinfrastruktur würde einen Überblick über die zeitliche Entwicklung der Verkehrsverhältnisse eines Ballungsraumes erlauben.	IV	11	2009		417	423
Wie lassen sich Logistik- und Güterverkehrsmärkte segmentieren?	Erik Hofmann, Philip Wessely	Logistik- und Güterverkehrsmärkte sind durch eine Heterogenität von Leistungsbestandteilen geprägt. Ein allgemein anerkannter Segmentierungsansatz über ein harmonisiertes Marktverständnis soll eine zielgerichtetere Leistungsbereitstellung und –wahrnehmung ermöglichen. Die Segmentierung stellt damit insbesondere aus Dienstleistersicht eine notwendige Voraussetzung für eine effiziente Befriedigung von Kundenbedürfnissen dar. Ziel des Beitrags ist es daher, einen möglichst breit einsetzbaren Vorschlag einer Segmentierungslogik für Logistik- und Güterverkehrsmärkte zu entwickeln.	IV	11	2009		424	429
Anreizwirkung und Harmonisierung von Trassenpreissystemen - Ein struktureller Vergleich am Beispiel von Deutschland, Frankreich und der Schweiz	Stephan Moll, Ulrich Weidmann	Die europäischen Trassenpreissysteme enthalten zahlreiche Anreiz- und Lenkungselemente. Dabei zeigt die vorliegende Analyse, dass gleichartige Zielsetzungen oft mit unterschiedlichen Lösungsansätzen angegangen werden. Diese nationalen Systemunterschiede bergen die Gefahr einer ineffizienten länderübergreifenden Steuerungswirkung, wobei die Autoren bezüglich des Nutzens einer europäischen Harmonisierung zu einer differenzierten Schlussfolgerung gelangen.	IV	11	2009		430	433
80 Jahre deutsche Autobahn - Bau der Kraftwagenstraße Köln – Bonn	Roland Gabriel, Wolfgang Wirth	Die Kraftwagenstraße Köln – Bonn wurde, im Gegensatz zur AVUS, als gebührenfreie, reine Verkehrsstraße durch die öffentliche Hand finanziert. Ihr Baubeginn im Oktober 1929 markiert den Anfang des staatlichen Autobahnbaus in Deutschland, der sich nun zum 80. Male jährt, Anlass genug für eine Retrospektive über die Kraftwagenstraße, die im August 1932 eröffnet und während der gesamten Zeitspanne von 1933 bis 1945 nicht in das RAB-Netz einbezogen wurde.	IV	11	2009		434	437
Externe Staukosten existieren und sind relevant!	Georg Hirte	In zwei kürzlich erschienenen Beiträgen im Internationalen Verkehrswesen wurde die Existenz von externen Staukosten in Frage gestellt. Dies steht im Widerspruch zum fundamentalen ökonomischen Wissen über Externalitäten und folglich auch im Gegensatz zur einhelligen Auffassung der internationalen verkehrsökonomischen Fachwelt.	IV	11	2009		438	439

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Pragmatische Politik für die Mobilität im 21. Jahrhundert	Markus Schmidt-Auerbach	Zukunftsgerichtete Lösungen zum Thema Mobilität sind ein zentraler Baustein der nordrhein-westfälischen Standortpolitik. Im Personenverkehr auf der Schiene zeigt sich nach einer Phase der Marktöffnung ein Trend zu Direktvergaben, ebenso im ÖPNV. Im Vorfeld der Fachmesse #rail2009 hat „Internationales Verkehrswesen“ mit dem Landesverkehrsminister Lutz Lienenkämper über Schienenvorrang, Wettbewerbsverzerrungen und Finanzierungsfragen ebenso gesprochen wie über die Wünsche des Landes an eine PBefG- und GVFG-Novelle.	IV	11	2009		441	444
Mittelständler punkten mit umweltfreundlichen Konzepten - Zur #rail2009	Carola Dietz	Der Klimawandel gehört ohne Zweifel zu den Megatrends, die den Verkehrsmarkt in den kommenden Jahren entscheidend verändern. Eine wachsende gesellschaftliche Sensibilität und strenge Emissionsvorgaben des Gesetzgebers verlangen ebenso nach konzeptionellen und technologischen Lösungen wie die langfristig steigenden Energiepreise und immer knapper werdende Ressourcen. Zudem fordert die begrenzte Infrastruktur ihren Tribut.	IV	11	2009		445	447
Metrosysteme in Großstädten: Verfügbarkeit ist das A und O	Reinhold Sarawinski	Gerade in Megacities wird die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln aufgrund steigender Bevölkerungsdichte und expandierender Wirtschaftskraft zu einem immer bedeutenderen Wettbewerbsfaktor – nicht nur für die Städte selbst, sondern auch für Bahnhersteller und Betreiber. Das gilt auch für die thailändische Hauptstadt Bangkok.	IV	11	2009		448	449
Bedarf übersteigt Planungen	Martin Arnold	Ersatzinvestitionen als besondere Herausforderung der künftigen Finanzierung des schienengebundenen kommunalen ÖPNV Es waren die 60er, 70er und 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts, in denen der schienengebundene kommunale ÖPNV einen regelrechten Boom erlebte. Die Anlagen sind inzwischen an der Grenze ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer angelangt und müssen in den nächsten Jahren erneuert werden. Doch ein Großteil der Kommunen in Deutschland (selbst oder als Eigentümer der Verkehrsunternehmen) hat hierfür keine ausreichende Vorsorge getroffen. – Zumal es ähnliche Probleme auch bei anderen in kommunaler Baulast befindlichen Anlagen gibt, etwa Straßen, Schulen oder Krankenhäusern.	IV	11	2009		450	451
Wohin mit dem LKW? - Beschleunigung der Planung und Genehmigung von LKW-Parkplätzen an Autobahnen	Siegfried de Witt	Wer oft mit dem Auto unterwegs ist, sieht gegen Abend auf den Autobahnrastanlagen und -parkplätzen immer wieder dasselbe Bild: LKW parken so dicht, dass kaum ein Durchkommen möglich ist. Nach aktuellen Untersuchungen des Bundesverkehrsministeriums fehlen mindestens 11 000 LKW-Parkplätze an den Autobahnen. Verbände gehen eher von bis zu 30 000 fehlenden Plätzen aus. Der Fehlbedarf wird weiter steigen, denn ein großer Teil des Güterverkehrswachstums wird auf der Straße landen.	IV	11	2009		452	452
Stauende für Zürich - Westumfahrung Zürich als Beispiel eines Web-basierten Leitsystems	Thomas Fuchs	Mitte November 2009 ist die definitive Eröffnung der Westumfahrung Zürich geplant. Als Letztes müssen noch Arbeiten an der A4 im Knonaueramt fertig gestellt werden. Ein zentraler Bestandteil der Umgehung ist der Uetlibergtunnel, dessen Leittechnik in das neue übergeordnete Leitsystem des Tiefbauamts des Kantons Zürich integriert ist.	IV	11	2009		453	455
Güterverkehr in der Wirtschaftskrise - Vom Preisverfall zum Qualitätseinbruch?	Wolfgang Stölzle		IV	11	2009		462	462
Wirtschaftskrise 2009: Werden die Ursachen hinreichend diskutiert und angegangen?	Gerd Aberle		IV	10	2009		351	351
Leistungsanalyse des Schienenverkehrs in Europa	Lars Neumann	In den 90er Jahren haben die Regierungen der EU-Mitgliedstaaten mit umfassenden Reformen ihrer nationalen Eisenbahnen begonnen. Ziel war es, die verkehrliche Attraktivität und wirtschaftliche Effizienz des Verkehrsträgers Schiene zu stärken und den öffentlichen Mittelbedarf für das System Schiene in finanzierbaren Grenzen zu halten. Der Steuerzahler sollte nachhaltig entlastet werden. Dazu wurden die nationalen Eisenbahnen unternehmerisch neu strukturiert und die Märkte für den Wettbewerb auf der Schiene geöffnet. Die SCI Verkehr GmbH hat die Leistungsentwicklung des Verkehrsträgers Schiene im europäischen Vergleich im Auftrag der Deutschen Bahn AG analysiert. Wesentliches Ergebnis: Die Leistungsfähigkeit der Schiene in Deutschland konnte sowohl bei der Verkehrs- und Unternehmensentwicklung als auch bei der Rückführung der öffentlichen Gesamtzuwendungen im internationalen Vergleich die stärksten Entwicklungen verzeichnen.	IV	10	2009		360	363
Krise als Chance: Neue Prioritäten in der Verkehrspolitik	Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Empfehlungen vom Mai 2009	IV	10	2009		364	366

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Mobilitätskosten 2030: Autofahren und ÖPNV-Nutzung werden teurer	Frank Hunsicker, Carsten Sommer	Trotz der aktuellen Baisse der Kraftstoffpreise und trotz des derzeitigen Medienrummels um Elektrofahrzeuge werden die Kosten für Autofahrer auf lange Sicht überproportional zunehmen. Dazu wird neben den absehbar wieder ansteigenden Preisen für Rohöl nicht zuletzt die noch als Tabuthema geltende PKW-Maut beitragen. Die Mobilitätskosten des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Straße könnten vergleichsweise moderat steigen, sofern öffentliche Mittel wie bisher erhalten bleiben und weitere Rationalisierungspotenziale voll ausgeschöpft werden können.	IV	10	2009		367	376
Verkehrliche Maßnahmen für die Expo 2010 Shanghai	Ying Zhang	Die Expo 2010 Shanghai steht unter dem Motto „Better City, Better Life“. Die Gestaltung des Geländes soll eine richtungsweisende harmonische Stadtentwicklung darstellen, über sechs Monate lang von Mai bis Oktober 2010 mit einer Zukunftswirkung von mindestens 60 Jahren, wie es die Stadtregierung Shanghai proklamiert hat. Dabei ist die umweltfreundliche Verkehrsabwicklung von besonderer Bedeutung. Erklärtes Ziel der Verkehrsplanung für die Expo 2010 Shanghai ist daher ein modernes integriertes Gesamtverkehrssystem.	IV	10	2009		377	380
Das Metro-System von Singapur – Benchmark für andere Länder?	Gerd Aberle	Der Stadtstaat Singapur mit 4,3 Mio. Einwohnern auf einer Fläche von 581 km2 besitzt neben einer relativ hohen Fahrzeugdichte im Zentrum ein hervorragend ausgestattetes Nahverkehrssystem. Dieses stützt sich neben einem weit gefächerten Busangebot vor allem auf ein weltweit als Benchmark anzusehendes schienengebundenes Metro-System. Es gliedert sich in mehrere technisch unterschiedliche Teilsysteme und stellt das Rückgrat einer qualitativ sehr hochwertigen ÖPNV-Mobilität dar. Es ist beeindruckend, dieses System in seinen wesentlichen Merkmalen zu analysieren.	IV	10	2009		381	382
Modellierung der Routenwahl in Luftfrachtnetzwerken	Florian Heinitz, Peter Meincke	Die Erfassung des Marktgeschehens in Luftfrachtnetzwerken ist nicht nur in krisenhaft bewegten Zeiten eine Herausforderung für Verkehrsmodellierer. Bisher konzentrierte sich die Fachwelt eher auf die Analyse und Vorhersage von Kapazitäten, Aufkommen sowie durchschnittlichen Raten ganzer Teilmärkte bzw. Flotten. Zunehmend rücken nun die sendungsbezogenen Transportwege in Abhängigkeit von den Netzwerkstrukturen ins Interesse.	IV	10	2009		384	386
Zuversicht in schwierigem Umfeld: Aerologic im Juni gestartet	Kerstin Zapp	Massive Einbrüche hat die Luftfracht in Deutschland im ersten Halbjahr 2009 verzeichnet. Doch die AeroLogic GmbH, die gemeinsame Frachtfluggesellschaft von DHL Express und Lufthansa Cargo mit Sitz in Leipzig/Schkeuditz am Flughafen Leipzig/Halle, hat Mitte Juni offiziell ihren Flugbetrieb aufgenommen. Das Unternehmen befördert für die Kunden der beiden Muttergesellschaften Fracht zwischen Europa und Asien.	IV	10	2009		387	387
Kiel – das Tor auch zur östlichen Ostsee	Dirk Claus	Traditionell stark mit den Fährverkehren nach Norwegen und Westschweden verbunden, hat der Kieler Seehafen frühzeitig den Blick auch nach Osten gerichtet und Linienverkehre mit Russland und dem Baltikum etabliert. Bereits im Sommer 1990 – als die Entwicklung Russlands noch ungewiss schien – wurde ein wöchentlicher Fährdienst zwischen Kiel und St. Petersburg eröffnet. Dieser damals mutige Schritt erwies sich schnell als richtig.	IV	10	2009		388	389
Von der Karawanserei zum modernen Logistikzentrum	Ralf Behrens, Armin Hansmann, Yuliya Usatova	In Osteuropa, dem Kaukasus und Zentralasien tätige Logistikunternehmen können spannende Geschichten erzählen: tagelange Wartezeiten an Grenzen, übertriebene Kontrollen im Landesinneren, Behördenwillkür, schlechter Zustand der Straßen und Schienenwege, Bakschisch und mehr. Soll nach überstandener Finanzkrise der erhoffte wirtschaftliche Aufschwung gelingen, müssen die transportwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in diesen Regionen spürbar verbessert werden. Die Europäische Union will hierzu ihren Beitrag leisten und die partnerschaftlichen Wirtschafts-, Handels- und Verkehrsbeziehungen mit den Ländern außerhalb der EU in Osteuropa und Asien weiter ausbauen und längerfristig sichern.	IV	10	2009		390	394
Ganzheitliche Betrachtung sichert Verkehrsfluss	Jörg Dubbert	Belgrad setzt seit einigen Jahren stark auf die Modernisierung ihres städtischen Verkehrssystems. In Zusammenhang mit diesen Aktivitäten lässt die Stadt von Pöyry Infra Traffic auch ein Konzept für ein Verkehrsmanagementsystem erstellen, das sich sowohl auf den Individualverkehr als auch auf den öffentlichen Personenverkehr bezieht.	IV	10	2009		394	396
suissetraffic feiert in Bern Premiere		Die BEA bern expo AG lanciert zusammen mit ihren Partnern die „suissetraffic“ als internationale Fachmesse für den öffentlichen Verkehr. Sie bietet vom 11. bis 14. November 2009 nicht nur eine Kommunikationsplattform in den Bereichen Bahn- und Bustechnologie, Infrastruktur, Strecken- und Tunnelbau, sondern auch interessante Fachtagungen sowie ein Symposium auf höchstem internationalen Niveau.	IV	10	2009		397	397
Mobilität erhalten im Ballungsraum		Mit dem Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ schlug die Europäische Kommission im Herbst 2007 ein neues verkehrspolitisches Kapitel auf. Das Europäische Parlament arbeitet derweil an einem gleichnamigen Aktionsplan, um der Überlastung der Verkehrsinfrastruktur in Ballungsräumen entgegenzutreten. Gute Gründe also, das Thema auf die Agenda der Dortmunder Kongressmesse #rail2009 zu setzen.	IV	10	2009		398	398
Ex oriente lux?	Friedrich Smaxwil		IV	10	2009		406	406

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
ICE-Verkehr vom Steuerzahler zu finanzieren? - Eigenwillige Vorschläge für den Schienenpersonenfernverkehr	Gerd Aberle		IV	9	2009		291	291
Verkehrsaufwand durch Information und Einkauf	Petra Breidenbach, Jürgen Rauh, Felix Schiffner, Walter Vogt	Die Möglichkeiten des Kunden, sich zu informieren und einzukaufen, haben sich mit dem Internet bemerkenswert verändert und dem Einzelhandel einen weiteren Vertriebsweg beschert. Anhand von Unternehmen, die parallel mehrere Vertriebswege anbieten, werden die verkehrlichen und raumstrukturellen Wirkungen für den Endverbraucher näher betrachtet. Eine Konsumentenbefragung zeigt, dass die einkaufsvorbereitende Information einen besonderen Stellenwert einnimmt.	IV	9	2009		300	306
Überholspur oder Abstellgleis? - Studie zum europäischen Schienenpersonenverkehr 2009	Jan Ulrik Holsten, Thorsten Pulver	Das Personenverkehrsaufkommen ist seit 1995 in den EU-27 Staaten um über 20 % gestiegen. Von dieser Entwicklung profitierte auch der Schienenpersonenverkehr. Trotz seines relativ geringen Marktanteils von deutlich weniger als 10 % (ohne Tram und Metro) hat der Schienenpersonenverkehr eine besondere Bedeutung, weil er beispielsweise Anteil an der öffentlichen Daseinvorsorge hat und im Vergleich zum Individual- und Flugverkehr in geringerem Umfang zu externen Kosten beiträgt. Im Gegensatz zum Schienengüterverkehr existiert für den Schienenpersonenverkehr bislang keine einheitliche, durchgängige Rechtsgrundlage, auf der die Akteure ihre Leistungen erbringen könnten. Mit dem dritten Eisenbahnpaket soll sich diese Situation nach dem Willen der Europäischen Kommission ändern.	IV	9	2009		307	313
HGV-Netz – Auswirkungen auf Luftverkehr und Airports	Malte Schudlich	Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzwerks hat in den vergangenen Jahren zu einer teilweise deutlichen Verschiebung im westeuropäischen Passagierverkehr geführt. Betrachtet man die Höhe der geplanten Investitionen, sind weitere Veränderungen zu erwarten. Eine genauere Betrachtung dieser Entwicklungen sollte Aufschluss über mögliche Szenarien und Handlungsoptionen geben.	IV	9	2009		314	319
Großbritannien: Wird der Zugbetrieb verstaatlicht?	Rico Merkert	Am 1. Juli 2009 wurde in Großbritannien beschlossen, dass die National Express Group ihren Franchisevertrag für die East Coast Mainline unter der Bedingung einer Strafzahlung von 72 Mio. GBP zurückgeben muss. Daraufhin war in der deutschen Presse vielfach zu lesen (z. B. Kroder 2009), dass das britische Reformmodell nun endgültig gescheitert sei und dass nach der Verstaatlichung von Railtrack nun die Verstaatlichung des Bahnbetreibers National Express erfolge. Daher wird argumentiert, dass die Privatisierung der britischen Eisenbahn grandios gescheitert sei. Muss die Deutsche Bahn AG deshalb um ihr eigenes Franchiseunternehmen Chiltern Railways Ltd. und ihre Beteiligungen an der London Overground Rail Operations Ltd. und der Wrexham, Shropshire and Marylebone Railway Ltd. bangen? Mitnichten. Dieser Beitrag soll auf einige wichtige Punkte hinweisen, die eine differenziertere Beurteilung der aktuellen Situation erlauben.	IV	9	2009		320	322
UITP propagiert öffentlichen Verkehr als „schlaue grüne Lösung“	Friedhelm Bihn	„Die weltweite Wirtschaftskrise eröffnet auch neue Perspektiven und Gelegenheiten für die städtische Mobilität. Städte und Regierungen haben jetzt die einmalige Gelegenheit, neue Fundamente für die nächste Phase der wirtschaftlichen Entwicklung und des Wohlstands zu schaffen. Die Zeit ist reif zu handeln.“	IV	9	2009		324	325
Öffentlicher Verkehr wird Industrie		Die Generalversammlung des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen (Union Internationale des Transports Publics – UITP) hat am 7. Juni 2009 in Wien Alain Flausch für die nächsten zwei Jahre zum neuen UITP-Präsidenten gewählt. Unser Redaktionsmitarbeiter Friedhelm Bihn sprach mit Flausch kurz nach seiner Wahl über die Situation des ÖPNV und seine Ziele als UITP-Präsident.	IV	9	2009		326	326
ÖPNV-Innovationen auf Weltkongress	Christoph Müller	Parallel zum 58. UITP-Weltkongress in Wien präsentierten einige Hersteller ihre neuen Fahrzeuge für den öffentlichen Personennahverkehr – inklusive mehrerer Weltpremieren. Hier ein Ausschnitt aus dem Ausstellungsprogramm.	IV	9	2009		328	329
Europas Markt für Logistikimmobilien ebenfalls von Krise betroffen	Alexandra Tornow	Weniger als 5 Mio. m² Lagerfläche ließen sich im ersten Halbjahr 2009 europaweit vermieten. Verglichen mit dem vorangegangenen Halbjahr (H2 2008) waren dies rund 28 % weniger, im Vergleich zum ersten Halbjahr 2008 lag der Rückgang sogar bei 36 %. Im Quartalsvergleich blieb das Umsatzvolumen im zweiten Quartal 2009 nochmals um rund 25 % unter dem des ersten Quartals. Warum?	IV	9	2009		330	331
GVZ brauchen Management	Steffen Nestler, Thomas Nobel	Mit mehr als 30 Standorten gibt es in Deutschland ein dichtes Netz von Güterverkehrszentren (GVZ), die mehrheitlich auch im europäischen Vergleich einen hohen Entwicklungsstand erreicht haben. Trotz längerer Anlaufphase als erwartet, haben sie sich nunmehr zu exponierten Logistikstandorten entwickelt. Doch wie kann eine mittel- bis langfristige Finanzierung der GVZ-Trägerschaften über den Planungs- und Flächenvermarktungsprozess hinaus sichergestellt werden?	IV	9	2009		332	333
Um die Ecke geschaut – wenn das Auto mehr sieht als der Fahrer	Thomas Strang, Bernhard Kloiber, Matthias Röckl, Jürgen Rataj	Heutige Fahrerassistenzsysteme leisten bereits einen großen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr. Was ist aber mit dem Verkehrsunfall hinter der nächsten Kurve, dem Stauende auf der Autobahn auf Grund einer Tagesbaustelle? Was ist mit dem Feuerwehr-Einsatzfahrzeug, das der Fahrer zwar hört, aber von dem er nicht weiß, aus welcher Richtung es kommt?	IV	9	2009		334	336

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Transportbegleitung via Satellit	Uta Fuchs	Gefahrguttransporte bergen Gefährdungspotenzial. Unfälle mit verheerenden Folgen zeigen dies immer wieder. Telematik kann dazu beitragen, dass Gefahrguttransporte schneller und sicherer werden. Deshalb denkt der Verordnungsgeber darüber nach, die Satellitenüberwachung solcher Transporte gesetzlich einzuführen.	IV	9	2009		337	337
Osteuropa bietet Chancen - Deutsch-russisches Bahntreffen auf der #rail2009	Carola Dietz	Im Zeichen der Wirtschaftskrise sucht die europäische Bahn und Verkehrswirtschaft nach globalen Lösungen und Wegen in die Zukunft. Unter diesen Rahmenbedingungen wird die #rail2009 mehr denn je zu einem zentralen Branchenforum. Die Kongressmesse, die vom 9. bis 11. November in der Messe Westfalenhallen Dortmund stattfindet, bildet mit ihren Themen und Akteuren die Diskussionen im internationalen Markt ab. Das spiegelt sich auch in den hochkarätig besetzten Kongressforen wider.	IV	9	2009		339	339
Die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland nachhaltig stärken: Strategische Herausforderung	Ronald Pörner		IV	9	2009		346	346
Politisch gesetzte Rahmenbedingungen verschärfen die Krise - Mittelständische Unternehmen der Transportwirtschaft ohne verkehrs- und finanzpolitischen Rückhalt	Gerd Aberle		IV	6	2009		187	187
Kooperatives Verkehrsmanagement in deutschen Ballungsräumen - Rahmenbedingungen und Potenziale	Marcus Klönne, Markus Mailer	Der motorisierte Straßenverkehr wird auch zukünftig maßgeblich das Verkehrsgeschehen in deutschen Ballungsräumen bestimmen. Maßnahmen des Verkehrsmanagements erhalten in diesem Zusammenhang eine zunehmende Bedeutung, um ins besondere bei der Entzerrung und verträglichen Abwicklung von Verkehrsspitzen kurz- und mittelfristig Abhilfe zu schaffen. Es wurde untersucht, welche Anforderungen für eine flächendeckende Verbreitung derartiger Maßnahmen erfüllt werden müssen und welche Möglichkeiten sich hierbei ergeben.	IV	6	2009		194	198
Geschäftsmodelle als Ausgangspunkt für das Preismanagement im KV	Wolfgang Stölzle, Bettina Resch	Der Kombinierte Verkehr (KV) Straße/Schiene steht im harten Wettbewerb mit reinen Straßengütertransporten. So führen aus Sicht der Verlader gezielte Preisvergleiche häufig zur bevorzugten Auswahl des Straßengüterverkehrs. In der Folge wird der KV nicht selten als preislich unattraktive Alternative wahrgenommen, wobei die Preisunterschiede anbieterseitig i. d. R. mit einem höheren Kostenniveau aufgrund des Verkehrsträgerwechsels sowie kostenintensiven Vor- und Nachläufen begründet werden. Vor diesem Hintergrund widmet sich der vorliegende Beitrag besonderen Herausforderungen des Preismanagements im KV.	IV	6	2009		199	205
ADAC-Studie „Nutzen des Straßenverkehrs“	Andrea David, Klaus Esser, Wolfgang Kugele, Judith Kurte	Straßen verbinden Regionen, Menschen und Unternehmen. Bei nahezu allen Aktivitäten – von der Produktion über Konsum bis zur Freizeitgestaltung – nehmen wir Verkehrsleistungen auf der Straße in Anspruch. Straßen gewährleisten damit nicht nur Erreichbarkeit, sie ermöglichen Lebensvielfalt, Begegnung und Kommunikation auf direktem Weg.	IV	6	2009		206	209
Das deutsche Eisenbahnsystem ist in Leipzig auf die Welt gekommen - 170 Jahre europäische Eisenbahnmagistrale Leipzig – Dresden	Ralf Haase	Die Entwicklungsgeschichte der Menschheit ist auch die Geschichte des Verkehrs. Eine terrestrische Ortsveränderung von Gütern und Personen geschah über Jahrtausende überwiegend nur im lokalen bzw. regionalen Rahmen. Erst mit der Erfindung der Eisenbahn mittels Rad-Schiene-Technik und Dampfmaschine im Prozess der industriellen Revolution entstand ein leistungsfähiges Massenverkehrsmittel, welches eine zukunftsgerechte Mobilität gewährleistete und heute unter modernen technologischen Aspekten eine Renaissance erlebt.	IV	6	2009		210	214
Chance und Herausforderung - Anforderungen an die Mobilität der Zukunft	Jessica Grube	Umwelt- und Klimaschutz stellen den Nahverkehr vor große Herausforderungen, bergen aber auch große Chancen. Fakt ist: Das Umweltbewusstsein wächst – und damit auch die Möglichkeit, mehr Menschen zum Umsteigen auf Bus und Bahn zu bewegen. Die Organisatoren des 4. ÖPNV-Innovationskongresses haben diesen Aspekt daher zu einem zentralen Schwerpunkt des Branchentreffens im März gemacht.	IV	6	2009		216	217
Bedienerfreundlichkeit im Fokus - Ticketautomaten im Universal Design	Thomas Wolf	Im Öffentlichen Personenverkehr haben sich Ticketautomaten einen festen Platz erorbert. Fahrgäste schätzen die Möglichkeit, ihre Tickets eigenständig und spontan zu erwerben. Gegenüber neuen Vertriebskanälen wie dem Handyticket oder dem Internetverkauf bieten Ticketautomaten eine leicht bedienbare, diskriminierungsfreie Benutzerschnittstelle sowie sichere, komfortable Bezahlmöglichkeiten.	IV	6	2009		218	218
We need to re-think transportation - Review of ITF 2009	Interview	International Transport Forum Secretary General Jack Short talks about the challenges of transportation in the face of the economic crisis. The 2009 International Transport Forum (ITF) was held in May in Leipzig, focussing on “Transport for a Global Economy: Challenges & Opportunities in the Downturn”.	IV	6	2009		219	219
„energie.effizient.mobil“ - Möglichkeiten zur Steigerung der Energieeffizienz im Verkehr	Christian A. Rumpke	Die hohen Kraftstoffpreise 2008 geben einen Vorgeschmack, welchen Herausforderungen sich der Verkehrssektor stellen muss. Gleichzeitig müssen Klimaschutzziele erreicht werden. Und das bei einer Verkehrsleistung, die in Deutschland bislang fast ausschließlich mit fossiler Energie auf Erdölbasis erbracht wird. Es gibt zwei Strategien: Energieeffizienz und erneuerbare Energien.	IV	6	2009		220	220

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Die Verkehrspolitik verkauft sich nach wie vor unter ihrem Wert	Klaus Milz		IV	6	2009		226	226
Abwrackprämie: Augen zu und durch - Ökonomische Rationalität bleibt im Wahljahr auf der Strecke	Gerd Aberle		IV	5	2009		143	143
Führt das Verursacherprinzip zu einer Mehrbelastung für den Straßenverkehr?	Georg Hirte	Eine durch die EU-Kommission angestrebte Einführung des Verursacherprinzips zielt darauf ab, soziale Kosten des Verkehrs zu internalisieren. Erst seit kurzem wird intensiver diskutiert, welche Folgen sich daraus hinsichtlich der finanziellen Belastung des Straßenverkehrs ergeben müssten. Diese hängen unter anderem davon ab, wie hoch die verursachten sozialen Zusatzkosten in Form von externen Kosten, externen Staukosten und Infrastrukturkosten sind. Entsprechende Rechnungen werden im Folgenden präsentiert.	IV	5	2009		149	154
Verkehrsentwicklung in der südlichen Euroregion Oberrhein - Eine Bilanz 1908 bis 2008	Ernst-Jürgen Schröder	Die „RegioTriRhena“ im Dreiländereck am Oberrhein liegende Raumschaft bildet mit dem Rhein einen strategisch wichtigten Transitkorridor im europäischen Süd-Nord-Verkehr. Das wachsende Güteraufkommen stellt der Region neue Anforderungen. Viergleisiger Aus- und Neubau der Hauptmagistralen zur Vergrößerung ihrer Frachtkapazitäten und Marktzugang zum europäischen Schienennetz sind Garanten einer modalen Verlagerung und damit einer nachhaltigen Bewältigung wachsender Güterverkehrsmengen. Entscheidender Schwachpunkt bleibt die zu schwache Einbeziehung des Rheins als Verkehrsträger und die schwache faktische Intermodalität.	IV	5	2009		155	161
Verspätungsprognosen auf Basis der Kapazitätsauslastung	Birgit Klempert, Florian Wikenhauser	Verspätungen im Luftverkehr stellen sowohl für Passagiere als auch für die Fluggesellschaften eine Belastung dar. Ein Teil der Verzögerungen entsteht durch Überlastungen von Flughafenkapazitäten. Im Rahmen einer Studie wurde der Zusammenhang zwischen der Kapazitätsauslastung der Start- und Landebahnen eines Flughafens und den daraus entstehenden Verzögerungen untersucht. Auf Basis der Ergebnisse lassen sich auch für zukünftige Flugplanszenarien auslastungsabhängige Verzögerungen prognostizieren.	IV	5	2009		162	168
Neuer Fahrsimulator für die Binnenschifffahrt	Paul Engelkamp	Bereits seit längerem werden in der Luftfahrt oder in der Seeschifffahrt modernste Simulationstechniken in der beruflichen Aus- und Weiterbildung eingesetzt. Diese Möglichkeit steht nun auch den Binnenschiffern offen. In den Räumen des Schiffer-Berufskollegs RHEIN in Duisburg-Homberg wurde im September 2008 die Simulationsanlage SANDRA (Simulator for Advanced Navigation Duisburg, Research and Application) in Betrieb genommen, die speziell auf die Bedürfnisse der Binnenschifffahrt zugeschnitten ist. Der folgende Beitrag beschreibt die Anlage, gibt einen Überblick über die wichtigsten Einsatzbereiche und stellt die besondere Rolle des DST, Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme, bei der Entwicklung eines spezifischen Flachwasserfahrsimulators heraus.	IV	5	2009		169	172
Freie Bahn im Hinterland	Axel Schwarz	Der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Deutschland muss in den kommenden Jahren noch stärker vorangetrieben werden. Dazu benötigt der Eisenbahnbau stetige Finanzmittel des Staates.	IV	5	2009		174	174
Chinas Logistikmarkt im Wandel	Thomas Kiefer	Die Logistik und das Verkehrswesen in China verändern sich durch die internationale Wirtschaftskrise zurzeit grundlegend. Einerseits gehen die hohen Zuwachsraten im Außenhandel zurück und damit sinkt der Bedarf an neuer Infrastruktur in diesem Bereich. Andererseits setzt das Reich der Mitte jetzt verstärkt auf den Binnenmarkt und braucht dafür eine moderne Infrastruktur. Doch beide Bereiche erfordern noch gewaltige Modernisierungsanstrengungen, integrierte Konzepte und modernste Technologien.	IV	5	2009		175	175
Quo vadis Deutsche Bahn?	Tom Reinhold		IV	5	2009		182	182
Nicht die Lösung der Infrastrukturprobleme - Konjunkturprogramme helfen nur sehr begrenzt	Gerd Aberle		IV	4	2009		99	99
Bundesauftragsverwaltung im Bereich Bundesfernstraßen – Quo vadis?	Eva Bockmühl, Michael Holzhey, Robert Malina, Marian Rückert	Die Bundesauftragsverwaltung im Bereich Bundesfernstraßen ist in den vergangenen Jahren vermehrt in die Kritik geraten; zurzeit ist sie Gegenstand der Diskussionen im Rahmen der Föderalismuskommission II.1 Zwar wird allgemein zugestanden, dass sie eine wichtige Rolle beim raschen Aufbau eines leistungsfähigen Fernstraßennetzes nach dem Zweiten Weltkrieg gespielt hat, es wird jedoch bezweifelt, dass die aktuelle Verteilung der Zuständigkeiten in der Lage ist, die Erhaltung und den gezielten Ausbau der für die im Herzen des europäischen Binnenmarktes gelegene deutsche Volkswirtschaft essentiellen Fernstraßeninfrastruktur sicherzustellen. Darüber hinaus wäre es – gerade in Zeiten eingeschränkter finanzieller Möglichkeiten – eminent wichtig, dass die zur Verfügung stehenden Mittel effizient eingesetzt werden. Auch diesbezüglich werden Zweifel geäußert.	IV	4	2009		106	114

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Potenzial des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland	Matthias Walter, Fabian Haunerland, Christian von Hirschhausen, Robert Moll	Fernlinienbusse schaffen mehr Mobilität! Regelmäßige Buslinien im nationalen Fernverkehr sind aus ökonomischer Sicht sinnvoll. Bei einer Marktöffnung wäre für den Fernbusverkehr mit einem Marktanteil von mindestens 5 % auf Strecken von 300 km Länge zu rechnen. Mit der Marktöffnung würde nicht nur der intermodale Wettbewerb im Fernverkehr gefördert, sondern zugleich würden auch in puncto Umweltfreundlichkeit neue Maßstäbe gesetzt. Obendrein würde sich die Mobilitätssituation sozial Benachteiligter verbessern.	IV	4	2009		115	121
Mietwagenunternehmen an europäischen Flughäfen	Owen Dieleman, Iris Rosskopf, Zoé Trausch	Die Sicherstellung der landseitigen Erreichbarkeit ist eine wesentliche Voraussetzung, um als Flughafen bei der dynamischen Entwicklung des Luftverkehrs wettbewerbsfähig zu bleiben. Mietwagenunternehmen leisten ebenfalls einen Beitrag zur landseitigen Anbindung von Flughäfen, sind jedoch bisher kein Schwerpunkt der üblichen Verkehrsplanung. Um Kenntnisse über die Situation und die Zufriedenheit von Mietwagenunternehmen an europäischen Flughäfen zu gewinnen, wurde von der ZIV GmbH eine Befragung durchgeführt.	IV	4	2009		122	124
Entwicklung Bereich A-West	Harald Rohr	Die zentrale Lage des Flughafens Frankfurt am Main sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern wie Schienen- und Straßenverkehr qualifizieren Frankfurt zu einem intermodalen Verkehrsknotenpunkt.	IV	4	2009		126	126
Chancen und Risiken der elektronischen Luftfrachtausfuhr	Stefan Bottler	Im Sommer soll das elektronische Ausfuhrverfahren für Waren eingeführt werden. Viele Verfahrensabläufe im Viereck zwischen Exportunternehmen, Logistikdienstleistern, Luftrachtagenten bzw. Airlines und Zollbehörden müssen sich noch einspielen.	IV	4	2009		127	127
Luftverkehr sichert den Wirtschaftsstandort Deutschland	Annegret Reinhardt-Lehmann, Martin Harsche	Eine gute Luftverkehrsanbindung ist ein zentraler Standortfaktor für eine wettbewerbsfähige deutsche Volkswirtschaft. Vor dem Hintergrund zunehmender internationaler Wirtschaftsverflechtungen sowie dem steigenden Mobilitätsbedürfnis ist die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs wichtiger denn je.	IV	4	2009		128	129
Umbau statt Neubau – Bonn spart über 45 Mio. EUR	Veronika John	Die Stadtwerke Bonn (SWB) GmbH rüstet alte Stadtbahnen um, statt in neue Fahrzeuge zu investieren. Ab 2010 startet der Serienumbau der teilweise bis zu 35 Jahre alten Bahnen. Damit sollen auch Arbeitsplätze in der Region erhalten bleiben.	IV	4	2009		130	130
Skandinavien: Marktorganisation des Schienenpersonenverkehrs	Knud Trubbach	Die Eisenbahnen in Schweden, Norwegen und Dänemark sind – neben denen Großbritanniens – Vorreiter in Bezug auf Trennung von Betrieb und Netz. Allerdings wurde diese Trennung in Skandinavien weniger dogmatisch angegangen.	IV	4	2009		131	132
Zukunftsinvestitionen jetzt auf den Weg bringen	Florian Eck		IV	4	2009		138	138
Zielsetzung gut, Umsetzung problematisch - Der EU-Vorschlag für Vorrangstrecken des Schienengüterverkehrs	Gerd Aberle		IV	3	2009		55	55
Einsatz neuer Technologien in der Passagierabfertigung an Flughäfen	Stefan Klein, Marico S. Klingler	Passagierabfertigungseinrichtungen beanspruchen einen Großteil der Terminalflächen, weshalb insbesondere die Optimierung des Passagierabfertigungsprozesses im Fokus vieler Untersuchungen steht. Der Einsatz neuer Technologien ergänzt diese Bestrebungen und eröffnet neue Möglichkeiten, die bislang jedoch nur unzureichend untersucht sind.	IV	3	2009		61	63
Voluntary Carbon Offsets – Klimaschutz im Luftverkehr?	Alexander Eisenkopf, Andreas Knorr	Der Markt für freiwillige Maßnahmen zur Kompensation von Treibhausgasemissionen, so genannte Voluntary Carbon Offsets (im Folgenden: VCO), hat sich in den vergangenen Jahren rasant entwickelt. Während im Jahr 2000 nur vier Anbieter für CO2-Handelsplattformen existierten, wurden in einer Studie aus dem Jahr 2007 über 40 Organisationen gezählt, die die Möglichkeit eröffnen, durch Zahlungen für Kompensationsprojekte die Klimaneutralität insbesondere von Reiseaktivitäten sicherzustellen.	IV	3	2009		64	70
Mobilitätspanel: PKW-Fahrleistungen und Treibstoffverbrauch im Vergleich	Bastian Chlond, Martin Kagerbauer, Peter Ottmann, Dirk Zumkeller	Sowohl Verkehrspolitik als auch Verkehrsplanung benötigen regelmäßig aktuelle Informationen über Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Auf Basis verlässlicher Daten können verkehrsinfrastrukturelle und verkehrspolitische Entscheidungen getroffen werden, die einerseits den Bedürfnissen der Bürger und der Wirtschaft sowie andererseits der Umwelt gerecht werden.	IV	3	2009		71	75
Der Verkehr im Jahr 2030	Manfred Boltze, Wolfgang Kittler, Hans-Christian Pfohl	Der internationale Workshop und Kongress „Traffic and Transport 2030“ hat vom 27. bis zum 29. Februar 2008 an der Technischen Universität Darmstadt stattgefunden und war den zu erwartenden Entwicklungen, den künftigen Anforderungen und dem daraus entstehenden Handlungsbedarf im Verkehr gewidmet. Dieser Beitrag fasst die wichtigsten Ergebnisse zusammen.	IV	3	2009		76	80
Begleitende Fachausstellung 4. ÖPNV-Innovationskongress	Kerstin Zapp	Zum vierten Mal findet vom 9. bis 11. März 2009 der ÖPNV-Innovationskongress in Freiburg statt. Parallel dazu präsentieren Unternehmen aus der Branche neue Konzepte, Entwicklungen und interessante Projekte im Rahmen einer Ausstellung.	IV	3	2009		82	83

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Die Zukunft gehört dem E-Ticketing	Kerstin Zapp	Die Chancen für den ÖPNV sind gut: Die Benzin preise haben gezeigt, wohin sie klettern können, der Klima- und Umweltschutz beherrscht viele Diskussionen. Internationales Verkehrswesen sprach mit Rudolf Köberle, Staatssekretär im Innenministerium von Baden-Württemberg, über die aktuellen Entwicklungen.	IV	3	2009		82	83
Hochgeschwindigkeitszüge trotzen der Weltwirtschaftskrise	Maria Leenen, Andreas Wolf	Immer mehr Länder verfügen über Hochgeschwindigkeitstrassen mit Geschwindigkeiten über 200 km/h. Zahlreiche neue Strecken sind weltweit in Planung. Aktuell werden über 3,3 Mrd. EUR pro Jahr in die Neubeschaffung und mehr als 2,2 Mrd. EUR pro Jahr in die Wartung der Züge investiert. 2010 könnte das Marktvolumen für Neufahrzeuge bei über 4 Mrd. EUR liegen.	IV	3	2009		84	85
Güterverkehr profitiert von Osteuropa	Frank Hansen, Stephan Kritzinger	Der Verkehr zwischen Ost- und Westeuropa hat deutlich zugenommen. Der Umfang und die Struktur der Güterströme haben erhebliche Auswirkungen auf die verkehrlichen Entwicklungen in Deutschland.	IV	3	2009		86	88
Internationale Frachtkorridore für die Schiene - Wer sie braucht, wem sie nützen, welches Problem sie lösen	Michael P. Clausecker		IV	3	2009		94	94
DB AG: Teilprivatisierung weiterhin unverzichtbar	Gerd Aberle		IV	12	2008		479	479
Ästhetik und Verkehr	Bernhard Wieland	Der Streit um den Bau der Waldschlösschenbrücke in Dresden hat bundesweit Wogen geschlagen. Nachdem der Bau nunmehr begonnen hat und sich die Emotionen langsam abkühlen, scheint es an der Zeit, die Frage aufzuwerfen, ob aus dieser Debatte nicht auch etwas zu lernen sei.	IV	12	2008		487	489
Ermittlung möglicher Fusionseffekte im ÖPNV - Eine Effizienzanalyse für Nordrhein-Westfalen	Christian von Hirschhausen, Astrid Cullmann, Matthias Walter	Fusionen steigern Effizienz. Zur Schaffung eines zukunftsfähigen und effizienteren ÖPNV sind die Fusionen von Straßen- und Stadtbahnbetreibern mit benachbarten Busunternehmen ein probates Mittel. Dies belegt eine am Lehrstuhl für Energiewirtschaft und Public Sector Management der Technischen Universität Dresden durchgeführte wissenschaftliche Analyse, mit der die Effizienzpotenziale von Fusionen abgeschätzt werden können. Damit erhöht sich der Druck auf Politik und Unternehmen, Fusionen zu unterstützen und weiter voranzutreiben.	IV	12	2008		490	494
Sind ÖPNV und MIV miteinander vergleichbar?	Manfred Rabe	Durch den systematischen Vergleich von Verkehrsaufkommensdaten des ÖPNV und des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) kann nachgewiesen werden, dass deren Tagesganglinien vergleichbar sind. Aus dieser Erkenntnis lassen sich Potenziale der Kostensenkung und Ertragssteigerung bei öffentlichen Verkehrsunternehmen ableiten. Anwendungsmöglichkeiten der Untersuchungsergebnisse bestehen im planerischen, betrieblichen und strategischen Bereich der Verkehrsunternehmen, bei Aufgabenträgern und in Planungsbüros. Den Verkehrsmanagementzentralen eröffnet sich eine neue Vermarktungschance bezüglich der von ihnen erfassten MIV-Daten.	IV	12	2008		495	499
Fluggastkontrollstellen im Wandel	Nicole Süß	Die Fluggastkontrollstellen – das Nadelöhr am Boden und somit wichtiger Bestandteil der Prozesskette – unterliegen dem Wandel, um auch künftigem Passagierwachstum effizient und kostengünstig gewachsen zu sein.	IV	12	2008		500	502
Railways in Jordan - History, status quo and future	Michael Hässler, Wolf-Christian Hildebrand, Yasser Rajjal	Railways in Jordan date back to the first decade of the 20th century, when the Hedjaz Railway – together with the Baghdad Railway – had been established during the late phase of the Ottoman Empire using German financing, engineering and technology. The public awareness in Germany of these two ambitious railway projects has been raised again by two expositions and related literature only recently.	IV	12	2008		503	505
InnoTrans der Rekorde	Christoph Müller	Eine Messe der Superlative: Die Hallen fläche wurde um 50 % auf 150 000 m² vergrößert. Die Gleis anlage wurde um 1500 m auf 3500 m verlängert, die Ausstellerzahl hat sich von 1606 auf 1912 aus 41 Ländern erhöht, die Fachbesucherzahl lag bei unerwartet hohen 86 500 nach „nur“ 65 000 zwei Jahre zuvor. Auf dem Freigelände waren 91 Schienenfahrzeuge ausgestellt – so viele wie nie zuvor.	IV	12	2008		507	508
ÖPNV ist Klimaschutz per se	Michael König, Gunnar Heipp	Klimaschutz und Klimawandel sind globale Themen und eine der größten Herausforderungen unserer Generation. Die Lösung des Problems steigender C02-Emissionen beginnt bei jedem Einzelnen und setzt sowohl auf lokaler Ebene als auch mittels globaler Abkommen an.	IV	12	2008		509	511
Reeder setzen auf innovatives Schiffsdesign	Behrend Oldenburg, Sarah Höner	Deutsche und internationale Reeder setzen zunehmend auf technische Innovationen, um den Treibstoffverbrauch ihrer Schiffe zu senken und die Umwelt zu entlasten. Darüber hinaus fließen Umweltkriterien inzwischen massiv in die Kaufentscheidungen neuer Schiffe ein. Das sind Kernaussagen der aktuellen Umfrage der HypoVereinsbank/UniCredit-Group unter nationalen und internationalen Reedern im Rahmen ihres neuen „Maritimen Trendbarometers“.	IV	12	2008		512	512
Eurasische Verkehrskorridore erfordern multimodale Logistikzentren	Julia Usatova, Armin Hansmann, Hannes Rüger	Die Nachfrage nach Logistikknoten entlang der Transsibirischen Eisenbahnlinie wächst. Derzeit werden neue Logistikzentren wie etwa Kleschikha in Nowosibirsk geplant.	IV	12	2008		513	515
ATLAS – Zeit, sich vorzubereiten	Jürgen R. Hilscher	Was für Importe nach Deutschland schon lange gilt, wird bald auch für Exporte Pflicht: Ab dem 1. Juli 2009 müssen alle Ausfuhranmeldungen in Deutschland elektronisch erfolgen.	IV	12	2008		513	515
Intensiv in Infrastruktur von Bussen und Bahnen investieren!	Claudia Langowsky		IV	12	2008		526	526

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Kein Verzicht auf Verkehrsinfrastrukturinvestitionen - Die wirtschaftliche Krisenlage schafft Chancen für Engpassbeseitigungen	Gerd Aberle		IV	11	2008		427	427
Intermodaler Nutzerpreisvergleich auf Personenverkehrsverbindungen	Sven Hietzschold	Wie unterscheiden sich die Nutzerpreise des Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehrs, des PKW-Verkehrs und des Flugverkehrs auf ausgewählten nationalen und internationalen europäischen Personenverkehrsrouten? Die vorliegende Untersuchung gibt eine Übersicht über die Wettbewerbssituation der Verkehrsträger. Die Preisunterschiede zwischen den Verkehrsträgern fallen je nach betrachteter Relation sehr unterschiedlich aus.	IV	11	2008		434	440
Verkehrsträgerübergreifende Markttransparenz bei der SNCF - Katalysator für den Wettbewerb im Personenfernverkehr	Christian Blome, Thomas Sauter-Servaes	Preise und Gesamtreisezeiten von Bahnfahrten können auf vielen Distanzen mit dem Luftverkehr konkurrieren, vermeintlich altmodische Produkte wie der Nachtzugverkehr interessante alternative Zeitfenster bieten. Nur ist dies den Konsumenten nicht bewusst. Mehrere Studien zeigen, dass die Nutzung des Verkehrsträgers Bahn durch eine unrealistische Reisepreis- und Reisezeitwahrnehmung negativ beeinflusst wird.	IV	11	2008		441	444
Chancen und Risiken eines nationalen Seehafenkonzepts - Versuch einer ökonomischen Bewertung	Rolf Stuchtey	In der Zeit der rot-grünen Bundesregierung ist auf Initiative des Bundesumweltministeriums die politische Notwendigkeit eines „nationalen Seehafenkonzepts“ geprüft worden. Der Vorschlag stand in einem engen Zusammenhang mit der Forderung der Länder Bremen und Hamburg, die Weser und Elbe an die Werfttiefgänge der zu der Zeit geplanten oder im Bau befindlichen Großcontainerschiffe anzupassen. Das im Wesentlichen zuständige Bundesverkehrsministerium hat diese Forderung in der Form nicht übernommen. Stattdessen sollte ein vom Umweltministerium vergebenes, aber von Experten des Verkehrsministeriums begleitetes Gutachten zunächst Entscheidungshilfen erarbeiten.	IV	11	2008		445	449
Terminalkapazität im Kombinierten Verkehr	Silvio Nocera	Diese Arbeit befasst sich mit dem komplexen Thema der jährlichen Kapazität eines Terminals. Ziel ist es, dieses Problem in seiner Vollständigkeit zu beschreiben und eine heuristische und anwendbare Methode zu finden, die für die größtmögliche Anzahl der Terminals zu einer realistischen Prognose der Kapazität führen kann. Abschnitt 1 enthält einige einleitende Überlegungen. Das Problem der Terminalkapazität wurde in Abschnitt 2 von einem mathematischen Standpunkt aus betrachtet. Die Lösungsmethode wird in Abschnitt 3 vorgestellt und in Abschnitt 4 auf zwei italienische Terminals angewendet. Eine Bewertung des erzielten Ergebnisses und die Vorstellung von Weiterentwicklungsmöglichkeiten schließen in Abschnitt 5 die Arbeit ab.	IV	11	2008		450	455
62. IAA Nutzfahrzeuge: Umweltverträglichkeit im Visier	Hans-Jürgen Wildhage	Gänzlich neue Lastwagen- und Omnibusmodelle waren Mangelware auf der diesjährigen IAA für Nutzfahrzeuge (IV 9/2008). Dafür hat die Umweltwelle nun endgültig auch den Straßentransportsektor erfasst, CO2-Debatten und Dieselpreisspirale sei Dank: Hybrid-Hype in Hannover.	IV	11	2008		457	459
Breite Bevölkerung scheint Wert der Logistik noch nicht erkannt zu haben	Eckhard-Herbert Arndt	Hamburger Hafen- und Logistikindustrie benötigt dringend Expansionsflächen – Bevölkerungswiderstand im Landkreis Harburg gegen Errichtung von Logistikparks verhärtet sich. Trotz Finanzkrise und schlechterer Aussichten für das weltweite Wirtschaftswachstum wird die Logistikbranche mit großer Wahrscheinlichkeit auch in Zukunft ein Wachstumsmarkt bleiben. Doch an vielen Orten fehlt der Platz zur Expansion. Logistiker sind auf der Suche nach Flächen. Doch oft wehren sich Bürger gegen den Bau von Logistikzentren.	IV	11	2008		460	462
25 Jahre Deutscher Logistik-Kongress	Behrend Oldenburg	Als der „Deutsche Logistik-Kongreß ’84“ vor 25 Jahren erstmals seine Türen öffnete, sorgte er gleich für eine Überraschung: Rund 700 Teilnehmer waren gekommen, weit mehr als von den Organisatoren erwartet. Neben heute eher anachronistisch anmutenden Vorträgen wie „Einsatz und Möglichkeiten des Personal Computers als Hilfsmittel für den Logistiker“ hatten die Organisatoren Themen auf dem Programm, die auch noch heute aktuell sind: „Produktivität – Flexibilität durch Logistik“ oder „Produk tionssynchrone Zulieferung“.	IV	11	2008		463	463
Vernetzung durch Intralogistik - Faktorenvielfalt in interdisziplinärer Umgebung	Jens Karsten Rohrbäch	Die Logistik ist zentrales Wachstumsfeld der deutschen Wirtschaft und sie steht in ebenso wichtigem Fokus auch bei vielen Nachbarländern Deutschlands. Die Bundesregierung hat die Bedeutung der Logistik für Deutschland und im gleichen Maß für Europa erkannt.	IV	11	2008		464	465
Standortfaktor Flughafen: Die Region wächst – der Flughafen wächst mit	Annegret Reinhardt-Lehmann		IV	11	2008		474	474
Wer zahlt die LKW-Mauterhöhung? Verweigerungstendenzen bei Verladern erkennbar	Gerd Aberle		IV	10	2008		375	375

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Wettbewerbsbeziehungen im Güterverkehr	Alexander Eisenkopf, Carsten Hahn, Christian R. Schnöbel	Der Wettbewerb zwischen Straßen- und Schienengüterverkehr und seine möglichen Verzerrungen stehen seit Jahren im Fokus der verkehrspolitischen Diskussion. Gängige These ist, dass der Schienenverkehr infolge intermodaler Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem Straßenverkehr benachteiligt sei. Solche Benachteiligungen setzen aber voraus, dass Schienengüterverkehr (SGV) und Straßengüterverkehr (StGV) auf einem gemeinsamen Markt agieren. Erstaunlicherweise wurden aber erst in jüngerer Zeit Studien zur Abgrenzung entsprechender relevanter Märkte vorgelegt und das auch nur vereinzelt.	IV	10	2008		382	390
Sind Staukosten externe Kosten? - Versuch einer terminologischen Flurbereinigung	Peter Cerwenka, Olaf Meyer-Rühle	Das Straßeninfrastrukturangebot hält nicht Schritt mit der wachsenden Straßenverkehrsnachfrage. Verkehrsstaus werden häufiger, und damit steigen die volkswirtschaftlichen Kosten, die aus Staus resultieren. Welche Kosten sind dies im Einzelnen, und für welche Teile kommen die Verursacher bereits auf? Wie sind die verbleibenden, externen Kosten im Rahmen einer Transportkostenrechnung für die Straße unter Ausschluss von Doppelzählungen zu behandeln? Die Autoren melden methodische Bedenken gegen die von der Europäischen Kommission propagierte Vollanlastung von Staukosten als externen Kosten an. Sie erklären dies am Beispiel der schweizerischen Transportrechnung für schwere LKW.	IV	10	2008		391	396
Finanzanalysen beim Internationalen Eisenbahnverband (UIC)	Roman Št?rba, Otto Pastor	Jedes Bahnunternehmen benötigt aussagefähige Daten, die seinen Führungen helfen sollen, die festgelegten Ziele zu verfolgen, die richtigen Entscheidungen zu fällen und für die Zukunft Verbesserungen anzusteuern. Informationen dazu können Kennzahlen liefern. Mit Indikatoren kann sich ein Bahnunternehmen an anderen messen [1]. Das Komitee Wirtschaft, Finanzen und Umwelt des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) hat in seiner Sitzung Ende 2000 beschlossen, Maßnahmen und Methoden zusammentragen zu lassen, die sich bei den Mitgliedsbahnen zur Produktivitätsverbesserung und Effizienzsteigerung des Bahnsystems bewährt haben. Mit der Durchführung dieser Untersuchungen wurde die UIC-Arbeitsgruppe Benchmarking beauftragt.	IV	10	2008		397	400
Stuttgart 21 – Spar-Version zu teuer für das Land Baden-Württemberg?	Volkhard Jung	Die im Juli 2007 durch Vorvertrag beschlossene Realisierung des Großprojekts Stuttgart 21 + Neubaustrecke Stuttgart-Ulm istgegenüber den seinerzeitigen Forderungen des Regierungspräsidiums Stuttgart nach vermehrten Zulaufgleisen und gegenüber dem Vorschlag des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) für eine Erweiterung der Betonschale des unterirdischen Stuttgarter Hauptbahnhofs zur späteren Aufnahme von zehn Bahnsteiggleiseneine Sparversion mit allen Nachteilen.	IV	10	2008		401	404
Wettbewerb, Energie, Umwelt – Spagat im Luftfrachtmanagement	Ralf Haase	Der deutsche Luftfrachtverkehr befindet sich seit Jahren im Spannungsfeld zwischen Leistungswachstum, Wirtschaftlichkeit, Energieeffizienz und Umwelteinflüssen. Die Unternehmen versuchen in ihren Strategien auf die komplexe Bewertung aller wesentlichen Einflussfaktoren einzugehen, wobei die Nutzung vorhandener Standortvorteile und die Vertiefung von Kooperationen deutlich erkennbare Merkmale darstellen.	IV	10	2008		406	407
Gepäckerkennung per Funk - Beherrschung der RFID-Technologie ist der Schlüssel zum Erfolg	Sabine Schott	Weltweit liegt die jährliche Zuwachsrate an Flugpassagieren bei über 5 %. Airlines und Airports müssen Antworten auf das steigende Verkehrs- und Gepäckaufkommen, verschärfte Sicherheitsbestimmungen und auf den zunehmenden Kostendruck finden möglichst mit weltweit gültigen Industriestandards.	IV	10	2008		408	408
Kombi-Terminal als Tor zum Osten	Behrend Oldenburg	Chemielogistik: Der erst vor zweieinhalb Jahren in Schkopau fertig gestellte Terminal für den Umschlag vor allem von Containern zwischen Schiene und Straße wird weiter ausgebaut: Bis 2010 soll die maximale Umschlagkapazität auf rund 60 000 Einheiten im Jahr ausgebaut werden. Das hat der Investor, das Hamburger Logistikunternehmen Hoyer, angekündigt.	IV	10	2008		409	409
Gemischte Halbjahresbilanz in der Nordrange	Behrend Oldenburg	Hafenumschlag: Alle halbe Jahr glänzten die wichtigsten Häfen der Nordrange, Antwerpen, Rotterdam, Hamburg und Bremen/Bremerhaven in der Vergangenheit mit großen Zuwachsraten. Beim Rennen um Marktanteile, vor allem im lukrativen Containerumschlag, waren kaum große Verschiebungen zu erwartenbis jetzt. Die Halbjahresergebnisse 2008 sind unterschiedlich.	IV	10	2008		410	411
Port Feeder Barge - Klimaschonende Hafenlogistik	Ulrich Malchow	Hamburg profitiert seit Jahren nach wie vor von seiner Schnittstellenfunktion zwischen dem boomenden asiatischen Raum und der prosperierenden Ostseeregion. Um die wachsenden Umschlagsmengen auch künftig bewältigen zu können, muss die Effizienz im Containerumschlag gesteigert werden. Eine Lösung bietet Hinterlandverkehr auf dem Wasser.	IV	10	2008		412	412
Kapazitätsengpässe in Seehäfen und dem Hinterland verhindern	Jürgen W. Böse, Joachim R. Daduna	Mit zunehmender Globalisierung von wirtschaftlichen Verflechtungen in Handel und Industrie hat sich die Logistik zu einem Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit von Volkswirtschaften entwickelt. Eine weitere wesentliche Ursache für den Erfolg logistischer Leistungen sind die verbesserten Transport- und Umschlagsysteme und eine daraus resultierende Abnahme der Raumüberwindungszeiten und -kosten.	IV	10	2008		413	414
Sind Streiks noch zeitgemäß?	Christoph Klingenberg		IV	10	2008		422	422
Logistikeuphorie wird ausgebremst: Unterschätzte Brisanz der Verkehrsinfrastrukturengpässe in Deutschland	Gerd Aberle		IV	6	2008		211	211

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Deregulierung des Marktes für schienengebundenen Containertransport in Indien	Rico Merkert, Manoj Singh	Die Einführung von Wettbewerb in Eisenbahnmärkten ist seit einiger Zeit eine Thematik von weltweit großem Interesse. Während dieser Prozess in Europa über die Implementierung von EU-Richtlinien und in den USA durch die dortige Deregulierung weit voran getrieben wurde, gibt es in Asien und anderen Teilen der Welt immer noch viele Länder, in denen Liberalisierungsansätze bisher nur wenig vorangeschritten sind. Während für internationale Eisenbahnen im Zukunftsmarkt Schienengüterverkehr vor allem Osteuropa und China von Interesse scheinen (Hedderich 2007), finden andere asiatische Staaten bisher weniger Beachtung.	IV	6	2008		218	222
Größenvorteile bei Busunternehmen des ÖPNV in Deutschland: Eine vergleichende Effizienzanalyse	Christian von Hirschhausen, Astrid Cullmann, Borge Hess, Maria Nieswand	Big is beautiful. Zu diesem Ergebnis kommen Forschungsarbeiten zur Effizienzanalyse von Busunternehmen im deutschen Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV). Die Ergebnisse bestätigen dabei Erfahrungen aus dem Ausland, wonach im ÖSPV erhebliche Größenvorteile („economies of scale“) existieren. Dies bedeutet, dass größere Unternehmen Kostenvorteile gegenüber kleineren haben. Die Busunternehmen in Deutschland sowie die Verkehrspolitik des Bundes und der Länder sollten diese Tatsache zur Kenntnis nehmen und geeignete Rahmenbedingungen erarbeiten, um Synergiepotenziale durch Fusionen zwischen Verkehrsunternehmen bzw. andere Formen der Zusammenarbeit zu heben.	IV	6	2008		223	227
Verkehrsinfrastruktur-Benchmarking in Europa	Henrik Armbrecht, Karl-Hans Hartwig, Thomas Petersen, Karen Wanner	Die Verkehrsinfrastruktur ist ein Standortfaktor, dessen Qualität maßgeblich durch die nationalen Verkehrspolitiken bestimmt wird. Ein Benchmarking kann die Position einzelner Länder hinsichtlich der Infrastrukturausstattung und die Ausgestaltung der nationalen Verkehrspolitiken zeigen. Schließlich bietet es die Möglichkeit, auf Grundlage dieser Ergebnisse verkehrspolitische Erfolgsfaktoren für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu identifizieren.	IV	6	2008		228	234
Innovative Strategische Umweltprüfung für die Nahverkehrsplanung	Daniel Bongardt, Florian Krummheuer	Durch die Verabschiedung der EU-Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung1 (SUP) und die Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) am 25. Juni 2005 sind viele Verkehrspläne in Deutschland prüfpflichtig geworden. Auch kommunale Nahverkehrspläne haben sich mittlerweile bei vielen Aufgabenträgern zu einem zentralen Planungsinstrument mit zunehmendem Regelungsgehalt entwickelt, so dass sie auf ihre Umweltwirkungen hin systematisch betrachtet werden sollten. Die SUP bietet sich an, da sie mit geringem nachhaltigere ÖPNV-Planung ermöglicht.	IV	6	2008		235	240
Markt mit großen Möglichkeiten: Wohin geht die Reise im Ost-West-Verkehr in der EU?	Eckhard-Herbert Arndt	Die EU-Osterweiterung hat die vor 50 Jahren gegründete „Europäische Wirtschaftsgemeinschaft“ nachhaltig gestärkt. Vor allem der Staatenkranz im östlichen Bereich der Ostsee, Polen sowie die drei baltischen Länder Litauen, Lettland und Estland, hat ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und eine deutliche Zunahme des Warenverkehrs ausgelöst. Mittlerweile gehören die vier neuen EU-Staaten am Ostseeraum zu den klaren Aspiranten auf einen Beitritt zur Euro-Zone.	IV	6	2008		242	245
Russlands Häfen öffnen sich	Karl Nehls	Das Hafengesetz in Russland wurde geändert. Damit sind rechtliche Ungereimtheiten im Port Management beseitigt. Die neuen Regeln festigen die marktwirtschaftlichen Grundlagen und verbessern die Bedingungen für Investoren.	IV	6	2008		246	246
Atlas AES für Einsteiger: eDoc-Ausfuhrerklärung optimiert den Work-Flow bei Exporteuren	Bernhard Hector	Von rund 1,2 Mio. Zollausfuhrverfahren im Monat werden in Deutschland derzeit rund 130 000 elektronisch mit dem System Atlas AES abgewickelt. Das ist zwar eine deutliche Steigerung gegenüber Ende 2007, aber immer noch zu wenig. Mitte 2009 müssen alle Ausfuhren elektronisch abgewickelt werden.	IV	6	2008		247	247
Intermodal Balanced ScoreCard: Instrument zur Steuerung und Kontrolle intermodaler Transportketten	Andreas Deutsch	Individuelle Transportketten sind vor allem mit Containern möglich. Die Containerisierung nimmt weiter zu. Im Hamburger Hafen wird sich der Umschlag bis zum Jahr 2020 verdoppeln. Eine Balanced ScoreCard kann Transporte effizienter machen.	IV	6	2008		248	248
Freie Terminalkapazitäten entscheiden den Wettbewerb	Behrend Oldenburg	Droht den Nordrangehäfen der Kollaps? Die größten Häfen an der europäischen Nordseeküste, Rotterdam und Hamburg, aber auch Bremerhaven und Antwerpen stehen vor Kapazitätsproblemen. Nach einer Prognosen der HypoVereinsbank (HVB) müssen die Häfen in den nächsten Jahren mit einem höheren Containeraufkommen rechnen als bisher angenommen.	IV	6	2008		249	250
Logistik – Wachstumsmotor, Jobmaschine, Imageprobleme?	Peer Witten		IV	6	2008		258	258
Befreiungsschlag? - Die Aufgabe des Münchner Transrapid-Projekts hat viele Facetten	Gerd Aberle		IV	5	2008			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Strategische Kooperationen zwischen Fluggesellschaften und Flughäfen	Helmut Baumgarten, Nils von Dietman, Gesa Falkenburg	Die zivile Luftfahrt ist trotz wiederholter Krisenanfälligkeit zu einer der weltweit größten Industrien gewachsen. Auch langfristig steigt die Nachfrage nach Luftverkehr weiter an (Baumgarten/Pietschmann (2007), S. 28 ff.; Lelieur (2003), S. 1). Für die nächsten zwei Dekaden wird ein durchschnittliches jährliches Passagierwachstum von 5,3 % prognostiziert (Airbus (2004), S. 32). Allerdings stoßen weltweit bereits heute speziell die großen Hub-Flughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Probleme, die sich daraus ergeben, führen zu langen Wartezeiten, Verspätungen von Flügen und damit zu versäumten Anschlussflügen sowie Unzufriedenheit bei den Kunden. Kapazitätserweiterungen durch Neu- oder Ausbauten sind jedoch nur in Ausnahmefällen möglich. Eine besondere Bedeutung für die Schaffung von Wettbewerbsvorteilen gegenüber konkurrierenden Unternehmen und zur Bewältigung der steigenden Passagierzahlen nimmt daher die effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur ein (Baumgarten/Butz (2003); Graham (2003), S. 120 f.).	IV	5	2008			
Challenges faced by new entrants of the French rail freight market	Alexander Vogt, Cécile Ruby	Freight traffic within the European Union has doubled between 1990 and 2000, and the boom of rail freight shows no abatement (Slack & Vogt, 2007, p. 399). However, this had no impact on the French rail freight market. Whereas Germany and the Netherlands profited from the increase of rail freight flows from major sea ports to the hinterland1, the transport performance on the 29,269 km (Eurostat, 2005) of French rail network has decreased by 20 % since 1994.	IV	5	2008			
Ruhender Verkehr: Was er tatsächlich kostet	Ramona Eschert	Die mit dem motorisierten Individualverkehr einhergehenden volkswirtschaftlichen Auswirkungen werden allgegenwärtig sowohl auf gesellschaftlicher und politischer als auch auf wissenschaftlicher Ebene diskutiert, dem ruhenden Verkehr hingegen – insbesondere in Bezug auf die anfallenden volkswirtschaftlichen Kosten – wurde auf wissenschaftlicher und verkehrspolitischer Ebene bisher verhältnismäßig wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Und das, obwohl ein PKW im Durchschnitt 23 Stunden am Tag abgestellt wird und damit eine hohe Flächeninanspruchnahme verbunden ist, welche letztlich Kosten für die Gesellschaft darstellt. Bereits diese Tatsache ist Anlass genug, die volkswirtschaftlichen Kosten des Parkens näher zu untersuchen.	IV	5	2008			
Mobilität von Senioren	Sonja Haustein, Marcel Hunecke, Herbert Kemming	Häufig wird im Kontext der Verkehrsforschung festgestellt, dass es sich bei der wachsenden Gruppe der älteren Menschen um eine heterogene Gruppe handelt, was eine differenzierte Betrachtung ihrer mobilitätsbezogenen Voraussetzungen und Einstellungen erfordert. Vor dem Hintergrund der zunehmenden PKW-Verfügbarkeit von Senioren wird in diesem Beitrag ein Ansatz zur Segmentierung älterer Menschen vorgestellt, der die Ableitung von zielgruppenspezifischen Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglicht.	IV	5	2008			
Mobilität in Deutschland 2025 - wo geht die Reise hin?	Irene Feige	Die Bevölkerungszahl nimmt ab, die Menschen werden älter, die Zahl der Schüler schrumpft – Faktoren, die sich auf die künftige Mobilität auswirken wird. Gleichzeitig deutet sich bereits jetzt an, dass die Kosten für den öffentlichen und privaten Verkehr weiter ansteigen werden. Wie sich diese Veränderungen auswirken könnten, hat das Institut für Mobilitätsforschung untersucht.	IV	5	2008			
HandyTickets sind Alltag	Peter Vollmer	Der Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV baut seinen Fahrkartenvertrieb aus. Nach einer Testphase können sämtliche Kunden in dem Verkehrsverbund jetzt Tickets über das Mobiltelefon kaufen.	IV	5	2008			
RailCab: Gleis-Taxi statt Transrapid	Christoph Kersting	Volle Autobahnen, unpünktliche Züge und starre Fahrpläne – damit soll bald Schluss sein. Paderborner Wissenschaftler haben ein Shuttle-System entwickelt, das Passagiere auf Bestellung individuell und pünktlich ans Ziel bringt. RailCab nutzt das Schienennetz der Bahn, funktioniert aber wie ein Taxi.	IV	5	2008			
Mit Wasserstoff durch Hamburg	Behrend Oldenburg	Sparsam und umweltfreundlich sind die Wasserstoffbusse, die derzeit in der Hansestadt im Einsatz sind. Mit neun Fahrzeugen ist dies die größte Wasserstoffflotte Europas, die bald mit weiteren Hightech-Fahrzeugen weiter aufgestockt werden soll.	IV	5	2008			
Mautsysteme in Europa: Status quo und Entwicklungstendenzen	Ute Iddink, Sascha Wohlgemuth	Straßenbenutzungsgebühren wurden in der geschichtlichen Vergangenheit schon lange in Form von Zöllen, Wegegeldern und Maut erhoben. Momentan ist in einigen europäischen Ländern mittels unterschiedlicher Systeme eine Straßenbenutzungsgebühr zu entrichten. Bisher sind Systeme mit Steuerungs- oder Verkehrslenkungsfunktion in der Regel kaum im Einsatz. Mit Einführung von Galileo könnte sich dies jedoch ändern. Im Rahmen einer Studie wurde beleuchtet, wie sich der Status quo europäischer Mautmodelle darstellt und welche Entwicklungstendenzen in Europa erkennbar sind.	IV	5	2008			
Innovationen sind Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit	Christian Riedel	Am 3. und 4. Juni 2008 lädt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV gemeinsam mit der Verkehrs Aktiengesellschaft Nürnberg zu seiner Jahrestagung 2008 nach Nürnberg ein. In diesem Jahr steht der Kongress unter dem Motto: Realisierung von Innovationen – Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit.	IV	5	2008			
Innovative Bahntechnologie schützt Klima und Umwelt	Friedrich Smaxwil		IV	5	2008			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Ökonomischer Unsinn beabsichtigt? - Die strittige Fehmarnbeltbrücke soll gebaut werden	Gerd Aberle		IV	07+08	2007		307	307
Der demografische Wandel und die Nachfrage nach Flugurlaubsreisen	Henry Pak	Urlaubsreisen der Deutschen zu Zielen ins europäische und außereuropäische Ausland bilden seit langem das größte Segment der Luftverkehrsnachfrage in Deutschland. Laut Fluggastbefragungen machten sie im Jahr 2003 mit einem Volumen von 23,9 Mio. Reisen nahezu die Hälfte der Luftverkehrsnachfrage aus. Wird das so bleiben?	IV	07+08	2007		316	324
Eine allgemeine Vignette für Pkfz in Deutschland?	Anne Greinus, Patrick Leypoldt, Stefan Rommerskirchen	Das Thema „PKW-Maut“ hat spätestens seit Einführung der LKW-Maut in Deutschland zum 1. Januar 2005 neuen Auftrieb erhalten. Es gibt tatsächlich zahlreiche gute Gründe, die Idee einer Bemautung des Personenkraftfahrzeugverkehrs ernsthaft zu prüfen; bislang wurde diese Diskussion allerdings durch ablehnende Statements der für die Umsetzung verantwortlichen Politiker stets schon im Keim erstickt, wenn – von welcher Seite auch immer – ein entsprechender Vorschlag kam. Der nachfolgende Beitrag zeigt auf, dass eine geschickt gestaltete Vignette für Personenkraftfahrzeuge (Pkfz) in Deutschland sinnvoll und umsetzbar ist.	IV	07+08	2007		316	324
Anschlussbahnen: Erschließung von Schienengüterverkehrspotenzialen	Gernot Liedtke, Ullrich Martin, Anselm Ott, Bernd Raubal	Der heutige wissenschaftliche Stand in der Güterverkehrsprognostik und Güterverkehrsplanung besteht aus der Kombination von verschiedenen Modellelementen aus dem klassischen 4-Stufen-Algorithmus der Verkehrsplanung (Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung, Verkehrsaufteilung, Ver-kehrsumlegung). Dabei wird Verkehrsentstehung und -verteilung in der Regel mit aggregierten Modellelementen erklärt (wie zum Beispiel regionale Produktionsfunktionen). Gibt es bessere Ansätze?	IV	07+08	2007		325	332
Car-Sharing als Beitrag zur Lösung von städtischen Verkehrsproblemen	Michael Glotz-Richter, Willi Loose, Claudia Nobis	Es gibt über 100.000 Car-Sharing-Kunden in Deutschland. Alle bekannten Untersuchungen bestätigen, dass die Teilnahme am Car-Sharing zur Reduzierung des PKW-Bestands beiträgt und damit auch den Parkdruck in den dicht bebauten, innenstadtnahen Stadtteilen reduziert. Dieses Potenzial könnte jedoch noch effizienter realisiert und in der Stadtentwicklung zur Gestaltung der Aufenthaltsqualität in diesen Stadträumen eingesetzt werden.	IV	07+08	2007		333	338
Unentbehrlich, aber zunehmend problembehaftet - Maritime Logistikketten leiden unter Hafenengpässen	Kerstin Zapp	Mehr als 90?% des Welthandels und rund 62?% des europäischen Warenaustauschs werden unter Einbindung des Seewegs abgewickelt, etwa 3,5 Mrd. t werden derzeit pro Jahr in den Häfen der EU umgeschlagen – Tendenz weiter steigend. Von logistisch bestens durchstrukturierten Häfen, ihrer Innovationskraft und ihren Kapazitäten hängt der weitere Erfolg dieser Transportform ab.	IV	07+08	2007		341	341
Gemeinsam an einer Trosse ziehen	Frank Binder	Die verstärkte Nutzung der Europa umgebenden Meere zur Beförderung von Personen und Gütern könnte zur Entlastung des Straßenverkehrs beitragen. Wenn diese Verlagerung des Verkehrs jedoch gelingen soll, werden die Transportunternehmen ihren Kunden einen verlässlichen, kosteneffektiven und effizienten Service anbieten müssen. Als einen Weg in diese Richtung fördert die Europäische Kommission die Meeresautobahnen (Motorways of the Sea, MoS).	IV	07+08	2007		342	342
Ostsee boomt weiter	Kerstin Zapp	Nein, es geht nicht um die zahlreichen Urlauber, die sich nach Jahren auf Mallorca immer häufiger wieder der feinsandigen deutschen Strände erinnern. Gemeint ist das mittlerweile geflügelte Wort vom EU-Binnenmeer – trotz Russland, aber auch gerade wegen diesem Anrainer eine Boomregion. Ein Blick auf die Automobil(teile)transporte in diese Richtung reicht.	IV	07+08	2007		343	344
Neue alte Energiesparpotenziale - Ideen aus den 1970ern wieder salonfähig	Jennifer Schykowski	Die CO2-Debatte und die Brennstoffpreise auf hohem Niveau machen auch vor der Schifffahrt nicht halt. Eine Tagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG), Hamburg, beschäftigte sich im März mit Möglichkeiten, Schiffe energieeffizienter zu betreiben.	IV	07+08	2007		345	347
Gemeinsame Anstrengungen nötig - Hafen und Hinterland – Tendenzen im intermodalen Güterverkehr	Jan Henrik Wölbeling	Seit Jahren stetig und stark wachsendes Containeraufkommen in den Seehäfen (zwischen 2003 und 2004 ein durchschnittlicher Zuwachs von 10,7?% [EU 2007]) stellt die Betreiber vor große Herausforderungen im Management der Verkehre. Ist der Seeumschlag auch mit Verspätungen noch zu bewältigen, kommt spätestens bei der Hinterlandanbindung der Engpass.	IV	07+08	2007		348	350
Rheinhäfen: Allrounder der Logistik		Ohne Binnenhäfen sähe es in einigen Seehäfen schlecht aus. Mittlerweile sind sie als Hinterland-Hubs unentbehrlich geworden und weiten ihr Leistungsangebot kontinuierlich aus.	IV	07+08	2007		351	353
Trimodal und innovativ - Die Kanalhäfen in Nordrhein-Westfalen als moderne Logistikstandorte	Christian Manthey	Die Anbindung Nordrhein-Westfalens an die Seehäfen der Hamburg-Antwerpen-Range wurde schon früh durch ein dichtes Kanalnetz sichergestellt, ergänzt durch ein umfangreiches Schienen- und Autobahnnetz. An den verkehrstechnisch günstig gelegenen Schnittpunkten dieser drei Verkehrsträger befinden sich so genannte Kanalhäfen, die ihre hervorragende Verkehrsanbindung per Schiff, Straße und Schiene nutzen, um sich Unternehmen als logistische Partner zu empfehlen.	IV	07+08	2007		351	353

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Modernisierung der Binnenschiffsflotte	Berthold Holtmann, Volker Renner	Das Aktionsprogramm zur Stärkung der Europäischen Binnenschifffahrt „NAIADES“ der EU-Kommission aus 2006 wie auch die deutsche „Initiative Binnenschifffahrt und Logistik“ nennen verschiedene Aktionsfelder zur Stärkung dieses Verkehrsträgers; hierzu gehört neben den Themen Infrastruktur, Ausbildung und Qualifikation auch der Aspekt „Flottenmodernisierung“. Der vorliegende Beitrag greift dieses Thema auf und stellt verschiedene Ansätze zur Modernisierung der vorhandenen Binnenschiffsflotte vor. Er beruht auf einem durch das Bundesministerium für Wirtschaft über die Arbeitsgemeinschaft industrieller Forschungsvereinigungen (AiF) geförderten Forschungsvorhaben, welches im DST – Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme durchgeführt wurde.	IV	07+08	2007		354	358
Quo vadis ÖPNV? - Fünf Kernthesen zur aktuellen Entwicklung	Tom Reinhold		IV	07+08	2007		366	366
Verkehrsinfrastrukturausbau treibt Logistikkosten - Nutzerfinanzierung und Logistik-Masterplan	Gerd Aberle		IV	01+02	2007		107	107
Wettbewerb zwischen See- und Straßenverkehr im Ostseeraum - Eine Betrachtung aus wirtschaftlicher und umweltbezogener Sicht	Björn Swinarski	Die Forderung einer nachhaltigen Mobilität strebt neben einem geringen Kosten- und Zeitaufwand im Verkehr auch eine möglichst geringe Umweltbelastung durch den Verkehr an. Vor diesem Hintergrund wurde ein methodisches Instrumentatrium zur aggregierten wirtschaftlichen und umweltbezogenen Bewertung see- und landgestützter Transportketten entwickelt. Mit dem Vergleich von Fallstudien des Straßengüter- und Short Sea-Verkehrs auf langen West-Ost-Relationen im südlichen Ostseeraum zeigt der Beitrag, wie sich die Transportkettenbewertung bei einer über wirtschaftliche Aspekte hinausgehenden Internalisierung externer Umweltwirkungen verändern würde.	IV	01+02	2007		17	11
Effizienzgewinn oder staatlicher Kontrollverlust? - Privatisierung öffentlicher Verkehrsunternehmen: Erfahrungen aus Sachsen	Sebastian Sturm, Alexander West	Am Beispiel der Privatisierung von Busunternehmen in Ostsachsen wurde nicht nur die Auswirkung der Privatisierung auf eine mögliche Reduktion des Defizits untersucht, sondern auch die Frage nach den Auswirkungen auf die Angebotsqualität analysiert. Dabei stand die Frage im Vordergrund, ob – ausgehend von der Problematik unvollständiger Verträge – eine Beteiligung des Aufgabenträgers am Unternehmen geboten ist, um langfristig die Angebotsqualität abzusichern.	IV	01+02	2007		20	18
Critical Parts - Die Umsetzung des neuen Sicherheitskonzepts am Flughafen Frankfurt	Markus Müller, Ina Schöntag	Mit dem Inkrafttreten der EU-Luftsicherheitsverordnung im Jahr 2003 wurden die Sicherheitsbestimmungen an europäischen Flughäfen deutlich verschärft. Für die Fraport AG als Betreiber des Flughafens Frankfurt bedeutete dies, umfassende Umbaumaßnahmen zu planen und in das Flughafensystem zu integrieren, um die Sicherheit an Deutschlands größtem Flughafen – an den neuen Anforderungen orientiert – zu gewährleisten.	IV	01+02	2007		25	21
Potenziale globaler Direktbelieferung für Textillogistikketten aus China	Uwe Clausen, Arnt-Philipp Hein, Simon Deymann	Durch die zunehmende Globalisierung und höhere Sendungsfrequenzen insbesondere bei der Beschaffung des Handels rücken effiziente Beschaffungskonzepte zunehmend in den Blickpunkt. Ein Ansatz ist die Filialdirektbelieferung, bei der die Kommissionier- und die Lagertätigkeit bereits in Asien durchgeführt werden, um durch niedrigere Arbeitslöhne Kostenvorteile und durch weniger Lagerstufen kürzere Lieferzeiten zu realisieren. In diesem Beitrag werden anhand des Sendungsaufkommens eines Einzelhändlers die qualitativen und quantitativen Potenziale einer Filialdirektbelieferung analysiert und mit den bisherigen Logistikkosten verglichen.	IV	01+02	2007		29	25
Floating Car Data als Quelle für Echtzeit-Verkehrsdaten	Ulrich Haspel, Frederik Nöth	Die Nutzung von Floating Car (FC)-Daten verfolgt das Ziel, neben den bisherigen Querschnittsmessungen mobile Verkehrsinformationen direkt aus dem Verkehrsfluss heraus zu ermitteln. Dadurch werden Verkehrsprognosen in Echtzeit möglich, wie sie zur Optimierung bei der Routenplanung oder zum Flottenmanagement verwendet werden können.	IV	01+02	2007		33	29
Parkraumpolitik und -bewirtschaftung in den Niederlanden - Ausschließlich bargeldloses Zahlen der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum	Petra K. Schäfer, Zoé Trausch	In den Niederlanden ist seit dem 1. Januar 2002 das ausschließlich bargeldlose Zahlen der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum und in Parkhäusern, die von der Stadt betrieben werden, möglich. Die Städte Nijmegen, Purmerend und Rotterdam haben diese Möglichkeit der Bewirtschaftung direkt nach dem gesetzlichen Beschluss eingeführt. Dieser Artikel beschreibt das ausschließlich bargeldlose Zahlen der Parkgebühren sowie die Erfahrungen, die Kommunen damit gemacht haben. Basis ist eine Studienarbeit an der TU Darmstadt am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik zum Thema „Chancen und Risiken des ausschließlich bargeldlosen Zahlens der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum in den Niederlanden“.	IV	01+02	2007		35	33
Was bringt die Zukunft? - Umfrage im Herausgeberbeirat „Internationales Verkehrswesen“	Kerstin Zapp	Wie geht es weiter mit der Öffnung des Eisenbahngüterverkehrsmarktes? Wie entwickelt sich die Sicherheitsdiskussion in allen Bereichen? Wie sieht eine künftige Kraftstoffstrategie für Deutschland und Europa aus, was wird weiter für den Umweltschutz getan und wie wirkt sich das aus? Wie sind die sich verstärkenden Engpässe in der Güter- und Personenmobilität in den Griff zu bekommen? Welche Strategien helfen, sich im weiter steigenden Wettbewerb innerhalb der Verkehrsträger und derselben untereinander zu behaupten?	IV	01+02	2007		41	37

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Knoten durchtrennt - Zellulare Fördertechnik	Marcus Walter	Bei der Entwicklung technischer Lösungen für die Logistik gilt das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) als bedeutende Ideenschmiede. Marcus Walter sprach mit Institutsleiter Prof. Michael ten Hompel über seine Idee der zellularen Fördertechnik.	IV	01+02	2007			42
Grenzen der Automatisierung im Lager - Vorteile im weltweiten Wettbewerb durch intelligente Lagerlogistik	Karl-Heinz Dullinger	Unser Markt ist die Welt, heißt es heute für die meisten Unternehmen. Sie haben erkannt, dass der weltweite Beschaffungsmarkt attraktive Alternativen zum Bezug von inländischen oder europäischen Lieferanten bietet. Bei den meisten Komponenten, die in Haushaltsgeräten, Autos und sonstigen Produkten verbaut werden, können Lieferanten aus Niedriglohnländern den Lohnkostenvorteil nutzen und die Preise der zentraleuropäischen Wettbewerber deutlich unterbieten. Welche Auswirkungen hat dies auf den Logistikmarkt?	IV	01+02	2007		44	43
Schwierige Aufgaben, schlaue Lösungen - Kommissioniertechnik wird weiter verbessert	Armin Hille	Noch nicht ausgeschöpfte Optimierungspotenziale werden überall in der Logistik händeringend gesucht. Auch die Anforderungen an die Kommissioniertechnik steigen weiter und die Leistungsgrenze der Komponenten und Systeme scheint hier noch nicht erreicht zu sein. Sie werden für den Markt ständig weiterentwickelt. Dazu zählen modulare automatische Kleinteilelager AKL oder Hochleistungslagermaschinen mit 1000 Picks pro Stunde ebenso wie neue Lastaufnahmemittel und Greifersysteme.	IV	01+02	2007		46	45
In jedem Fall sicher - RFID im Einsatz für sichere Lagerung von Gefahrgut	Christiane Karsch, Katja Kramer	Das weltweite Transportaufkommen wächst stark, wobei die Wachstumsraten im Containerverkehr besonders beeindruckend sind: Seit 1980 hat die Zahl standardisierter Box- und Tankcontainer durchschnittlich um 9,5 % jährlich zugenommen. Auch in der Chemie- und chemienahen Industrie ist dieser Wachstumstrend zu spüren. Der Grund: Die mobilen 20' und 40' Tank- und Boxcontainer eignen sich zum Transport der meisten Güter und können auch viele Gefahrstoffe sicher aufnehmen, unverzichtbar für Transporte gefährlicher Güter.	IV	01+02	2007		47	46
Komfort, Sicherheit, Umweltschutz - Die IAA Nutzfahrzeuge 2006	Kerstin Zapp	Die Nutzfahrzeugkonjunktur war bereits das ganze Jahr über lebhaft, die Kapazitäten der deutschen Hersteller sind zu 100 % ausgelastet. Weitere Aufträge konnte die Branche im September 2006 in Hannover auf der 61. Internationalen Automobilausstellung IAA Nutzfahrzeuge abschließen und sich mit 253 Weltneuheiten sowie 98 Europapremieren präsentieren. Auch für 2007 sind die Nutzfahrzeughersteller zuversichtlich. – Obwohl einige über gestiegene Rohstoff- und Energiepreise sowie den Wettbewerbsdruck klagen und Konsolidierung weiter ein Thema bleiben wird.	IV	01+02	2007		51	48
Außer Spesen nichts gewesen …	Sebastian Kummer		IV	01+02	2007			
Zurück zur deutschen Staatsbahn? - Die Verkehrspolitik zwischen Erinnerungsschwäche und ideologischer Bedrängung	Gerd Aberle		IV	12	2007		551	551
Der industrielle Eisenbahntransport in der Russischen Föderation	Thomas Berndt, Valery Sidjakov, Sergej Vlassenko	In der Sowjetzeit waren die Bahnen überwiegend dem Eisenbahnministerium unterstellt und wurden zentral geleitet. Durch die gravierenden politischen und wirtschaftlichen Veränderungen der vergangenen Jahre befindet sich der russische Eisenbahnsektor im Wandel. Eine Bahnreform, ähnlich wie in Deutschland, wurde eingeleitet. Privatisierung und Wettbewerb gewinnen an Dynamik.	IV	12	2007		559	562
Prognose Verkehrstelematik 2015 + : Analysen – Vergleiche – Visionen	Fritz Busch, Andreas Hanitzsch	Um Verkehrsströme im Individualverkehr optimal steuern und zeitnah angemessene Maßnahmen einleiten zu können, bedienen sich eine Vielzahl von Einrichtungen aus Wissenschaft und Industrie neuesten Prognosen für verkehrliche Kenngrößen und generelle technische Entwicklungsrichtungen. Veränderungen in der Sozialstruktur und im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zeigen, dass die verkehrliche Belastung im kommenden Jahrzehnt besonders im Individualverkehr stark ansteigen wird. Dynamische Zielführungssysteme und Dienste zur aktuellen Straßenverkehrsinformation werden daher eine wichtige Rolle einnehmen, um einen geregelten Verkehrsablauf zu gewährleisten. Darüber hinaus ist es möglich, durch die Entwicklung von kombinierten Geräten unter Einbeziehung von intelligenten Fahrerassistenzsystemen und C2XKommunikation einer Häufung von Störungen und Unfällen auf der Strecke entgegenzuwirken sowie kapazitätserweiternde Effekte im Straßennetz einzuleiten.	IV	12	2007		563	566
Schienengüterverkehrsstudie 2007 – Marktumbruch erfordert Handeln	Volker Elders, Jan Ulrik Holsten, Thorsten Pulver, Rolf Reinecke	Die Zeiten ändern sich – Was vor nicht allzu langer Zeit ein schleichender Bedeutungsverlust des schienengebundenen Transports war, hat sich derzeit zu einem sukzessiven Bedeutungsgewinn gewandelt. Dies ist aber beileibe kein Selbstläufer. Die vorliegende Studie wertet auf breiter Basis gewonnene Erkenntnisse für Güterbahnen und Verlader aus. Gemeinsam mit Prof. Dr. Gerd Aberle hat die internationale Unternehmer-Beratung Droege & Comp. GmbH eine Befragung von über 100 Unternehmen des Eisenbahngüterverkehrs und der verladenden Industrie aus 17 europäischen Ländern durchgeführt. Die Studie verdeutlicht die Konsequenzen des Bedeutungsgewinns des Schienengüterverkehrs und hinterfragt die unternehmerischen Reaktionen auf die neuen Herausforderungen.	IV	12	2007		567	573

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Neuordnung der Finanzierung des ÖPNV notwendig	Claus C. Berg, Tim Sterzenbach	Die herausragende Bedeutung des ÖPNV ist von den politischen Entscheidungsträgern auf allen gebietskörperschaftlichen Ebenen anerkannt und in zahlreichen verkehrspolitischen Programmen und Stellungnahmen betont worden. Die allgemeinen politischen Zielsetzungen für den ÖPNV sind dabei über sämtliche gebietskörperschaftliche Ebenen hinweg ähnlich. Jedoch zeichnet sich auch im ÖPNV seit einiger Zeit ein zunehmender Einfluss der europäischen Ebene auf die nationale Nahverkehrspolitik ab.	IV	12	2007		574	579
Schwerbehinderung und Mobilitätseinschränkung: Von der Notwendigkeit des „Designs für alle“	Josef Becker, Susanne Schubert, Peter E. Vollmer, Michael W. Wahlster	Ein großer Teil der Bevölkerung ist schwerbehindert beziehungsweise mobilitätseingeschränkt. Er stellt für Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen ein beachtliches Kundenpotenzial dar, das oft verkannt wird. Der nachfolgende Artikel stellt diese Gruppe vor.	IV	12	2007		580	584
Effizienz, Synergien, Technik: Verkehr und Umweltschutz einen Masterplan Güterverkehr und Logistik zeigt Potenziale auf	Matthias von Randow	Klimaschutz und Verkehr sind keine Gegensätze. Deutschland als Europas Logistikstandort Nr. 1 hat ein hohes Interesse an modernen Lösungen im Klimaschutz. Verkehr und Transport müssen bezahlbar bleiben. Das geht langfristig nur, wenn sie sich klimafreundlich gestalten und organisieren lassen.	IV	12	2007		586	586
Kampf den Emissionen: Auf dem Weg zu weniger Treibstoffverbrauch, Schmutz und Lärm	Jennifer Schykowski	Unsere Autos sind laut und pusten viele Abgase in die Luft, bei elektrifizierten Bahnstrecken muss die Frage nach dem „Woher?“ des Stroms gestellt werden, Biokraftstoff wird teuer über lange Strecken importiert und statt Nahrungsmitteln auf Ackerflächen angebaut. Zu allem Übel kann man zur Erholung des Gewissens nicht einmal in den Urlaub fahren: Klimaalarm! – Flugzeuge und Schiffe gelten ebenfalls als Umweltsünder. Doch lärmdämpfender Schotter für Züge, Hybridbusse für einen saubereren ÖPNV, emissionsabhängige Startgebühren für Flugzeuge und neue Werkstoffe sind einige Beispiele für einen Weg zu umweltverträglicherem Verkehr.	IV	12	2007		587	590
Schöne Aussichten	Annegret Reinhardt-Lehmann	Als Schlüsselbranche der Wirtschaft hat der Luftverkehr in Deutschland hervorragende Perspektiven. Um das Potenzial voll auszuschöpfen, sollte die Infrastruktur in Deutschland nach einem schlüssigen Gesamtkonzept entwickelt werden, wie es der Masterplan der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ zeigt, bei dem nachfragegerechter Kapazitätsausbau für den Luftverkehr und Umweltschutz Hand in Hand gehen. Denn nichts reduziert die Klimabelastungen so effektiv wie die Vermeidung unnötiger Warteschleifen am Himmel.	IV	12	2007		590	591
Alpentransitbörse – eine Chance für die Region?	Bernd Schmidt	Der alpenquerende Straßengüterverkehr wächst seit Jahren kontinuierlich. Das führt auf der einen Seite zu Überlastung der Transitstrecken an deren Engpässen. Andererseits wirkt sich das hohe Verkehrsaufkommen schädlich auf Mensch und Umwelt aus. Bisherige Maßnahmen, die LKW-Flut einzudämmen oder umzulenken, hatten eher mäßigen Erfolg. Die Alpenländer setzen jetzt auf die Einführung einer Alpentransitbörse; ihre Machbarkeit wird derzeit untersucht.	IV	12	2007		592	594
Höhere Investitionen, weniger Umweltschäden: Kosten und Nutzen eines vorrangigen EU-Bahnfrachtnetzes	Michaela Findeis	Mit knapp 146 Mrd. EUR beziffert die Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften CER den Mindestbedarf an Investitionen für ein vorrangiges europäisches Bahnfrachtnetz. Durch Beseitigung von Engpässen, Ausbau von Terminals, nahtlose Interoperabilität und eine Adaptierung für Züge bis 1000 m Länge könnte die Kapazität auf Europas Hauptkorridoren bis 2020 um 72 % angehoben werden.	IV	12	2007		595	596
Verkehrsinfrastruktur-Benchmarking	Henrik Armbrecht, Frank Hansen, Karen Wanner	Studie zeigt deutliche Unterschiede zwischen Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrspolitik in Europa Die Qualität der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland wird in der aktuellen verkehrspolitischen Debatte sehr unterschiedlich eingestuft. Die Aussagen variieren je nach Interessenlage der verschiedenen politischen, wirtschaftlichen oder gesellschaftlichen Akteure. Ebenso kursieren höchst unterschiedliche Aussagen hinsichtlich der Wirkungen verkehrs- und ordnungspolitischer Handlungsoptionen auf die infrastrukturelle Performance. Und wo steht Deutschland in europäischen Vergleich?	IV	12	2007		597	598
Containerschifffahrt – Wachstum ohne Ende?	Dr. Ottmar Gast		IV	12	2007		606	606
Lässt die Gemeinwohlverpflichtung Effizienzüberlegungen nicht mehr zu? - Schwachlaststrecken als Streitpunkt in der Bahndiskussion	Gerd Aberle		IV	11	2007		491	491
Der Seeverkehr Russlands – Struktur, Dynamik und Wachstumstriebkräfte	Christin Böwe, Karl-Heinz Breitzmann, Christian Wenske	Der Seetransport russischer Außenhandelsgüter boomt: Er stieg von 2000 bis 2005 mit Wachstumsraten von durchschnittlich 15,3 % pro Jahr. Am stärksten nehmen dabei die seewärtigen Ölexporte und die Importe von Investitions- und Konsumgütern im Containerverkehr zu. Mit dem Kapazitätsausbau der russischen Häfen verschieben sich die Transportwege zu Ungunsten des Transits über Nachbarländer. Neue Marktchancen und Herausforderungen für Transport- und Logistikanbieter entstehen, die Umweltgefährdung nimmt zu.	IV	11	2007		499	504

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
City-Maut in Stockholm – eine politökonomische Analyse	Torsten Marner	Zehn Jahre nach dem Scheitern des so genannten „Dennis-Package“ als erstem Versuch, Straßenbenutzungsgebühren in Schwedens Hauptstadt einzuführen, wurde den Stockholmer Bürgern am 17. September 2006 durch ein Referendum die Gelegenheit zur Entscheidung über die Einführung einer City-Maut in der Innenstadt gegeben. Dem Referendum gingen die Trials, ein City-Maut-Testlauf, voraus. Mehrheitlich stimmten die Wähle am Tag des Referendums für eine Fortsetzung der Maut und bildeten die Grundlage der Entscheidung für eine permanente Innenstadtmaut seit August 2007.	IV	11	2007		505	511
Strategische und organisatorische Optionen für Güterbahnen	Paul Wittenbrink	Der Markt für Güterbahnen ist in den vergangenen Jahren durch eine sehr dynamische Entwicklung gekennzeichnet: Während die ehemaligen Staatsbahnen unter zunehmendem Wettbewerb erhebliche Produktivitätsfortschritte realisierten und gleichzeitig neue, qualitativ hochwertige Produkte etablierten, ist gleichzeitig ein sehr interessanter Markt für Güterbahnen entstanden. Zudem existiert ein intensiver Wettbewerb in der Branche, die durch hohe Verhandlungsmacht der Kunden, einen funktionierenden Zulieferermarkt, intensiven intermodalen Wettbewerb, aber auch gewissen Markteintrittsbarrieren, wie z. B. die geringe Kapitalrendite für Newcomer, gekennzeichnet ist.	IV	11	2007		512	519
Nicht alle fliegen – die Alternative Nachtzug	Jan-Philipp Schlaak, Sonja Hödl	Nachfragedeterminanten im europäischen Markt für Nachtreiseverkehre Die Anfänge des Nachtreisezugverkehrs reichen bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück. War eine Nachtzugreise, die häufig weit länger dauerte als die Nacht, noch bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts für den überwiegenden Teil der Reisenden die einzige wirtschaftliche Möglichkeit zur Raumüberwindung langer Distanzen auf den Kontinenten, begann sich dies durch die Etablierung von Substituten zunehmend zu ändern.	IV	11	2007		520	525
Europäischer Schienengüterverkehr: Branche diskutiert Zukunft	Frank Schliffke	Europas Wirtschaft wächst – doch den Erfolgen steht ein Schienengüterverkehrssystem gegenüber, das die steigende Nachfrage nach grenzüberschreitenden Mobilitätslösungen kaum bewältigen kann. Werden die zahlreichen infrastrukturellen, technischen und organisatorischen Hindernisse nicht schnell beseitigt, ist die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen gefährdet. Wie Auswege aus diesem Dilemma aussehen können, diskutieren Experten aus Verkehr, Wirtschaft und Politik im Rahmen der internationalen Kongressmesse #railtec2007 vom 12. bis 14. November in Dortmund.	IV	11	2007		528	529
Aktuelle Trends und neue Statistiken - Ergebnisse des Statistischen Bundesamts zum Eisenbahnverkehr	Kristina Walter	Auf dem deutschen Schienennetz haben die Eisenbahnunternehmen im ersten Halbjahr 2007 insgesamt 180,1 Mio. t transportiert. Das waren 6,1 % oder 10,4 Mio. t mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.	IV	11	2007		530	532
Klima ist reif für Züge	Kerstin Zapp	Die Diskussion um den Klimawandel hat sich in den vergangenen Monaten deutlich verschärft. Die drohenden Szenarien sind durch viele wissenschaftliche Studien und politisches Handeln heute Allgemeinwissen. – Dazu gehören etwa die Vereinbarung der EUStaats- und Regierungschefs zur Reduzierung von Treibhausgasen um 20 % bis 2020, der Klimakompromiss der G8, der C40 Large Cities-Klimagipfel in New York oder auch die Erst- und Neuunterzeichnung der UITP-Nachhaltigkeitscharta. Welche Bedeutung hat die Problematik des Klimawandels für die Bahnindustrie? Darüber sprach „Internationales Verkehrswesen“ mit Dr. Klaus Baur, Vorsitzender der Geschäftsführung der Bombardier Transportation GmbH, Berlin.	IV	11	2007		533	534
Renaissance auch des regionalen Schienengüterverkehrs	Uwe Knoblauch	Die Forderung, Güter gehörten doch auf die Bahn, hat wieder einmal Konjunktur. Die allenthalben prognostizierten Zuwächse bei den Transportleistungen – gemeinsam sind allen Vorhersagen Steigerungsraten im deutlich zweistelligen Prozentbereich, wenn es um Zehnjahresschritte geht – tragen ihren Teil dazu bei. Nur: Die zunehmend „verschlankte“, „rückgebaute“, im Nebennetz bezüglich der Unterhaltung vernachlässigte und/oder „zur Übernahme durch Dritte“ ausgeschriebene Infrastruktur des an sich leistungsfähigsten über Land fahrenden Verkehrsmittels führen diese Vorstellungen zunehmend ad absurdum.	IV	11	2007		534	536
Auftragsvergabe im ÖPNV: Neue Wege	Thomas H. Fischer, Jan Liepe	Impulse für mehr Wettbewerb, Effizienz und Kundenfreundlichkeit in Zeiten des Wandels Vor neuen Herausforderungen steht derzeit der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Mit Verabschiedung der „Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Erbringung von Personenverkehrsdiensten auf Schiene und Straße“ werden die Signale für den Wettbewerb auf dem europäischen Nahverkehrsmarkt in Kürze auf „Grün“ gestellt. Gleichzeitig führen die vom Bund beschlossenen Kürzungen der Zuschüsse für den ÖPNV zu erheblichen finanziellen Einschnitten in den Nahverkehrsbudgets der Länder und Kommunen, also der Aufgabenträger. Soll das derzeitige Nahverkehrsangebot nicht spürbar eingeschränkt werden und es auch nicht zu erheblichen Fahrpreiserhöhungen kommen, ist Handeln angesagt.	IV	11	2007		536	537
Die intelligente Straße der Zukunft - Elektronische Verkehrsleitsysteme in Ballungszentren	Friedrich Hilpp	Das Verkehrsmanagement beginnt in Ballungszentren bereits auf der Autobahn. Verkehrsplaner nutzen vielfältige Möglichkeiten der modernen Telematik, um komplexe interurbane Systeme zu entwickeln. Angesichts des wachsenden Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Stauproblematik sind intelligente Routenempfehlungen gefragt, die bei Engpässen flexibel und schnell Alternativen aufzeigen.	IV	11	2007		538	539

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Zukunftsmarkt Schienengüterverkehr	Alexander Hedderich		IV	11	2007		546	546
Biodiesel als Problemlöser? - Die Politik setzt zu schnell auf angebliche Vorzüge	Gerd Aberle		IV	10	2007		431	431
Mobilität und Verkehr im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung	Jens Borken, Hermann Keimel	Verkehr ist mehr als der Betrieb von Fahrzeugen. Will man die ökonomische, soziale und ökologische Bedeutung des Verkehrs adäquat beurteilen, so muss man neben den Verkehrsleistungen auch die Bereitstellung der entsprechenden Antriebsenergien, die Produktion, den Unterhalt und die Verschrottung von Fahrzeugen, den Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur, die verschiedenen Verkehrsdienstleistungen sowie die Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr einschließlich sämtlicher Vorleistungen in die Betrachtung einbeziehen. Dies wird hier mittels Input-Output-Analyse und der umweltökonomischen Gesamtrechnung untersucht. Dabei zeigt sich beispielsweise, dass die Kohlendioxidemissionen aller dieser verkehrlichen Bereiche zusammen etwa doppelt so hoch wie die Emissionen der Fahrzeuge sind.	IV	10	2007		440	445
Wissenschaftliche Benchmarking-Methoden im ÖPNV	Borge Hess, Christian von Hirschhausen, Maria Nieswand, Axel Wilhelm	Wissenschaftliche Benchmarking-Methoden werden international in zunehmendem Maß bei der Entscheidungsfindung in Unternehmen und Verkehrspolitik eingesetzt. Hierunter fallen parametrische, d. h. statistische Verfahren als auch nicht-parametrische Verfahren (lineare Optimierung). Eine Erhebung vorliegender Studien aus dem Ausland deutet auf erhebliche positive Skaleneffekte hin, d. h. größere ÖPNV-Unternehmen sind in der Regel effizienter als kleine. Dies spricht für eine Konsolidierung gerade des kleinwirtschaftlich strukturierten ÖPNVs. Für Deutschland steht eine repräsentative Benchmarkinganalyse noch aus.	IV	10	2007		446	450
Konkurrenz und Kooperation - Low Cost Airlines und mittelständische Busreiseveranstalter	Sven Groß, Alexander Schröder	Low Cost Airlines haben in den vergangenen Jahren für eine neue Situation auf dem Verkehrsmarkt gesorgt. Nicht nur die etablierten Airlines wie Lufthansa oder Air France mussten auf die neue Konkurrenzsituation reagieren, sondern auch die weiteren Marktteilnehmer, etwa Bus- und Bahnunternehmen oder Mietwagenfirmen, haben sich mit der neuen Situation auseinanderzusetzen. Die Besonderheiten, die bei der Nutzung von Low Cost Airlines für (Bus-)Reiseveranstalter zu beachten sind, werden im Folgenden aufgezeigt.	IV	10	2007		451	455
Bedingungen des transalpinen Eisenbahnverkehrs	Bernd H. Uhlenhut	Am 28. März 2007 fand in Luzern die diesjährige Jahrestagung der Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht (FER)1 statt. Nach einem einleitenden Beitrag zum europarechtlichen Rahmen stellten die Beiträge die Zugangsregulierung in Deutschland, Österreich, der Schweiz und schließlich Italien dar.	IV	10	2007		456	459
Nachtaktiv – Expressluftfracht und Nachtluftpost	Robert Krüger	Der nächtliche Luftverkehr in Deutschland besteht nicht nur aus den allgemeinen Bereichen Passage und Luftfracht, sondern insbesondere aus den Segmenten Expressluftfracht und Nachtluftpost. Beide Segmente befinden sich im Wandel, allerdings mit gegensätzlichen Veränderungen. Eines boomt, das andere schrumpft.	IV	10	2007		461	462
Billig fliegen ab Berlin? - Wettbewerbsanalyse des BBI im Low Cost-Segment	Ralf Wagner	Im Jahr 2011 wird der Airport Berlin Brandenburg International (BBI) eröffnet und der bisher boomende Low Cost-Flughafen Berlin-Schönefeld in ihm aufgehen. Sollten die Bedingungen für Low Cost Airlines auf dem BBI unattraktiv werden und diese eine Abwanderung in Betracht ziehen, so wären prinzipiell einige Alternativen in der Umgebung Berlins denkbar. Doch welche Standorte hätten das Potenzial, sich zur ernstzunehmenden Konkurrenz des neuen Hauptstadtflughafens im Geschäft mit den Low Cost Airlines zu entwickeln?	IV	10	2007		464	466
Dubai – Eine Macht im Luftverkehr?	Andreas Arndt, Torben Hecker, Sina Rathgeber	Der Nahe Osten boomt – wirtschaftlich, im Bereich Infrastruktur und hier besonders im Luftverkehr. Der momentan wohl meist genannte expandierende Wirtschaftsraum des Nahen Ostens sind die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) – ein Staat, der vor allem durch die dort geplanten bzw. bereits realisierten Großprojekte im Luftverkehr wie etwa den Flughafen Dubai auffällt. Welche Bedeutung haben diese Projekte für den Luftverkehrsstandort Deutschland?	IV	10	2007		467	468
Optimismus trotz Verzögerungen - Boeing und Airbus im Wettbewerb	Kerstin Zapp	Gerade gab es wieder Schwierigkeiten: Auf Grund technischer Probleme konnte der im September zu den Hamburger Airport Days angereiste Airbus A 380 erst mit mehrstündiger Verspätung wieder abheben. Doch während der A 380 zumindest schon in der Erprobung ist, ist der Erstflug des Dreamliners von Boeing von zunächst August auf nun Ende 2007 verschoben worden.	IV	10	2007		469	469

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Fast jeder Weg hat seinen Preis: Maut und Trassenentgelte – Verkehrspolitische Steuerungsinstrumente	Axel Schwarz	Die Europäische Union ist eine große und starke Staatengemeinschaft, wenn sich die jeweiligen Regierungen einig sind. Ist da nicht der Fall, sieht die Landkarte je nach politischem Spielfeld aus wie ein Flickenteppich. Bedeutende Aspekte der fehlenden Harmonie sind Steuer- und Sozialpolitik ebenso wie die Verkehrspolitik bezogen auf Schiene und Straße. Einige Nationen haben ein unterschiedliches Verständnis von Schienennetzzugang und Straßennutzung. Ein Grundgedanke ist wohl gleich: Der Zugang zu Straße und Schiene sollte nutzungsabhängig geregelt sein. Straßenmaut und Trassenentgelt sind der Ausfluss dieser politischen Ansicht.	IV	10	2007		470	473
Der Telematik-Effekt: Motiviertere Mitarbeiter, besserer Kundenservice	Andreas von Schubert, Ina Schur	Seit Jahren stehen Transportunternehmen angesichts eines zunehmend härteren Wettbewerbs unter erheblichem Termin- und Kostendruck. Einerseits machen die vielfach zitierten „rollenden Lagerhäuser“ die Transportunternehmen zu einem wesentlichen Teil der Wertschöpfungskette ihrer Kunden, der jederzeit zuverlässig funktionieren muss. Andererseits drückt der europaweit ausgetragene Konkurrenzkampf die Transportpreise. Gleichbleibend hohe Qualität bei stetig fallenden Erlösen zu leisten, ist gerade fürkleinere Unternehmen auf Dauer nur schwer durchzuhalten.	IV	10	2007		474	475
Telematik noch nicht ausgereift - Anwendung bei intermodalen Gefahrguttransporten möglich?	Kerstin Zapp	Telematik gibt es schon lange. Die meisten zählen Sendungsverfolgung, Routing und Verkehrsbeeinflussung zur Stauvermeidung auf, wenn sie nach den Kernfunktionen gefragt werden. Doch was bieten die Systeme tatsächlich und wie tauglich sind sie im Gefahrguttransport?	IV	10	2007		476	476
Innovative Wertschöpfungskette - Reparatur- und Flottenmanagement bei Euro-Leasing und Schmitz Cargobull	Bernd Karpfen	Eine neue strategische Marschroute schlägt die zu Deutschlands größten herstellerunabhängigen Fullservice-Providern für Fuhrparkmanagement gehörende Euro-Leasing GmbH, Sittensen, zusammen mit einem der in Europa führenden Aufliegerhersteller, der Schmitz Cargobull AG, Altenberge, ein. Die Zusammenarbeit wird zum Beispiel durch den verstärkten Einsatz von Schmitz-Cargobull-Aufliegern ausgeweitet, Reparaturkostenmanagement und Trailertelematik gehören ebenfalls dazu.	IV	10	2007		477	477
Frankfurt Airport 2013 – hier landet die Zukunft!	Annegret Reinhardt-Lehmann		IV	10	2007		486	486
Zwei Seiten einer politisch geprägten Medaille - Vereinbartes Projekt Stuttgart 21 nicht nur ein Erfolgserlebnis	Gerd Aberle		IV	9	2007		371	371
Demografischer Wandel und Mobilitätsentwicklung - Auswirkungen auf den Fernstraßenbau	Andrea David, Wolfgang Kugele, Ralf Ratzenberger	In der demografischen Entwicklung Deutschlands sind in langfristiger Betrachtung deutliche Veränderungen zu erwarten. Zum einen wird die gesamte Einwohnerzahl ab etwa 2020 abnehmen. Zum anderen – und noch bedeutender – wird die Zahl der älteren, unterdurchschnittlich mobilen Personen steigen, während die Zahl der überdurchschnittlich mobilen Personen in den mittleren Altersgruppen sinkt. Daraus könnte abgeleitet werden, dass die gesamte Mobilität in Deutschland langfristig zurückgeht. Die Überprüfung dieser These ist Gegenstand des vorliegenden Beitrags, der eine Zusammenfassung einer im Juli 2006 abgeschlossenen Studie im Auftrag des Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC), München, darstellt.	IV	9	2007		380	385
Preisbildung bei Semestertickets bezieht alle Studenten mit ein	Matthias Peistrup, Susanne Stingel	In vielen deutschen Universitätsstädten steht regelmäßig ein kontrovers diskutiertes Thema auf der Agenda von Verkehrsunternehmen, Studierenden und Politik: das Semesterticket. Mit einem Semesterticket können die Studierenden Busse und Bahnen des Nahverkehrs gegen einen festen Semesterbeitrag meist unbegrenzt und ohne Zusatzkosten nutzen. Die Nutzungsbedingungen und der Preis für dieses Ticket werden zwischen den Studierenden auf der einen und den Verkehrsunternehmen auf der anderen Seite in Verhandlungen festgelegt.	IV	9	2007		386	391
Verkehrsmittelnutzung unter Einfluss von Wetterlage und -empfindlichkeit	Sonja Haustein, Marcel Hunecke, Wilko Manz	Obwohl der Zusammenhang zwischen der Wetterlage und der Radnutzung offensichtlich erscheint, ist die wissenschaftliche Ergebnislage hierzu nicht eindeutig. Dies ist zum einen auf methodische Aspekte zurückzuführen, die eine ungenaue zeitliche oder räumliche Erfassung des Wetters betreffen. Zum anderen ist davon auszugehen, dass Personen unterschiedlich empfindlich auf die Witterung reagieren. Im Rahmen des Forschungsprojekts MOBILANZ wurden sozial- und ingenieurwissenschaftliche Methoden gemeinsam zur Analyse der wetterabhängigen Verkehrsmittelnutzung eingesetzt, um die Hintergründe des Wahlverhaltens aufzuzeigen und verschiedene Personengruppen hinsichtlich der Fahrradnutzung identifizieren zu können.	IV	9	2007		392	396

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Flughafenausbau: Welche Start- und Landebahnvarianten kommen in Frage? - Standardisiertes Bewertungsverfahren für Planungsvarianten	Ulrich Häp	Die Entwicklung des Luftverkehrs und die darauf basierenden Prognosen zeigen eine weltweite Verdopplung des Luftverkehrs in den kommenden 20 Jahren, so dass die bestehende Luftverkehrsinfrastruktur an den künftigen Bedarf angepasst werden muss. Dabei liegt die Planungsproblematik klar bei der luftseitigen Erweiterung der Verkehrsflughäfen, insbesondere dem Ausbau der bestehenden Start- und Landebahnsysteme, da dort im Vergleich zu den anderen Flughafenbereichen das größte Umweltkonfliktpotenzial anfällt. Für die fundierte Auswahl einer bestimmten Start- und Landebahnkonfiguration unter mehreren Ausbauvarianten ist ein standardisiertes Bewertungsverfahren eine wesentlich Voraussetzung.	IV	9	2007		397	399
Fernpendeln: mit welchem Verkehrsmittel? - Fallstudie aus der Region Rhein-Main zu Situation und Reagibilität in der Verkehrsmittelnutzung	Wilko Manz, Dirk Wittowsky	Die individuelle Entscheidung, „wie“ und „womit“ eine physische Raumüberwindung ausgeführt wird, ist bei vielen Verkehrsteilnehmern von alltäglichen Verhaltensroutinen geprägt. Gerade Prozesse der Verkehrsmittelwahl zu regelmäßig aufgesuchten Zielen wie dem Arbeits- oder Ausbildungsplatz unterliegen bei Fernpendlern häufig gefestigten Grundsatzentscheidungen, die das Ergebnis eines individuellen Optimierungsprozesses widerspiegeln.	IV	9	2007		400	403
KFZ-Steuer an CO2-Ausstoß orientieren	Jürgen Albrecht, Björn Dosch, Michael Niedermeier	Die Umweltbilanz des Straßenverkehrs ist immer wieder Thema der öffentlichen Diskussion. Auf Grund technischer Verbesserungen ist es seit den 1980er Jahren gelungen, den Schadstoffausstoß des PKW-Verkehrs drastisch zu reduzieren durch die Einführung von blei- und schwefelfreien Kraftstoffen, innermotorische Maßnahmen und Abgasreinigung. Mit der aktuellen Diskussion um den Klimaschutz rückt das Klimagas Kohlendioxid (CO2) in den Fokus.	IV	9	2007		405	406
Segen, Fluch oder Notwendigkeit? - Kontroverse um die Zulassung größerer und schwererer Nutzfahrzeuge	Philipp Nagl	Dieser Artikel leistet einen Beitrag zur Rationalisierung und Systematisierung der Debatte um die Zulassung von Nutzfahrzeugen mit erweiterten Dimensionen in europäischen Ländern. Im Fokus stehen wirtschaftswissenschaftliche Fragestellungen.	IV	9	2007		407	409
Polen – Bahnmarkt im Umbruch	Christoph Mülle	Der bilaterale Handel mit dem östlichen Nachbarn Polen nimmt für Deutschland stetig zu. Hinzu kommt ein nicht unwichtiger Transitverkehr in Richtung Russland. Nach wie vor spielt dabei die Eisenbahn eine wichtige Rolle. Das Land erlebt derzeit wie viele andere einen Umbruch der Bahnlandschaft, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr.	IV	9	2007		410	412
Personalmarkt Logistik in Osteuropa	Elmar Zitz	Jüngste Zitate aus der Fachpresse: „Ost-Wachstum doppelt so hoch wie im Westen“, „Automobilbranche zieht nach Osten“, „Logistikströme wachsen vor allem im früheren Ostblock“, „Aufbruchstimmung in Osteuropa“. Dieser Extrakt aus Kommentaren von Kennern des osteuropäischen Marktes – Experten, die in diesen Ländern Produktion, Handelsaktivitäten und Logistikdienstleistungen mit Erfolg betreiben – sind das Spiegelbild einer schier unglaublichen Entwicklung in den vergangenen zehn Jahren.	IV	9	2007		412	412
Lukrativ für Logistiker und Investoren - Standortwahl in der CEE/SEE-Region für Logistikunternehmen	Alexander Bosak	Der Logistikmarkt in Zentral- und Osteuropa ist innerhalb der vergangenen vier Jahre sehr stark gewachsen. Verantwortlich dafür waren einerseits die Effekte der EU-Erweiterung, die einen rascheren Güteraustausch ermöglichen, und andererseits das stabile Wirtschaftswachstum in diesen Märkten. So wuchs und wächst die Wirtschaft in diesen Ländern viel stärker als in den etablierten EU-Ländern. Auch der Ausblick stimmt positiv: Nach Angaben des Wiener Instituts für internationale Wirtschaftsvergleiche soll dieser Trend, der durch den hohen Aufholbedarf ausgelöst wird, noch weitere 15 bis 20 Jahre anhalten.	IV	9	2007		413	414
Blick muss weiter nach Osten gehen - Georgische Hauptstadt auf dem Weg zur internationalen Logistikdrehscheibe	Giorgi Doborjginidze	Die günstige verkehrsgeografische Lage am Kreuzungspunkt wichtiger Handelslinien, die gute land- und seeseitige Erreichbarkeit sowie die Investitionen in die Infrastruktur lassen Georgien in den nächsten Jahren zu einem wichtigen Umschlagknoten für europäische Logistikdienstleister aufsteigen. Verkehr und Logistik werden zu einem Schlüsselfaktor in der Wirtschaft des Kaukasuslands.	IV	9	2007		415	416
PPP – Konsequenter Paradigmenwechsel überfällig	Andreas Kossak	In den Mittelpunkt eines Beitrags zum Thema Public-Private-Partnership (PPP) in Deutschland stellte eine große deutsche Tageszeitung Anfang dieses Jahres folgende Passage: „Die beiden großen PPP-Projekte – der Herrentunnel in Lübeck und die Warnow-Querung bei Rostock – sind für die Baukonzerne eine herbe Enttäuschung und mussten abgeschrieben werden. Sarkastisch wird das Kürzel PPP bereits mit ‚Pleiten, Pech und Pannen’ übersetzt“ [1]. Im Kontrast dazu steht die Eingangsformulierung des Artikels: „In zahlreichen Ländern gilt die langfristige Kooperation zwischen öffentlicher Hand und privater Wirtschaft als Wachstumsmarkt par excellence – vor allem bei großen Infrastrukturprojekten...“.	IV	9	2007		416	419
Im Klimaschutz bereits viel erreicht und auch in Zukunft mit dabei	Wilhelm Bonse-Geuking		IV	9	2007		426	426
Kritik verändert und abgeschwächt - Das neue Gutachten der Monopolkommission zum Wettbewerb auf der Schiene	Gerd Aberle		IV	6	2007		247	247

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Welche Wirkung haben intermodale Verkehrsinformationsdienste? - Methodischer Ansatz im Projekt TRANSIT	Verena Franken	Der Nutzung von Verkehrsinformationsdiensten liegt oft die Annahme zu Grunde, dass durch die Verbesserung des Wissenstands des einzelnen Verkehrsteilnehmers sein Verhalten insbesondere bezogen auf die Routen- und Verkehrsmittelwahl beeinflusst wird und somit eine verbesserte Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Verkehrsinfrastruktur erreicht wird. Dies gewinnt gerade bei Großveranstaltungen wie der FIFA-Weltmeisterschaft 2006, bei denen eine spezifische Verkehrsnachfrage entsteht, eine besondere Bedeutung.	IV	6	2007		257	261
CO2-Reduktion im Verkehr – alle sind gefordert	Juliane Kluge, Rolf Stromberger	Die bisherige alleinige Verantwortung der Automobilindustrie zur CO2-Emissionsreduktion wird den sich verändernden Marktbedingungen nicht mehr gerecht. Die geteilte Verantwortung, der so genannte Integrated Approach, ist die kosteneffizienteste Vorgehensweise für eine nachhaltige CO2-Emissionsreduktion im Automobilsektor.	IV	6	2007		262	264
Grundtatsachen des Straßenentwurfs - Ein historisch-kritisches Essay	Wolfgang Wirth	Dieser Titel mutet vielleicht etwas ungewöhnlich an für einen Aufsatz in einer ökonomisch-rational geprägten Fachzeitschrift. Was hat es damit auf sich? Das über ein Dreivierteljahrhundert alte deutsche Regelwerk für den Straßenentwurf steht vor einer einschneidenden Änderung. Eine ganz neue Richtliniengeneration aus einem Guss, gegliedert nach Straßentypen, soll das traditionelle Regelwerk ersetzen. Dies wird zum Anlass genommen, den Straßenentwurf in Deutschland in seiner historischen Entwicklung und in einem größeren sachlichen Zusammenhang zu betrachten.	IV	6	2007		265	269
Wenn zwei das Gleiche tun, erheben sie noch lange nicht dasselbe	Gerd-Axel Ahrens, Jens Hellenschmidt, Frank Ließke, Rico Wittwer	Die Haushaltsbefragungen „Mobilität in Deutschland – MiD“1 und „Mobilität in Städten – SrV“2 stehen vor ihrer Neuauflage Seit vielen Jahren ist die Erhebung von Grunddaten für die Verkehrsplanung mit Hilfe von Haushaltsbefragungen auf allen Planungsebenen gängige Praxis. Die Vielzahl möglicher inhaltlicher und methodischer Varianten schafft dabei immer wieder Unterschiede bei den einzelnen Erhebungsdesigns. Dies führt zwangsweise zu teilweise erheblichen Schwierigkeiten bei der kombinierten Nutzung der Daten und der Ergebnisse.	IV	6	2007		270	274
Sondertrassenzuschläge und Co. zulässig? - Die Schranken der Infrastrukturentgelte	Bernd H. Uhlenhut	Neben den Bedingungen des Infrastrukturzugangs und der Infrastrukturnutzung sind die Kosten der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen von grundlegender Bedeutung. Sie sind für die Kalkulation des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) und seine Position im Wettbewerb entscheidend. Auf Grund der Wettbewerbsrelevanz unterschiedlicher Entgelte ist dabei die Erhebung gesonderter Zuschläge bzw. die Einräumung von Rabatten besonders brisant.	IV	6	2007		275	279
So international wie noch nie - transport logistic 2007		Die Globalisierung durchdringt die transport logistic 2007 voll und ganz. Zur 11. Internationalen Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr vom 12. bis 15. Juni erwartet die Messe München mehr als 1500 Aussteller aus knapp 60 Ländern. Zum Vergleich: 2005 waren es 1333 Aussteller. Das bedeutet ein Plus von rund 15 %. Etwa 40 % dieser Unternehmen kommen aus dem Ausland.	IV	6	2007		281	281
Marktentwicklung führt zum „Fleet Management Integrator“	Bernd Karpfen	Das LKW-Geschäft boomt. Volle Auftragsbücher, ausgelastete Kapazitäten und sprudelnde Gewinne erfreuen die Hersteller und ihre Aktionäre. Wobei diese seit mehr als vier Jahren vom steigenden Transportaufkommen und dem Erneuerungsbedarf vieler Nutzfahrzeugflotten profitieren. National, in Europa und Übersee. Für Westeuropa scheint der Höhepunkt allerdings überschritten. Im laufenden Geschäftsjahr 2007 rechnen Nutzfahrzeugexperten mit einem leichten Abflauen der LKW-Konjunktur.	IV	6	2007		282	283
ModaLohr – Neue Alternative im Kombinierten Verkehr? - Eine Analyse am Beispiel der Strecke Bettembourg – Le Boulou	Andreas Deutsch	Im Huckepackverkehr wird im Juni dieses Jahres die erste Langstreckenroute im Kombinierten Verkehr (KV) vom Typ ModaLohr (ML) eröffnet. Täglich wird ein Zug pro Richtung die 1057 Schienenkilometer zwischen dem luxemburgischen Bettembourg und dem südfranzösischen Le Boulou nahe Perpignan an der spanischen Grenze zurücklegen. Dafür wurden eigens das gesamte untere Lichtraumprofil auf der französischen Nord-Süd-Magistrale angepasst sowie zwei neue Verladeterminals in Bettembourg und Le Boulou gebaut.	IV	6	2007		284	287
Wagenladungslogistik ausgebaut - SBB Cargo stärkt internationales Angebot	Thomas Riesterer	Was haben Bananen, Holzstämme und Pasta gemeinsam? Sie reisen vermehrt per Bahn, dank neuer Angebote für Wagengruppen im internationalen Wagenladungsverkehr, etwa von SBB Cargo, der Güterverkehrstochter der Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Hier einige Fallbeispiele.	IV	6	2007		288	288
Logistikpark in Luxemburg - Das Großherzogtum strebt eine führende Stellung in der Logistik an	Armin Hansmann	Infrastrukturverbesserung für Logistikunternehmen hat sich Luxemburg auf die Fahne geschrieben. Das Land will am wachsenden Logistikmarkt stärker partizipieren und zukunftsträchtige Arbeitsplätze schaffen.	IV	6	2007		289	290
ÖPNV spielt Hauptrolle - Jahrestagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen	Kerstin Zapp	Es ist wieder soweit: Die VDV-Jahrestagung steht vor der Tür und wie immer gibt es genügend Themen, um ein umfangreiches Programm zu gestalten. Der Schwerpunkt wird auf dem ÖPNV liegen unter dem Motto: „Busse und Bahnen – Garanten für Standortqualität und Zukunftsfähigkeit“. Doch auch der Güterverkehr findet gebührende Beachtung.	IV	6	2007		291	292

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Mobilität im Alltag - Ergebnisse einer Repräsentativbefragung	Florian Eck, Sarah Stark	Wie bewegen sich Jung und Alt, Städter und Bewohner ländlicher Kreise? Welche Trends sind im Personenverkehr erkennbar und worauf müssen sich Verkehrsanbieter – sowohl öffentliche als auch private – einstellen? Im Auftrag des Deutschen Verkehrsforum stellte das Infas Institut diese und weitere Fragen zum Alltagsverkehr an die Bürger.	IV	6	2007		292	294
Effizienz im Straßengüterverkehr – Nur eine Aufgabe der Verkehrspolitik?	Wolfgang Stölzle		IV	6	2007		302	302
Öffentliche Wertschätzungen und tatsächliche Entwicklungen - Transport- und Logistikschwerpunkte an deutschen Universitäten auf dem Rückzug	Gerd Aberle		IV	5	2007		187	187
Network Rail - British lessons for the German rail infrastructure manager?	Rico Merkert	In spring 2007 the German government will start its next attempt to decide on the future of the German rail structure to finalise the rail reform started back in 1994. Until now it remains however unclear whether a vertically integrated or separated model of rail infrastructure management and train operation would be suitable for the German case. There is still an ongoing debate on whether the benefits of competition and greater transparency would outweigh the losses of economies of scope and higher cost as a result of fragmentation of the industry.	IV	5	2007		195	199
First Best-Ansatz - CO2-Handel in der Autoindustrie	Ferdinand Dudenhöffer	Obgleich eine Fülle technologischer Ansätze vorhanden ist, verfehlt die europäische Automobilindustrie die selbstgesteckten Ziele zur Verringerung der CO2-Emissionen. Ein wichtiger Grund hierfür ist die geringe Zahlungsbereitschaft der Autokäufer für treibstoffsparende Technologien. Mit einem einfachen Handelssystem für Kohlendioxidemissionen sind die von der EU-Kommission vorgegebenen Ziele von durchschnittlich 130 Gramm CO2 pro Kilometer schnell, unkompliziert und nachhaltig zu erreichen.	IV	5	2007		200	202
Transportkorridore: Große Bedeutung für Hafenhinterlandbedienung	Stanis?aw Miecznikowski	Mit dem EU-Beitritt von zehn neuen Mitgliedern, darunter auch vier Ostseeanliegerstaaten (Litauen, Lettland, Estland und Polen), im Jahr 2004 verschoben sich Zentrum und Grenze der Europäischen Gemeinschaft weiter Richtung Osten. Damit wuchs die Bedeutung sowohl der osteuropäischen Transportkorridore und -wege als auch der Seehäfen der südöstlichen Ostsee beträchtlich. Die Ostsee wurde zu einem Binnenmeer der EU – abgesehen von Russland und dem zu Russland gehörenden Kreis Kaliningrad.	IV	5	2007		203	209
Unkomplizierte Komplizen – neue Wege der Luft-Schiene-Kooperation	Thomas Sauter-Servaes	Integrierte Verkehrsdienstleistungen von Bahnen und Luftverkehrsgesellschaften stellen im Fernverkehr trotz hoher Investitionen in die Schnittstellenoptimierung immer noch ein Nischenprodukt dar. Ein wesentlicher Grund hierfür sind der hohe Komplexitätsgrad intermodaler „seamless travel"-Lösungen und die damit verbundenen Hemmnisse der ungünstigeren Kostenstruktur sowie des höheren Fehlerpotenzials. Ausgehend von der These, dass multimodale Mobilitätslösungen einen wichtigen Beitrag für den Zugang der Schiene zu qualitativ hochwertigen und ertragsstarken Verkehren bieten, werden die ersten Erfahrungen der CNL-SWISS-Kooperation Night&Flight vorgestellt.	IV	5	2007		210	215
Zahnloser Tiger - Warum im ÖPNV nur wenig Marketing betrieben wird	Christian A. Rumpke	Die Kürzung öffentlicher Zuschüsse lässt im ÖPNV derzeit den Ruf nach „mehr Marketing" laut werden. Mit dessen Hilfe sollen Mobilitätsdienstleister in Deutschland ihre Fahrgelderlöse steigern und so zumindest einen Teil der entstehenden Einnahmelücke schließen. Tatsächlich kann nachgewiesen werden, dass die Marktakteure bislang viele der verfügbaren Instrumente der Leistungs-, Preis-, Kommunikations- und Distributionspolitik nicht oder nur suboptimal einset zen. Ursache hierfür ist, dass der Nutzung des an sich wirksamen Marketing spektrums organisa torische Hürden im Weg stehen. Erst wenn die zwischen Verkehrsunter nehmen und Verkehrsverbünden gewachsene Struktur radikal verändert wird, können Marketinginstrumente zur Entschärfung der finanziell desolaten Situation im ÖPNV beitragen. Der Aufsatz basiert auf einer Dissertation des Autors zum gleichen Thema [1].	IV	5	2007		216	221
Wettbewerbsbedingungen im Bahnverkehr deutlich verbessern	Thomas-Johannes Brand	Öffentliche Mobilität kann Wachstum und zukunftsfähige Arbeitsplätze schaffen. Voraussetzung dafür ist, dass die Rahmenbedingungen stimmen. Entsprechend setzt sich Wolfgang Meyer, Präsident des Interessenverbands mofair e. V., Berlin, für faire Wettbewerbsbedingungen ein.	IV	5	2007		224	225
Komfort und Information weiter wichtig	Kerstin Zapp	Erfolgreicher Nahverkehr ist ein entscheidender Standortfaktor für Wirtschaft und Lebensqualität. Mit 10 Mrd. Fahrgästen im Jahr und einer Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle innerhalb von 10 min. für 86 % der privaten Haushalte gilt Deutschland als das am besten für den ÖPNV erschlossene Flächenland. Beständige Innovationen bei Fahrzeugen und Betrieb haben erheblichen Anteil an der kundenorientierten und wirtschaftlichen Erfolgsgeschichte. Doch: ÖPNV-Systeme können nur dynamisch und effizient sein, wenn sie vollkommen in Stadtpolitik und –leben verankert sind. Und: Die Finanzierungssorgen nehmen zu.	IV	5	2007		226	227

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Touch&Travel: E-Ticketing per Handy	Mark Düsener, Marcus Gemeinder, Torben Greve	Um den gestiegenen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, hat sich die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Weiterentwicklung von Mobilitätsdienstleistungen zum Ziel gesetzt. Der Kunde wird künftig verschiedene Services von Tür zu Tür in Anspruch nehmen können. Ein innovatives E-Ticketing-Konzept ist Teil dieser Mobilitätsstrategie.	IV	5	2007		227	228
Für eine Renaissance des O-Busses	Ralf Haase	Die Öffentlichkeit ist durch die drei aktuellen Klimaschutzberichte der Vereinten Nationen aufgeschreckt. Sie verweisen mit aller Dringlichkeit darauf, den Klimawandel weltweit zu stoppen. Das Problem ist allerdings nicht neu, es wurde jedoch über Jahrzehnte verharmlost und klein geredet, wobei in Deutschland noch am ehesten der „Treibhauseffekt“ erkannt und thematisiert wurde. An den wachsenden CO2-Emissionen ist der Verkehr nach internationalen Statistiken weltweit mit etwa einem Drittel beteiligt.	IV	5	2007		229	231
100 Jahre S-Bahn in Hamburg	Christoph Müller, Jennifer Schykowski	Der 1. Oktober 1907 gilt heute als Gründungstag der S-Bahn, erstmals wurden Fahrgäste mit der elektrischen Stadt- und Vorortbahn befördert. Die Strecken waren allerdings schon gut ein Jahr zuvor in Betrieb genommen worden. Zu diesem Zeitpunkt waren umfangreiche Umbauten und Erweiterungen des Hamburger Bahnnetzes sowie des Hauptbahnhofs bereits abgeschlossen.	IV	5	2007		232	232
Ungebrochener Höhenflug des Götterboten	Eckhard-Herbert Arndt	Unter den inzwischen zahlreichen Anbietern auf dem europäischen KEP-Markt gehört die Hermes Logistik Gruppe (HLG) zu den besonders stark expandierenden Unternehmen, und zwar sowohl für gewerbliche als auch für private Kunden. Neben dem starken Engagement auf dem deutschen Markt betreibt der zum Hamburger Otto-Konzern gehörende KEP-Dienstleister zielstrebig den Ausbau des europäischen Netzwerks. Der nächste Schritt auf diesem Weg heißt Österreich.	IV	5	2007		233	234
Porto sparen, Vorteile nutzen – aber nicht festlegen	Andreas Gross	Erst kommt der Briefträger in der orangefarbenen Uniform, dann der in der grünen und schließlich der mit den gelben Streifen und dem Posthorn. Jeder wirft Briefe in denselben Briefschlitz. Wenn drei Leute das tun, was eigentlich auch nur einer machen könnte, ist das zwar nicht effektiv, aber man nennt es Wettbewerb. Und der bringt Kunden trotz seiner Ineffizienz auf der letzten Meile sinkende Preise und eine größere Auswahl.	IV	5	2007		234	235
Demografische Entwicklung und Auto der Zukunft – Seniorenfahrzeug erforderlich?	Volkmar W. Kübler		IV	5	2007		242	242
Vorrang für das Bestandsnetz! - Maßnahmenpriorität muss gesichert werden	Gerd Aberle		IV	4	2007		127	127
Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs - Internationale Wachstumsstrategien und Hürden bei der Umsetzung	Klaus Kremper	Die Güterbahnen in Europa stehen vor der Frage, wie die Zukunft des Schienengüterverkehrs gesichert werden kann. Die Kernaufgabe für Unternehmen und Politik dabei ist es, die Eisenbahn als Transportmittel für den neu entstehenden europäischen Wirtschaftsraum wettbewerbsfähig zu machen.	IV	4	2007		136	139
Methodenanalyse im Revenue Management	Michael Frank, Martin Friedemann,Anika Schröder	Als Revenue Management bezeichnet man die Methoden, die die gegebene Sitzplatzkapazität eines Flugzeugs auf die unterschiedlichen Produkte verteilen, um einen maximalen Ertrag zu erzielen. Es gibt hierfür verschiedene Optimierungsmethoden, deren unterschiedliche Wirksamkeit sich in der alltäglichen Nutzung jedoch nicht quantifizieren lässt. Schwerpunkt des Artikels ist eine Darstellung der Anwendung von stochastischen Simulationen zu diesem Zweck.	IV	4	2007		140	143
Wie korrekt sind die Nachfragedaten des Straßenverkehrs? - Eine kritische Betrachtung der mehrfach revidierten Fahrleistungsstatistik	Frank Hunsicker, Andreas Knie, Günter Lange	Angaben zu Aufkommen und Verkehrsleistung stellen eine unverzichtbare Grundlage zur Einordnung der am Mobilitätsmarkt beteiligten Verkehrsträger dar. Die Politik ist ebenso auf ein solide Grundlage des Verkehrsmarktvolumens und der Nachfrageverhältnisse angewiesen wie Wirtschaft und Wissenschaft.	IV	4	2007		144	148
Ein neues Terminal entsteht - Planung Terminal 3 am Frankfurter Flughafen	Sebastian Schulze	Ein Passagierwachstum sagen die Prognosen für den Flughafen Frankfurt von heute ca. 52 Mio. Passagieren im Jahr (2005) auf ca. 88 Mio. Pax/a im Jahr 2020 voraus. Trotz der permanenten Optimierung und Modernisierung der bestehenden Infrastruktur arbeiten die beiden Anlagen Terminal 1 und Terminal 2 bereits zum jetzigen Zeitpunkt am Kapazitätslimit. Das prognostizierte Wachstum wird somit nicht in den bestehenden Terminalanlagen abgebildet werden können. Deshalb hat Fraport zur Abdeckung des Mehrbedarfs neben dem Bau einer neuen Landebahn auch ein neues Terminal beantragt.	IV	4	2007		149	153
Die feste Fehmarnbelt-Querung unter Umweltgesichtspunkten - Grenzüberschreitendes Umweltkonsultationsverfahren	Lothar Zilling	Im Vorfeld der politischen Entscheidung über den Bau eines der größten derzeit diskutierten PPP-Projekte, der festen Fehmarnbelt-Querung, wurde 2006 ein neuartiges so genanntes „Umweltkonsultationsverfahren“ in Deutschland und Dänemark durchgeführt. Der Beitrag stellt Ziele, Vorbereitung, Durchführung und Ergebnisse dieses grenzüberschreitenden Konsultationsverfahrens, das in Deutschland und Dänemark bisher ohne Beispiel ist, dar.	IV	4	2007		153	158

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Die Zukunft der Eisenbahn - Konferenzbericht	Gernot Müller	In den vergangenen Monaten ist dem Eisenbahnsektor aus verkehrs- und finanzpolitischer, vor allem aber in wettbewerbs- und regulierungspolitischer Sicht große Aufmerksamkeit zugekommen. Vor diesem Hintergrund hat die WIK-Consult GmbH, Bad Honnef, zusammen mit der KCW GmbH, Berlin, im November 2006 in Berlin eine Tagung zum Thema „Die Zukunft der Eisenbahn“ veranstaltet, an der überwiegend Vertreter von Eisenbahnunternehmen und Verkehrsverbünden, aber auch von Banken, Beratungsunternehmen, Verbänden, Parteien und Behörden teilnahmen. Ziel war, aktuelle politische, regulatorische und rechtliche sowie speziell wettbewerbliche Fragestellungen des Eisenbahnmarktes unter Berücksichtigung der anstehenden Aufgaben und der sich abzeichnenden Tendenzen zu beleuchten.	IV	4	2007		160	162
Europas neue Gleise - Infrastrukturprojekte der Gegenwart und Zukunft	Axel Schwarz	Die Europäische Union wird größer, es leben etwa eine halbe Milliarde Menschen in der Gemeinschaft. Handel und Verkehr wachsen stetig. Um Schritt halten zu können, müssen auch die Infrastrukturen der Eisenbahnen modernisiert und erweitert werden. Die EU-Kommission und die nationalen Regierungen versuchen, sich auf die neuen Anforderungen einzustellen.	IV	4	2007		162	164
Besser als gedacht - Chancen für den Einzelwagenverkehr in Ballungsräumen	Thomas Kaspar	Der Einzelwagenverkehr besitzt nach wie vor den größten Marktanteil (etwa 60 % der Transportvolumina) im Schienengüterverkehr. Trotzdem erscheint die Zukunft eher ungewiss.	IV	4	2007		165	165
CO2-Emissionshandel: Welche Kosten für Passagiere und Airlines?	Wolfgang Grimme, Martin Schaefer, Janina Scheelhaase	Die EU-Kommission hat erstmals Ende 2006 einen Richtlinienvorschlag zur Integration des Luftverkehrs in das bereits bestehende Emissionshandelssystem (ETS) für die Energiewirtschaft und energieintensive Industriebetriebe vorgelegt. Demnach sollen die Fluggesellschaften ab dem Jahr 2011 verpflichtet werden, für alle innereuropäischen Flüge CO2-Emissionsrechte zu halten. Von 2012 an soll dies auch für alle Flüge von und nach Drittstaaten gelten, die in der EU ankommen und/oder starten. Welche Auswirkungen dies auf die Kostensituation der Fluggesellschaften, die Ticketpreise und die Luftverkehrsnachfrage sowie auf die Wettbewerbssituation auf dem Luftverkehrsmarkt haben wird, untersucht die DLR-Einrichtung Flughafenwesen und Luftverkehr und stellt hier ausgewählte Ergebnisse vor.	IV	4	2007		166	168
Der strategische Fehler A 380 - Warum Airbus hinter Boeing zurück liegt	Philipp Nagl, Jan-Philipp Schlaak	Es ist offensichtlich, dass Airbus und Boeing bemerkenswert divergierende Einschätzungen über die künftige Entwicklung des Luftverkehrsmarktes haben. Diese spiegeln sich insbesondere in den Entwicklungspriorisierungen neuer Flugzeugmuster wider. Airbus ist bekanntermaßen von einem weiteren Wachstum der großen Hubflughäfen überzeugt, während Boeing vor allem mit einem Anwachsen dünnerer Langstreckenrouten rechnet.	IV	4	2007		169	172
Preiswert muss nicht billig sein - Innovative landseitige Nutzungskonzepte für Low Cost Airports	Michael Mangold	Die Münchner Immobilienmesse Expo Real ist ein ungewöhnlicher Ort für die Premiere eines neuartigen Flughafenkonzepts. Es war jedoch konsequent, dass die Flughafen Frankfurt Hahn GmbH gerade dort Ende vergangenen Jahres ihr neues Terminalkonzept präsentierte. Für die Entwicklung des Standorts Hahn wurde das Business-Modell der Low Cost Carrier (LCC) nach eigenen Angaben erstmals von einem Flughafenbetreiber konsequent zu Ende gedacht.	IV	4	2007		172	173
Geschäftsluftfahrt – eine dynamische Wachstumsbranche	Robert Krüger	Ein Luftverkehrssegment, welches rapide wächst und sich schnell wandelt, ist die Geschäftsluftfahrt. Die zunehmende Bedeutung dieses Segments belegen die wachsenden Besucherzahlen der wichtigsten Messen der Branche. Impulse schaffen einerseits die so genannten Very Light Jets (VLJ), eine neue Kategorie von Geschäftsreiseflugzeugen. Andererseits sind Produkte wie Lufthansa Privat Jet oder Fluggesellschaften mit reiner Business Class-Bestuhlung neu am Markt.	IV	4	2007		174	175
Airlines in der öffentlichen Diskussion	Christoph Klingenberg		IV	4	2007		182	182
Welchen ÖPNV können und wollen wir uns leisten? - Leistungsansprüche und Finanzierungsmöglichkeiten divergieren	Gerd Aberle		IV	3	2007		63	63
Kapazitätsmanagement im Schienen- und Luftverkehr	Daniel Kösters, Beate Limmer, Johannes Reichmuth, Ekkehard Wendler	Seit Beginn der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes in Deutschland und Europa werden in der verkehrspolitischen Diskussion verstärkt Vergleiche der beiden Verkehrsträger Schiene und Luft zu Fragen der betrieblichen Planung, der Betriebsdurchführung, des Netzzugangs und des Kapazitätsmanagements gezogen. In der Tat weisen beide Verkehrsträger interessante Ähnlichkeiten beim Kapazitätsmanagement auf: Bei beiden Verkehrsträgern ist der eigentlichen Betriebsführung ein Kapazitätsplanungsprozess vorgeschaltet, und beide Verkehrsträger sind in ausgewählten Netzteilen von starken Kapazitätsproblemen betroffen. Diese vorhandenen Ähnlichkeiten bietet die Chance, Modelle und Verfahren des Kapazitätsmanagements wechselseitig zu erschließen und nutzbar zu machen.	IV	3	2007		70	76
Was bewegt die Stadt? - Mobilität, Urbanität, Baukultur, Kunst	Hartmut H. Topp	Wenn ein Verkehrsplaner fragt, was die Stadt bewegt, dann fällt einem als erstes Mobilität und Verkehr ein. Aber „Was bewegt die Stadt?“ geht weiter: Es ist eben nicht nur Mobilität und Verkehr, sondern auch Urbanität und Dynamik der Stadt, ihre Attraktivität und ihre Kraft. „Was bewegt die Stadt?“ kann man aber auch anders verstehen: Was interessiert uns an unserer Stadt oder an einer anderen Stadt, die wir besuchen? Was bewegt uns?	IV	3	2007		77	83

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Europäische Aviation-Studie - Stellhebel für profitables Wachstum im Luftverkehr	Volker Elders, Stefan Koch	Die Situation in der Luftfahrt hat sich in den vergangenen Jahren dramatisch verändert. Zwar können sich die Fluggesellschaften seit 2003 wieder über ansteigende Passagierzahlen freuen, sehen sich andererseits aber durch steigende Kerosinpreise und zunehmenden Wettbewerbsdruck von Low Cost Carriern mit beschleunigtem Margenverfall konfrontiert und müssen um die Früchte der Restrukturierungsbemühungen der jüngsten Zeit fürchten. Auch die Flughäfen sind betroffen, denn sie müssen sich der Bewältigung aufgebauter Überkapazitäten stellen und könne andererseits einen andauernden Preisverfall bei Flughafengebühren kaum verhindern. Die Lösungsansätze sehen auf beiden Seiten ähnlich aus: Fokussierung auf das Kerngeschäft und gleichzeitiges Outsourcing von Randbereichen.	IV	3	2007		84	89
Gleisanschlusslogistik - Bewertung künftiger Entwicklung auf Grund der Gleisanschlussförderrichtlinie	Michael Häßler, Wolf-Christian Hildebrand	Die Güterverkehrsleistung in Deutschland ist in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich angestiegen (Abb. 1). Das Wachstum fiel dabei insbesondere zu Gunsten des Straßengüterverkehrs aus, wenn auch in einer europäischen Betrachtung die Güterverkehrsleistung in Deutschland auf der Schiene und in der Binnenschifffahrt höhere Anteile zu verzeichnen hatte als im EU-Durchschnitt.	IV	3	2007		90	94
Verspätungsentschädigungen der Bahnen	Haldor E. Jochim	Pünktlichkeit ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal des Betriebs öffentlicher Verkehrsmittel. Aus diesem Grund wird diesem Aspekt von politischer und administrativer Seite zurzeit große Aufmerksamkeit gewidmet. Nach Zeitungsberichten [2] plant die Bundesregierung noch vor Verabschiedung einer europäischen Richtlinie ein nationales Gesetz zur Entschädigung bei Verspätungen im öffentlichen Verkehr. Zu diesem Zweck wurde ein Regierungsgutachten [1] in Auftrag gegeben, das Empfehlungen zur rechtlichen und monetären Ausgestaltung gibt (im Folgenden als „Gutachten“ bezeichnet).	IV	3	2007		95	99
EU: Boom der E-Technologien für mehr Sicherheit	Michaela Findeis	Terroranschläge, Schiffsunfälle, Naturkatastrophen oder großräumige Pannen haben in den Brüsseler Führungsetagen das Bewusstsein für die Verwundbarkeit des Europas der offenen Grenzen geschärft. Vielschichtige Initiativen wurden gestartet oder beschleunigt, um Bürger und Wirtschaft in Zukunft vor potenziellen Aggressionen und Ausfällen zu schützen. Die EU-Kommission räumt fortan der Entwicklung und dem Einsatz intelligenter Kommunikationstechnologien (IKT) zum Schutz wichtiger Infrastrukturen und Transportnetze Priorität ein.	IV	3	2007		101	102
Mehr Sicherheit, höhere Kosten, Verzögerungen - Umsetzung des ISPS Codes bei Reedereien und Häfen	Volker Utzenrath	Mit der Einführung des ISPS Codes ist es im Transportwesen zu Veränderungen gekommen, die noch vor wenigen Jahren als undenkbar und nicht umsetzbar gegolten haben. Der Code verlangte die Einführung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr – und in den meisten Fällen hat die Umsetzung problemlos funktioniert.	IV	3	2007		103	105
Seeschifffahrt bleibt Wachstumsträger	Kerstin Zapp	Die Schiffsgrößen wachsen, Probleme und Umweltauflagen auch. Trotzdem geht es der Seeschifffahrt derzeit gut. Dr. Hans-Heinrich Nöll, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), Hamburg, nennt viele der für die Seeschifffahrt und besonders auch für deutsche Reeder wichtigen Themen in der Beschreibung seiner Arbeit in diesem Jahr. Weitere sind angehängt.	IV	3	2007		106	106
China: Konzentration auf logistische Infrastruktur - Massiver maritimer Ausbau durch neuen Fünfjahresplan	Dirk Ruppik	Das weiterhin stark wachsende Gütertransport- und Umschlagvolumen hat die chinesische Regierung bewogen, im 11. Fünfjahresplan von 2006 bis 2010 die Entwicklung der logistischen Infrastruktur zum Schlüsselprojekt zu erklären. Insbesondere der Ausbau der Regionen Yangtze-Flussdelta (Shanghai), Bohai (Tianjin) und Perlfluss-Delta (Shenzhen) sowie Fujian und Hainan sind geplant, aber auch die Binnenwasserstraßen sollen modernisiert werden.	IV	3	2007		108	109
Basel: Das Schweizer Tor zur Welt - Die Warenpumpe Rhein verknüpft die Schweiz mit der Weltwirtschaft	Klaus Vollrath	Obwohl die Schweiz zweifelsohne ein Binnenland mit überwiegend hochalpiner Topographie ist, hat sie dennoch eine lange Schifffahrtstradition. Neben zahlreichen Flussschiffen verfügt sie sogar über eine eigene Hochseeflotte von immerhin 26 Einheiten. Über den Rhein, internationales Gewässer und zugleich größte Wasserverkehrsschiene Europas, hat das Land freien Zugang zu den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen und damit zum weltweiten Fernhandel.	IV	3	2007		110	111
Elbe-Seitenkanal – Weitere Potenziale möglich?	Martin Köther, Andreas Hüsig	Anders als bei Straße und Schiene wurden und werden künstliche Wasserstraßen wie auch der Elbe-Seitenkanal nahezu ausschließlich zur Förderung des gewerblichen Güterverkehrs gebaut. Individual- und Freizeitverkehre sind zwar vorhanden, spielen aber eine gegenüber der Binnenschifffahrt völlig untergeordnete Rolle. Lohnt sich der Kanal heute noch?	IV	3	2007		112	115
Navitime Wirtschaft - ein Versprechen?	Gunter Dütemeyer		IV	3	2007		122	122
Erwartungen und Hoffnungen - Was die deutsche Verkehrspolitik leisten muss	Gerd Aberle		IV	07+08	2006		307	307

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Überprüfung ausgewählter langfristiger Verkehrsprognosen	Ralf Ratzenberger, Jürgen Albrecht	Langfristige Verkehrsprognosen bilden die Grundlage für die Planung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben und besitzen darüber hinaus auch für andere verkehrspolitische Felder sowie für die Umwelt-, die Energie- und die Raumordnungspolitik eine große Bedeutung. Nur selten werden die Ergebnisse dieser Vorausschätzungen vergleichend anhand der tatsächlich eingetretenen Entwicklung überprüft. Eine derartige Analyse ist Gegenstand des vorliegenden Beitrags, der eine Zusammenfassung einer Studie im Auftrag des Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e.?V. (ADAC) darstellt. Damit wird die Thematik nach früheren Studien in den Jahren 1998 und 2003 erneut detailliert aufgearbeitet.	IV	07+08	2006		315	321
Leistungsstandardisierung - Ein Ansatz zur Attraktivitätssteigerung des Kombinierten Verkehrs	Wolfgang Stölzle, Annette Hoffmann	Dem Kombinierten Verkehr werden angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens und sich gleichzeitig verschärfender Engpässe der Verkehrsinfrastruktur beachtliche Entwicklungsperspektiven zugeschrieben. Zur Realisierung dieser Marktpotenziale ist eine Integration des Kombinierten Verkehrs in logistische Prozessketten erforderlich. Hierfür stellt eine standardisierte Leistungserstellung eine wesentliche Voraussetzung dar.	IV	07+08	2006		322	328
Erstellung und Plausibilisierung von Verkehrsmodellen	Milenko Vrtic	Für Verkehrsprognosen und die Schätzung von Nachfrageauswirkungen ist die detaillierte Kenntnis der Zusammenhänge im Verkehrsgeschehen eine wichtige Voraussetzung. Dies umfasst die Übersicht über die vorhandenen Quell-Ziel-Beziehungen und das Wahlverhalten der Verkehrsteilnehmer, insbesondere in Hinsicht auf ihre Routen-, Ziel- und Verkehrsmittelwahl. Das in diesem Bericht vorgestellte Projekt zeigt ein Vorgehen für die Erstellung und Plausibilisierung von Quell-Ziel-Matrizen anhand von üblicherweise vorhandenen Erhebungsdaten.	IV	07+08	2006		329	338
Verlagerungseffekte der LKW-Autobahnmaut - Eine Verkehrssimulation am Beispiel Bayerns	Kathrin Henninger	Schon lange vor der Einführung der Maut für schwere LKW ab 12 t zGG auf dem deutschen Autobahnnetz zum 1. Januar 2005 war allen Beteiligten klar, dass diese finanzielle Mehrbelastung in der Güterverkehrsbranche zu deutlichen Reaktionen führen würde – und auch sollte. Sowohl positive Effekte, wie etwa eine Verkehrsverlagerung auf alternative Verkehrsträger oder ein Wechsel zu umweltfreundlicheren Fahrzeugen, wurden erwartet, als auch negative Effekte, wie Ausweichverkehre auf das nachgeordnete kostenfreie Straßennetz oder Mehrverkehr durch einen Wechsel auf kleinere, nicht mautpflichtige Fahrzeuge.	IV	07+08	2006		339	342
Unterschiede noch sehr groß - ÖPNV im sächsisch-polnischen Grenzraum: Status quo und Perspektiven	Gerd-Axel Ahrens, Marzena Schöne	Grenzüberschreitende Vernetzung des ÖPNVs wird seit der EU-Erweiterung verstärkt in den entsprechenden Grenzräumen angestrebt. Dabei stoßen verschiedene Verwaltungs-, Planungs- und Rechtssysteme, wirtschaftliche Verhältnisse und Zahlungsbereitschaften aufeinander. Für die zeitnahe Nutzung der Chancen und Möglichkeiten aus der EU-Osterweiterung ist die Aufbereitung der derzeitigen bzw. geplanten nationalen Organisationsformen und der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Grenzraum hilfreich.	IV	07+08	2006		343	347
2006 stehen saubere LKW im Fokus	Hans-Jürgen Wildhage	Vom 1. Oktober an werden LKW europaweit nur noch dann neu zum Straßenverkehr zugelassen, wenn sie der Abgas-Emissionsrichtlinie „Euro 4“ genügen. Je nach Hersteller kommen auf die Fahrzeugbetreiber damit allein bei Beschaffung eines Fahrzeugs Mehrkosten von rund 5000 EUR zu. Noch einmal mindestens 1000 EUR mehr kosten Euro 5-LKW, die den von 2009 an gültigen Abgasstandards entsprechen. Allerdings: Euro 5-Trucks sparen bis September 2009 zwei Cent je Kilometer bei der deutschen Autobahnmaut, Euro 4-LKW hingegen werden ab Oktober nicht mehr gefördert.	IV	07+08	2006		349	350
Mit innovativen Produkten im harten Wettbewerb bestehen - Trends im Aufliegermarkt	Kerstin Zapp	Abgesehen von Motoren und kompletten LKW spielen unter anderem Auflieger eine große Rolle auf der IAA Nutzfahrzeuge 2006. Über die Trends in diesem Markt sprach „Internationales Verkehrswesen“ mit Alexander Tietje, dem Vorsitzenden der Geschäftsführung der Kögel Fahrzeugwerke GmbH, Burtenbach.	IV	07+08	2006		350	350
Grauzone Kabotage	Michaela Findeis	Mit dem langsamen, aber stetigen Anwachsen der Kabotage im Straßengüterverkehr wächst auch die Angst, dass unter dem Deckmantel Kabotage illegal Marktanteile in anderen Ländern gewonnen werden. Verbände und Unternehmen appellieren an die EU-Kommission, kontrollierbare einheitliche Regeln festzulegen.	IV	07+08	2006		351	352
Verlagerung auf die Schiene muss teuer erkauft werden	Martin Bulheller	TransCare-Studie „Einfluss der LKW-Maut auf den Modal Split im Güterverkehr“ Im November 2005 wurde in der deutschen Fachpresse über Forderungen des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Dr. Hartmut Mehdorn, und seines französischen Kollegen von der SNCF, Louis Gallois, berichtet, europaweit eine LKW-Maut auf Schweizer Niveau einzuführen. Dabei beriefen sich die beiden Bahnchefs auf eine McKinsey-Studie, laut derer eine solche enorme Mauthöhe den europäischen Eisenbahnen zu Marktanteilsgewinnen im Güterverkehr um maximal magere drei Prozentpunkte verhelfen und dabei gleichzeitig deren defizitäre Einzelwagenverkehre retten solle.	IV	07+08	2006		353	355
Brennstoffzellenbusse kommen bei Europäern an	Werner Bruckner	Das größte europäische Brennstoffzellen-Busprojekt CUTE ging mit überwältigendem Erfolg zu Ende. Den Weg vom Prototypen zur Marktreife fördert die Europäische Kommission im öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahren mit weiteren 48 Mio. EUR.	IV	07+08	2006		356	356

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Ökobilanz für strategische Entscheidungen	Werner Bruckner	Wirtschaftlichkeit und Ökobilanz standen bei einem Gespräch von „Internationales Verkehrswesen“ mit Michael Faltenbacher und Marc Binder, beide von PE Europe – einem Unternehmen für ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit aus Leinfelden-Echterdingen – über das Wasserstoff-Brennstoffzellen-Projekt CUTE im Vordergrund.	IV	07+08	2006		357	358
Zeitnaher Einstieg in die Zukunft der Mobilität - Erste Wasserstoffbusse von MAN für Berlin	Thorsten Wagner	In Berlin gehören umweltfreundliche Wasserstoffbusse künftig zum alltäglichen Stadtbild. In Anwesenheit von Bundesumwelt-minister Sigmar Gabriel übernahmen die Berliner Verkehrsbetriebe BVG am 1. Juni 2006 die ersten beiden mit Wasserstoff betriebenen MAN-Stadtbusse des Typs „Lion’s City“.	IV	07+08	2006		358	359
Optimierung des Straßengüterverkehrs zur Stärkung des Logistikstandorts erforderlich	Bernd Gottschalk		IV	07+08	2006		370	370
Editorial: ÖPNV-Finanzierung	Gerd Aberle		IV	01+02	2006		3	3
Ein Masterplan für Güterverkehr und Logistik	Matthias von Randow		IV	01+02	2006		58	58
China: Disparitäten, Wachstum und die Bedeutung des Schienengüterverkehrs	Cordula Neiberger	Ausländische Direktinvestitionen fließen in China vorwiegend in die östlichen Küstenregionen des Landes. Dies ist nicht zuletzt auf die völlig unzureichende Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen, welche damit zu einem ernst zu nehmenden Entwicklungshemmnis für das Hinterland geworden ist. Der vorliegende Beitrag thematisiert in diesem Zusammenhang die Rolle des Schienengüterverkehrs sowie seine Entwicklungsperspektiven.	IV	01+02	2006		17	20
Deutsches Transportgewerbe: Chancen durch die EU-Osterweiterung	Stephan Seeck, Gerald Smekal	Die Gefahren, die durch die Erweiterung der EU nach Osten für das deutsche Transportgewerbe entstehen, wurden in den vergangenen Monaten aus vielerlei Blickwinkeln betrachtet und diskutiert. Dass sich in diesem Zusammenhang aber auch Chancen ergeben, wurde vielfach übersehen. Dabei ist es mit ganzheitlichen Strategieansätzen auch und gerade in Osteuropa möglich, den Billigtransporteuren mit kundenspezifischen, den reinen Transport übersteigenden Serviceleistungen Paroli zu bieten.	IV	01+02	2006		27	30
Die ASFINAG und das österreichische Modell der Fernstraßenfinanzierung	Thorsten Beckers, Andreas Brenck, Christian von Hirschhausen, Jan Peter Klatt	Die Fernstraßen in Österreich umfassen ein Netz von ca. 2000 km und bestehen aus den Autobahnen und den Schnell-straßen. Die Finanzierung des Fernstraßennetzes ist von der Republik Österreich an die „Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG“ (ASFINAG) übertragen worden, die ein privatrechtliches Unternehmen im Besitz der Republik Österreich ist.2 In diesem Beitrag werden die Grundstruktur der Fernstraßenfinanzierung (Abschnitt 1) und Detailaspekte der Bewertung und Bilanzierung (Abschnitt 2) betrachtet. Abschließend wird das österreichische Finanzierungsmodell für die Fernstraßen einer Gesamtbewertung unterzogen (Abschnitt 3).	IV	01+02	2006		12	16
In die Zukunft geschaut - Möglichkeiten für 2006 und 2025	Kerstin Zapp	Einen Blick in die Zukunft zu wagen, ist immer mit Spekulationen, Wünschen und Befürchtungen verbunden. Trotzdem macht kaum etwas mehr Spaß, als am Anfang eines Jahres Prognosen jedweder Art zu lesen und sich seine persönliche Wahrheit zurechtzulegen. Natürlich werden in jedem Jahr auch Wirtschaftsprognosen gestellt und im Laufe des Jahres korrigiert, etwa bei politischen Veränderungen. Der Logistik- und der Mobilitätsmarkt sind keine Ausnahme. Hier eine Auswahl aus kurz- und langfristigen „Horoskopen“ für diese Bereiche.	IV	01+02	2006		35	37
Innovationen aus der Intralogistik - Ein nachträglicher Rundgang über die Materialflussmesse CeMAT	Emil Hesse	Mit der CeMAT 2005 wurde erstmals eine selbstständige Materialflussmesse ins Leben gerufen. Bislang fanden die Ausstellungen der Intralogistik-Branche im Rahmen der Hannover Messe Industrie statt. Die eigenständige Präsentation im vergangenen Oktober verlief erfolgreicher als erwartet und übertraf die Erwartungen der Veranstalter weit. Rund 1000 Aussteller lockten mehr als 50 000 Fachbesucher auf das 75 000 qm große Messegelände in Hannover.	IV	01+02	2006		48	48
Lagerverwaltung: Was kommt?	Anna Wroblewski	Das Angebot an Lagerverwaltungssystemen (LVS) ist momentan schier unendlich. Weil in Zukunft kaum ein Lager ohne SoftwareUnterstützung auskommen wird, überschwemmen Systeman-bieter mit ständig neuen Produkten den Markt. Selbst Branchenkennern fällt es da schwer, den Überblick zu behalten.	IV	01+02	2006		45	46
Netzwerk-Carrier: Ein Geschäftsmodell unter Druck	Wilhelm Pompl, Markus R. Schuckert, Claudia Möller	Durch die Liberalisierungs-, Deregulierungs- und Privatisierungsentwicklungen im globalen Luftverkehr wurden in den vergangenen Jahrzehnten konsequent Markteintrittsbarrieren abgebaut. Dies führte zu einem sich ständig verschärfenden Wettbewerb inner-halb und zwischen den strategischen Gruppen der Branche. Es zeigt sich, dass das Geschäftsmodell der traditionellen Luftverkehrsgesellschaften (Full Service Network Carrier FSNC) strukturelle Schwächen aufweist und der frühere Wettbewerb zwischen den Unternehmen zu einem Wettbewerb der Geschäftsmodelle mutiert.	IV	01+02	2006		21	27

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Optimierungspotenzial entdeckt - High Speed-Kommissionierung im Pharmagroßhandel	Karin Walter	Unter den Anbietern von Intralogistikprodukten ist der Wettlauf um die Kommissionierrekorde voll entbrannt. 800 Picks pro Stunde und Lagerist zum Ersten, 1000 Auftragszeilen zum Zweiten – doch gelten die Werte nur für Lagerbereiche mit hohem Automatisierungsgrad. Weniger effektiv arbeitet derzeit noch der Pharmagroßhandel. Doch zum Beispiel mit einem vom Systemanbieter Klug GmbH integrierte Systeme aus Teunz entwickelten Konzept soll sich das ändern. Es verspricht 800 bis 900 Auftragszeilen pro Mann und Stunde über die gesamte Sortimentsbreite hinweg.	IV	01+02	2006		46	47
Tests für die Logistik der Zukunft - OpenID-Center am Fraunhofer IML in Dortmund macht RFID fit für die Praxis	Volker Lange, Christian Meiß, Wolfgang Lammers, Michael Hedtke	Im OpenID-Center in Dortmund untersuchen Forscher des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik (IML) die Einsatzmöglichkeiten der RFID-Technologie in logistischen Prozessen, angefangen bei der automatisierten Wareneingangskontrolle bis hin zur Möglichkeit, mittels autonomer Agenten die Steuerung des Warenflusses zu dezentralisieren.	IV	01+02	2006		43	45
Verkehrsmanagement für Groß-veranstaltungen - Fußball WM 2006: Leistungskatalog in Frankfurt a. M.	Nora Pullmann, Susanne Scherz, Bernd Schuster, Peter Sturm	Im Sommer 2006 findet in Deutschland die FIFA Fußball-Weltmeisterschaft statt. Eine der zwölf Austragungsstätten ist das Stadion in Frankfurt am Main. Die Vorbereitungen für das Großereignis laufen in der Region Frankfurt RheinMain auf Hochtouren. In dem folgenden Beitrag wird ein Leistungskatalog vorgestellt, der als Methodik für die Organisation und Durchführung von Großereignissen – am Beispiel der WM 2006 – entwickelt wurde.	IV	01+02	2006		29	33
Wie geht es weiter mit Güterverkehr und Mobilität in Deutschland? - Umfrage im Herausgeberbeirat von „Internationales Verkehrswesen“	Kerstin Zapp	Welche Tätigkeitsschwerpunkte ergeben sich für 2006 in den Verbänden, den Unternehmen und den Hochschulen, die sich vorrangig mit „Verkehr“ beschäftigen? Welche Wünsche an die Politik haben die Betroffenen? Und wie schätzen Vertreter aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft die mittelfristige Entwicklung bei Mobilität, Verkehr und Logistik ein? Danach haben wir die Mitglieder des Herausgeberbeirats von „Internationales Verkehrswesen“ befragt. Hier der erste Teil der Statements.	IV	01+02	2006		37	42
Politische Blamage - Der Koalitionskompromiss zum Börsengang der DB AG birgt Chancen und einige offene Rechtsfragen	Gerd Aberle		IV	12	2006		567	567
Zeitstrukturen und Verkehr: Individualisierung der Mobilität? - Tagesganglinien des Verkehrs 1976 bis 2002	Joachim Scheiner	In der Mobilitätsforschung gibt es eine bisher unbelegte These über die Auswirkungen der Individualisierung der Gesellschaft im historischen Verlauf auf die zeitliche Verteilung von Wegemustern. Der Beitrag untersucht anhand der KONTIV-Wellen 1976, 1982, 1989 und 2002, inwieweit sich die These einer zunehmenden Individualisierung des Verkehrsverhaltens im Sinne einer Nivellierung ehemals charakteristischer tages- und wochenzeitlicher Wegeverteilungen für die vergangenen Jahrzehnte stützen lässt.	IV	12	2006		576	583
Wertmanagement in der Logistik	Björn Bohlmann, Britta Müller	Wertorientiertes Management bezeichnet die Unternehmenssteuerung nach dem obersten Ziel der Maximierung des Unternehmenswerts für seine Eigentümer. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer aktuellen Studie zeigt dieser Beitrag die zunehmende Bedeutung von Wertmanagement sowie Ansätze zur erfolgreichen Umsetzung von Wertmanagement in der Logistik auf.	IV	12	2006		584	591
Systemanalytische Betrachtung des intermodalen Verkehrs	Rüdiger Stellmacher	Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist abhängig von einer Vielzahl von Faktoren und Rahmenbedingungen, die sich gegenseitig beeinflussen oder in Wechselbeziehungen zueinander stehen. Diese Elemente und deren Verknüpfungen bilden ein System, das gewissen Gesetzmäßigkeiten und Algorithmen folgt, so dass auch geringe Änderungen einzelner Faktoren dynamische Auswirkungen auf das Gesamtsystem haben können und andere Faktoren den Status Quo stabilisieren. Gezielte Einflussnahme auf das System ist nur möglich, wenn man die Wirkzusammenhänge kennt und die Elemente identifiziert und steuert, die aktiven Einfluss auf das System haben.	IV	12	2006		592	601
Light Transit-Konzepte zur Modernisierung des ÖPNVs	Luke Albanèse, Matthias Gather, Martin Schneider	In den vergangenen Jahren ist die Londoner Verkehrspolitik vor allem durch die Einführung der City Maut (Congestion Charge) bekannt geworden. Nicht weniger interessant ist aber die umfassende Modernisierung des städtischen ÖPNVs, die aus diesen Einnahmen finanziert werden soll. Neben umfangreichen Investitionen in die regionalen Eisenbahnen und einer Modernisierung der Busflotte gibt es auch ehrgeizige Straßenbahnprojekte, von denen exemplarisch die Cross River Tram in der Londoner Innenstadt im Folgenden ausführlicher vorgestellt wird.	IV	12	2006		12	2006
Gezieltes Marketing bringt passende Partner - Güterverkehrszentren	Martin Brandt, Hans-Hermann Enders	Viele Gründe sprechen dafür, Marketing bei einem Güterverkehrszentrum (GVZ) von Anfang an systematisch anzugehen. Anders als bei allgemeinen Gewerbegebieten werden verkehrs-politische Zielsetzungen verfolgt und daher sind für ein GVZ nicht alle denkbaren Investoren gleichwertig. Deshalb müssen die wünschenswerten Industrien und Dienstleister speziell umworben werden. Darüber hinaus sind sowohl die allgemeine Öffentlichkeit als auch die Verwaltungen und die politischen Institutionen an dem Thema „GVZ“ interessiert – einige als Befürworter, andere als Gegner, die vor allem Flächenverbrauch und Verkehrsauswirkungen kritisieren.	IV	12	2006		603	605

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Konstant gekühlt ans Ziel - Temperaturkontrollierte Pharmatransporte	Birgitt Smelty	Temperatursicherheit ist für die Healthcare-Branche ein wichtiger Erfolgs- und Kostenfaktor. Für Patienten ist sie oft lebensentscheidend. Damit wärmeempfindliche Arzneimittelprodukte während des Transports garantiert „auf Eis liegen“, hat DHL Global Forwarding, der Luft- und Seefrachtspezialist der Deutsche Post World Net, Lösungen für ihre temperaturgeführte Beförderung entwickelt. Mit LifeConEx, einem 2005 von DHL Global Forwarding und Lufthansa Cargo gegründeten Gemeinschaftsunternehmen, hat DHL sein Image als zuverlässiger Logistikdienstleister im Life Sciences-Bereich weiter gestärkt.	IV	12	2006		606	609
Rasantes Wachstum - Experten rechnen mit jährlichen Zunahmen von bis zu 30?% im chinesischen Logistikmarkt	Stefan Temme	Die „Fabrik der Welt“ brummt auf Hochtouren: Die Industrieproduktion in der Volksrepublik China lag in den ersten neun Monaten 2006 mit einem Wert von 627,3 Mrd. EUR um 17,2?% höher als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. China verzeichnet nach Angaben der Weltbank mit 9,2?% eine der weltweit höchsten Wachstumsraten. Immer engmaschigere globale Produktions- und Wertschöpfungsnetzwerke treiben das Wachstum im Reich der Mitte voran. Doch China – als Produktionsstandort längst eine feste Größe – rückt mit seinen 1,3 Mrd. Menschen zunehmend auch als Absatzmarkt ins Blickfeld ausländischer Unternehmen.	IV	12	2006		12	2006
Auf der Überholspur - IT-gestützte Systeme helfen, Kundenanforderungen zu erfüllen	Herbert Machill	Touristik-, Transport- und Logistikleistungen stehen unter einem starken Kostendruck. Dabei müssen Unternehmen gleichzeitig auf flexible Kundenorientierung setzen und ihre Internationalisierung forcieren. Vier Innovationen von T-Systems stellen sich beispielhaft diesen Marktanforderungen.	IV	12	2006		610	611
Gute Güter auf der Schiene - Logistik mit der Eisenbahn	Axel Schwarz	Die Bahnen haben sich im Schienengüterverkehr lange auf Frachtführeraufgaben beschränkt. Zu Zeiten einer Bundesbahn gab es einige rührige Ansätze regionaler Konzepte für Logistik mit der Bahn. Doch erst im härteren Wettbewerb der Bahnen untereinander versuchen sie häufiger, ihre Stärken auszuspielen. Lange Strecken gebündelt auf der Schiene sind ein Lösungsweg. Lohnkosten, Staus auf den Straßen und Maut spielen der Bahn zu.	IV	12	2006		612	615
InnoTrans 2006 größer denn je - Messenachbericht	Christoph Müller	Mit Abstand die erfolgreichste Messe ihrer Art war die diesjährige InnoTrans. Deutlich mehr Aussteller und rund 40 Prozent mehr Besucher wurden gezählt. Geprägt war die Messe von mehreren Fahrzeugneuheiten, darunter allein drei Diesellokomotiven.	IV	12	2006		870	874
Terrorabwehr in der (Mobilitäts-) Wirtschaft: Wo bleibt das Augenmaß?	Kay Lindemann		IV	12	2006		622	622
Hoffnung als Strategievariable der Verkehrspolitik? - Die Harmonisierung der Abgabenbelastung für LKW in der EU bleibt in der Schwebe	Gerd Aberle		IV	11	2006		503	503
Frankreichs Marktöffnung: Wirkung auf den Schienengüterverkehr	Heidi Collon, Heinz Dörr	Die folgenden Ausführungen sind in Kontext mit einer Studie zum Thema Schienengüterverkehr in der Fläche im Rahmen des Forschungsprogramms „Innovatives System Bahn“ des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Tech-no-logie entstanden (Dörr, Frank et al. 2005). Diese Studie befasste sich neben regionalen Fallbeispielanalysen mit dem europäischen Umfeld bei der Allokation von bahngestützten Güterverkehren (www.freightonrail.at).	IV	11	2006		511	518
Die KONTIVs im Zeitvergleich - Möglichkeiten und Schwierigkeiten beim Vergleich der Erhebungswellen	Christian Holz-Rau, Joachim Scheiner	Der Beitrag diskutiert methodische Probleme bei Längsschnitt-analysen der KONTIV 1976 bis 1989 und der MID 2002. Die Analysen umfassen Kennwerte der Verkehrsbeteiligung insgesamt und für einzelne Wegezwecke sowie der Verkehrsmittelnutzung, außerdem Aktivitätsmuster und Gütekennwerte von Regressionsmodellen des Verkehrsverhaltens. Die Ergebnisse deuten auf eine gegenüber den früheren KONTIV-Wellen bessere Erfassung von Einkaufs- und Freizeitwegen in der MID 2002. Dagegen wird der Berufsverkehr untererfasst. Aus den Ergebnissen werden Empfehlungen für längsschnittorientierte Analysen der KONTIV sowie für zukünftige KONTIV-Wellen abgeleitet.	IV	11	2006		519	525
Doppelstockcontainerverkehr in Deutschland	Joachim Koch	Eine echte Innovation in der Verkehrswirtschaft stellt Doppelstockcontainerverkehr auf deutschen Gleisen dar. Sind in Unter-suchungen zu diesem Thema in der Vergangenheit technische und infrastrukturelle Probleme oft die Ursache für eine fehlende Machbarkeit gewesen, ist in einer aktuellen Studie die grundsätzliche Durchführbarkeit auf ausgewählten Strecken ermittelt worden.	IV	11	2006		526	528
Opfer der Motorisierung - Versuch einer konkreten Schätzung	Klaus Gietinger	Bisher waren Schätzungen der Gesamtzahl aller Straßenverkehrsopfer weltweit relativ ungenau. Durch bessere Datenerfassung und neuere Studien konnten in den vergangenen Jahren die Dunkelziffern präziser bestimmt werden. Prognosen lassen einen starken Anstieg der globalen Unfallraten erwarten.	IV	11	2006		530	535
Nachhaltige Hafenpolitik	Thorsten Fritsch, Patrick Leypoldt, Ulrike Matthes	Die Bundesregierung hat in ihrem Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 die Erarbeitung einer nationalen Strategie für die see- und landseitigen Anbindungen der deutschen See-häfen beschlossen (Seehafenkonzeption). In der geltenden Koalitionsvereinbarung wurde dies bekräftigt. Hier die Ergebnisse der von ProgTrans und Prognos im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) durchgeführten Studie „Nachhaltigkeitsaspekte der Nationalen Seehafenkonzeption“	IV	11	2006		538	538

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Hafeninvestitionen als finanzielle Herausforderung - Finanzierung von Hafeninfrastruktur in der Zukunft	Klaus Harald Holocher	Kürzlich wurde die deutsche Hafenwirtschaft durch zwei Meldun-gen überrascht: Die Hansestädte Hamburg und Lübeck wollen Anteile (ggf. sogar die Mehrheit) der stadteigenen Umschlag-unternehmen HHLA und LHG verkaufen. Als Begründung wurden die anstehenden teuren Hafeninvestitionen sowie die Suche nach strategischen Partnern genannt. Lübeck würde sich sogar von einem Teil seiner speziellen Hafeninfrastruktur (Kaimauern, Straßen und Gleise auf den Terminals) trennen.	IV	11	2006		539	541
Baltische Häfen: Pläne und Probleme	Sönke Reise	Mit dem Beitritt der baltischen Länder zur EU hat der Handelsaustausch zwischen diesen Ländern und der EU deutlich zugenommen. Deutschland ist Estlands drittwichtigster Handelpartner im Export und Import, Lettlands Nummer 1 und Litauens Nummer 2. Auch besitzen die Häfen dieser Region eine starke Bedeutung für das Transhipment von Containern in den deutschen Nordseehäfen. Eine Folge der wachsenden Handelsbeziehungen ist ein deutlicher Anstieg des Verkehrsvolumens auf den entsprechenden Routen.	IV	11	2006		542	546
Nur zusammen wirklich stark - Initiative von Binnen- und Seehäfen für eine bessere Vermarktung des Systems Binnenschifffahrt	Kerstin Zapp	Die Gewichte im Markt für Binnenschiffstransporte verschieben sich. Vor allem der Seehafen-Hinterlandverkehr wächst mit der anhaltenden Globalisierung dynamisch. Im Containerverkehr sind die jährlichen Zuwachsraten auf den Binnenwasserstraßen zweistellig, doch auch bei den konventionellen Gütern gibt es einige positive Tendenzen. Aber: Viele kleinere Binnenhäfen verzeichnen stagnierende oder sinkende Umschlagzahlen.	IV	11	2006		547	547
Ostseeraum: LogVAS unterstützt Hafenentwicklung	Kerstin Zapp	Die Ostsee entwickelt sich zu einer „EU-Inland-See“ und die umliegenden Häfen gewinnen an Bedeutung. – Doch nur, wenn sie zusätzlich zu den klassischen Hafenleistungen Mehrwertdienste anbieten, so genannte „value added services (VAS)“.	IV	11	2006		548	548
Binnenschifffahrt im Ostseeraum: Ungenutzte Potenziale	Heiner Hautau, Günther Pawellek, Axel Schönknecht	Das EU-Projekt INTRASEA (Inland Transport on Sea Routes) sollte die gegenwärtige Binnen- und Fluss-Seeschifffahrt in den Anrainerstaaten des Ostseeraums untersuchen, den notwendigen Infrastrukturausbau der Wasserstraßen aufzeigen und dadurch zu erwartende Verkehrsverlagerungen zu Gunsten der Binnenschifffahrt bewerten. Es wurde im Zeitraum von 2004 bis 2006 mit 28 Partnern aus Finnland, Schweden, Deutschland, Polen, Litauen und Russland durchgeführt. Auf deutscher Seite waren daran die Universitäten Hamburg, die Technische Universität Hamburg Harburg sowie die Technische Universität Berlin beteiligt. Das Untersuchungsgebiet umfasste den aus Abb. 1 ersichtlichen geografischen Raum.	IV	11	2006		549	552
Zwei sind ein Team - In den Weseler Häfen steigen die Güteraufkommen auch dank der optimierten Schienen- und Wasserwege	Rainer Weiß	Die deutschen Binnenhäfen haben im Jahr 2004 267,4 Mio. t Güter umgeschlagen. Ganz vorne dabei: Das Rheinland, wo insgesamt 173,7 Mio. t vom Schiff auf die Schiene oder in den LKW und umgekehrt verladen wurden.	IV	11	2006		553	553
LeaderSHIP Deutschland: Gemeinsam für bessere Rahmenbedingungen	Werner Lundt		IV	11	2006		562	562
Börsengang der DB AG - Für wen ist das Eigentumsmodell eigentlich attraktiv?	Gerd Aberle		IV	10	2006		443	443
Zehn Jahre Regionalisierung des SPNVs	Dirk Gunther Trost	Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) hat am 1. Januar 1996 begonnen. Somit blickt die ÖPNV-Branche auf eine 10-jährige Entwicklung zurück, in der die Verantwortung für Quantität und Qualität des SPNVs auf die Länder übertragen wurde. Vor diesem Hintergrund muss die Frage gestellt werden, inwieweit die Regionalisierung die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt hat und die Länder die Chance genutzt haben, mehr Wettbewerb und eine höhere Attraktivität des SPNVs herbeizuführen. Nachdem der ÖPNV-Sektor einer jahrzehntelangen strengen Marktordnung unterworfen war, kann sicher von keinem abgeschlossenen Prozess gesprochen werden; dennoch ist die Zeitspanne lang genug, um eine Bilanz der Regionalisierung zu ziehen.	IV	10	2006		450	456
Telematik – Strategien zur Erreichung einer „nachhaltigen Entwicklung“	Günter Halbritter,Torsten Fleischer, Christel Kupsch	Die Untersuchung von „Verkehrstelematik – Innovationsstrategien in ausgewählten Ländern“ hat erhebliche Unterschiede in den rechtlichen, institutionellen und organisatorischen Rahmenbedingungen der untersuchten Länder ergeben. Dies bedeutet, dass staatliche Institutionen bei der Entwicklung und Einführung neuer Techniken und Dienste in den verschiedenen Ländern sehr unterschiedliche Rollen einnehmen. Insbesondere in den als liberal geltenden und von marktwirtschaftlichen Gesetzen bestimmten föderalen USA als auch in dem mehr zentralistisch strukturierten Japan engagieren sich staatliche Institutionen bereits seit Mitte der Neunziger Jahre in beachtlichem Ausmaß im Bereich verkehrspolitischer Innovationsstrategien. Dies wird nicht nur in der politischen Grundsatzprogrammatik deutlich, sondern auch in konkreten Gesetzesinitiativen und in der Durchführung vielversprechender Projekte.	IV	10	2006		457	460

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Leitfaden Verkehrstelematik	Manfred Boltze, Petra K. Schäfer, Axel Wolfermann	Die Anforderungen an eine betriebliche Optimierung der Nutzung der vorhandenen Straßenverkehrsinfrastruktur wachsen ständig. Für den Straßenverkehr resultiert daraus die verstärkte Bedeutung eines flexiblen und dynamischen Verkehrsmanagements, dessen Handlungs-potenzial in jüngerer Zeit durch erhebliche Fortschritte bei der Entwicklung von Telematiksystemen wesentlich erweitert werden konnte. Hierdurch sind große Erwartungen der Öffentlichkeit an die Planungsträger in Kommunen und Kreisen begründet.	IV	10	2006		465	468
Nicht ohne unsere Nachbarn…	Herwig Nowak	Vor wenigen Monaten hat die von der Europäischen Kommission eingesetzte High Level Group „Wider Europe for Transport“1 ihren Abschlussbericht vorgelegt. Mit ihm wird eine neue Kenngröße in die Europäische Infrastrukturpolitik eingeführt und zum Planungsmaßstab erhoben: die Nachbarschaftspolitik.	IV	10	2006		469	471
Low Cost-Strategien auf Flughöhe Null	Thomas Sauter-Servaes	Die großen europäischen Bahnen haben in unterschiedlicher Weise auf den durch die Low Cost Airlines ausgelösten Preisverfall sowie den damit gestiegenen Wettbewerbsdruck reagiert. Während die Deutsche Bahn AG über Rabattaktionen die Auslastung des bestehenden Zugangebots zu steigern versucht, haben die Staatsbahnen in Italien und Frankreich zusätzlich jeweils eigene Tochtergesellschaften gegründet. Diese sollen in Anlehnung an die Low Cost-Strategien des Luftverkehrs mit unkonventionellen Hochgeschwindigkeitsverkehren neue Kunden gewinnen.	IV	10	2006		472	475
Volkswirtschaftlicher Nutzen flächendeckender Luft-Infrastruktur	Richard Klophaus	In Deutschland wird der Erhalt und Ausbau einer flächendeckenden Luftverkehrsinfrastruktur derzeit kontrovers diskutiert. Die Bewertung der Regionalflughäfen erfolgt dabei verkürzend anhand erreichter Passagierzahlen im Linienverkehr und betrieblicher Verluste der Flughafenbetreibergesellschaften. Weitgehend unberücksichtigt bleiben die zahlreichen anderen Verkehrsarten an Regionalflughäfen, das dort ansässige luftfahrtbezogene Gewerbe und die Bedeutung der regionalen Anbindung an das Luftverkehrsnetz für die Sicherung von Arbeitsplätzen im Flughafenumland.	IV	10	2006		480	482
Was ist ein Low Cost Airport?	Michael Trumpfheller	Die Frage „Was ist ein Low Cost Airport?“ ist Gegenstand zahlreicher Diskussionen sowohl in der Praxis als auch in der Luftverkehrsforschung. In einem von der Erich-Becker-Stiftung geförderten Dissertationsprojekt wurde untersucht, welchen Beitrag die Ansätze des strategischen Managements zur Ausgestaltung des Flughafenmanagements leisten können und welche Flughafentypen sich durch ihre Positionierung und Wertschöpfung unterscheiden lassen. Die Erkenntnisse wurden in Fallstudien bei vier deutschen Flughäfen überprüft.	IV	10	2006		477	478
Flughafenbetreiberschaft im Ausland: Bedeutung von PPPs	Andrea Pal	Der vor 80 Jahren entstandene Flughafen Frankfurt Main befindet sich heute zu 100?% im Eigentum der Fraport AG. Oft wird kein Unterschied zwischen dem Fraport-Konzern und seinem Hauptgeschäft am Standort Frankfurt gemacht, dabei wurde in 2005 ein konsolidierter Umsatz in Höhe von EUR 395 Mio. im internationalen Markt realisiert.	IV	10	2006		483	485
Feilen am A 380-Einsatz	Kerstin Zapp	Es geht voran mit der Luftfahrtindustrie weltweit und auch in Deutschland. Neben vielen Flughafenprojekten überall kam kürzlich auch der Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) endgültig ins Rollen: Der erste Spatenstich ist getan. Und auf dem Flughafen Frankfurt am Main ist die Wartungshalle für die A 380 der Lufthansa in Bau.	IV	10	2006		485	485
Auf dem Weg zur Integration	Wolfgang Plantholt	Einer der letzten großen Merger im europäischen Luftverkehr mit globaler Bedeutung entstand 2003. Lang anhaltende Spekulationen, wer sich mit dem französischen Carrier Air France nach dessen durchlebten Wechselbädern als Folgen der Entwicklung der vergangenen Jahre im internationalen Luftverkehr zusammenschließen würde, gingen voraus. Die niederländische KLM ihrerseits hatte sich schon zuvor mit anderen europäischen Airlines in Allianzen versucht. Doch nachdem die europäischen Behörden in Brüssel und die privaten Aktionäre der KLM dieser europäischen „Hochzeit“ zugestimmt hatten, ist die Holding Air France/KLM ins Leben gerufen worden.	IV	10	2006		486	486
Effizient auf dem Boden geblieben	Oliver Funke, André Richter	„MIS, OIS, MCDSS…“; diese Begriffe lesen sich im ersten Moment wie die Liste für Sonderausstattungen einer der neuesten Luxuslimousinen. Dabei handelt es sich hierbei um so ge-nannte Decision Support-Systeme. Diese Systeme dienen dazu, die Fülle von Daten in einem Unternehmen zu erfassen und aus ihnen „entscheidungsunterstützende Informationen“ zu generieren. Jedes größere Unternehmen nutzt mittlerweile diese Informationssysteme für das taktische (mittelfristig) oder strategische (langfristig) Controlling.	IV	10	2006		487	488
Dem Wachstum gewachsen sein	Walter Giernoth	Die Prognosen für den Luftverkehr sprechen eine klare Sprache: Sowohl Passagier- als auch Frachtzahlen steigen. Flughäfen sind gefordert, sich auf dieses Wachstum einzustellen, wollen sie im Wettbewerb bestehen und an den Entwicklungen partizipieren – auch mit Blick auf die Gepäckförderung.	IV	10	2006		488	489
Der Kambodschaner läuft nicht gern	Nicholas Hollmann		IV	10	2006			
„Homo Aeroportis Globalis" - Wettbewerb um eine attraktive Spezies	Annegret Reinhardt-Lehmann		IV	10	2006		498	498

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Logistikstandort Deutschland - Vermarktung mit staatlicher Finanzhilfe?	Gerd Aberle		IV	9	2006			
Wasserstoff im Straßenverkehr – eine Aufgabe für den Gesetzgeber?	Roland Schwab, Juliane Wolf	Die Vielfalt auf den Straßen nimmt zu. Immer mehr Fahrzeuge, die nicht Benzin oder Diesel sondern Wasserstoff tanken, nehmen am alltäglichen Straßenverkehr teil. Mit der Zahl der Fahrzeuge wird die Zahl der Tankstellen wachsen, die den neuen Kraftstoff anbieten. In Berlin gibt es bereits zwei öffentliche Wasserstofftankstellen, in anderen Städten Deutschlands werden weitere folgen. Hinter dieser Entwicklung verbergen sich komplizierte Prozesse.	IV	9	2006		384	391
Essential Facilities der Eisenbahninfrastruktur - Eine ökonomische und juristische Begriffsabgrenzung	Anselm Ott	Seit einigen Jahren ist auch in Europa der Begriff der „Essential Facility“ im Bereich von Netzindustrien allgegenwärtig. Eine Essential Facility ist eine Einrichtung, die aus ökonomischen oder rechtlichen Gründen nicht dupliziert werden kann, die aber nötig ist, um auf einem parallelen, vor- oder nachgelagerten Markt Geschäfte durchzuführen.	IV	9	2006		392	397
Investitionsanreize im Schienenverkehr - Eine experimentelle Untersuchung	Thomas Ehrmann, Karl-Hans Hartwig, Torsten Marner, Hendrik Schmale	Im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion um den avisierten Börsengang der Deutsche Bahn AG steht die Frage, ob das Unternehmen mit oder ohne Schienennetz an die Börse geführt werden soll. Dabei geht es darum, welche Organisationsform die größten gesamtwirtschaftlichen Vorteile generiert. Die möglichen Organisationsformen werden durch den Grad der vertikalen Integration determiniert.	IV	9	2006		398	404
Eisenbahninfrastruktur: Von der Entstehung bis zur Freistellung	Georg Speck, Brigitte Zotz	Für die Rechtsverhältnisse einer Eisenbahninfrastruktur spielen die Konzession (auch Genehmigung), die Planungsverfahren (Planfeststellung, Plangenehmigung und Verzicht nach § 18 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG) und die jeweils gegenteiligen Verwaltungsakte sowie die Planungshoheit(auch Planungsprivileg)eine unterschiedliche Rolle, sind aber miteinander verknüpft und bedingen einander. Nach den jüngsten Änderungen des AEG mit Auswirkungen auf diese Rechtsverhältnisse ist es angebracht, das Entstehen und Enden von Eisenbahninfrastruktur (EI)und Eisenbahninfrastrukturunternehmen(EIU) einmal in kurzer Form im Zusammenhang zu beschreiben, da die Verständlichkeit der Rechtsvorschriften durch die dem Europarecht geschuldeten neu hinzu gekommenen Begriffe nicht immer einfach ist.	IV	9	2006		404	409
Internetbasierte Mitfahrzentralen - Sozial-ökologischer Baustein eines modernen Verkehrssystems?	Christoph Strauß, Susanne Stegmüller	Die von Verkehrswissenschaften, Politik und Umweltverbänden häufig vertretene Strategie, den öffentlichen Verkehr individueller und den Individualverkehr öffentlicher zu machen, hat einen großen Widerhall in der aktuellen Mobilitätsforschung gefunden. Deutlich wurde, dass durch eine Abkehr von der ausschließlichen „Verteufelung“ des PKW und eine Hinwendung zu innovativen Ansätzen des Mobilitätsmanagements weitreichende Potenziale genutzt werden können, Verkehr umweltverträglicher zu gestalten. Dieser Artikel beschäftigt sich in diesem Zusammenhang mit den stark an Bedeutung gewinnenden Systemen zur selbstorganisierten Vermittlung von Mitfahrten im Fernverkehr und ihren verkehrlichen Wirkungen.	IV	9	2006		410	412
InnoTrans wird mit Spannung erwartet	Christoph Müller	Im Herbst steht Berlin nun zum sechsten Mal im Fokus der Bahnbranche: Vom 19. bis zum 22. September findet erneut die weltgrößte Bahnfachmesse InnoTrans statt – in diesem Jahr mit deutlichen inhaltlichen Erweiterungen wie den Bereichem Interiors und Tunnelbau.	IV	9	2006		414	415
Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit müssen ausgewogen sein	Jan Anders	Die Eisenbahn ist ein in der Gesellschaft verankerter Verkehrsträger, der sich in den vergangenen Jahrzehnten zu einem technologisch hochwertigen und komplexen System entwickelt hat. Seine Eigenschaften sind durch kontinuierliche Weiterentwicklung auf die Bedürfnisse der Nutzer sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr abgestimmt. Dies ist nicht zuletzt auf zunehmenden wirtschaftlichen Druck zurückzuführen, der im Bahnsektor auf Grund der Liberalisierung und einer fortschreitenden europa-weiten Harmonisierung deutlich spürbar ist. Zu den kontinuierlich wachsenden Anforderungen an die Eisenbahn gehört auch die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsträgers.	IV	9	2006		416	418
Berlin scheint eine Reise wert - Die Bedienung Berlins mit Fernverkehrszügen	Ralph Seidel	Seit dem 28. Mai 2006 wird der nach einer Bauzeit von rund acht Jahren am Schnittpunkt der Stadtbahn mit dem Nord-Süd-Fernbahntunnel entstandene neue Berliner Hauptbahnhof fahr-planmäßig von Zügen des Fern- und Regionalverkehrs angelaufen. Die Bedienung Berlins mit Fernverkehrszügen und deren Wandel infolge veränderter politischer und infrastruktureller Voraussetzungen sollen im Mittelpunkt dieses Artikels stehen.	IV	9	2006		419	423
Die Deutsche Bahn will zur See - Der Mobilitäts- und Logistikkonzern will strategisch in das Hafengeschäft einsteigen	Axel Schwarz	Ende 2005 gab es viel Wirbel um die Person Dr. Hartmut Mehdorn und den Einstieg der Bahn in das Hafengeschäft. Auf der einen Seite der Umschlagplatz Hamburg, der im Ranking der Weltcontainerhäfen auf Platz 8 liegt und dringend Investorenkapital benötigt, damit der Platz verteidigt oder vielleicht ausgebaut werden kann. Auf der anderen Seite haben wir es mit einer großen Aktiengesellschaft zu tun, deren Anteilseigner die Bundesrepublik Deutschland ist und deren Volksvertreter sich noch nicht darüber im Klaren sind, wie sie den Konzern an die Börse bekommen.	IV	9	2006			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Stefan Temme	Hafen und Bahn: Doppel spielt im Containerverkehr seine Stärken aus	Von Januar bis April 2006 hat die Hamburger Hafenbahn trotz aller Probleme eine Steigerung ihrer Verkehre um 14,6?% verzeichnet, so die Hamburger Hafenverwaltung Port Authority im Mai. Nicht nur in Hamburg hat der Bahnanteil des Gütertransports vom oder zum Hafen überproportional zugenommen. Auch in den Binnenhäfen verzeichnen die Hafenbahnen im Fahrwasser des rasant wachsenden Containerverkehrs satte Zuwachsraten.	IV	9	2006		426	427
Diverse Probleme nicht gelöst	Eckhard-Herbert Arndt	Die Betuwelijn ist das künftige „Rückgrat“ der niederländischen Verkehrswirtschaft und eine europäische Verkehrsader von Spitzenrang, so Vertreter der Bahnen. Die Anschlussarbeiten auf deutscher Seite werden sich jedoch noch einige Jahre hinziehen. Das führt nicht zuletzt zu Unmut in den betroffenen Gemeinden am Niederrhein über Verzögerungen beim Lärmschutz.	IV	9	2006		427	428
Der PanEuropäische Verkehrskorridor III – eine Verkehrsachse der Zukunft	Brigitte Wunderlich	Einer der zehn prioritären Verkehrskorridore, welche die EU zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen zwischen der EU und den Nachbarstaaten festgelegt hat, ist der PanEuropäische Verkehrskorridor III (PEK III). Im Vorfeld der Revision des Paneuropäischen Netzwerks berichtet das Korridorsekretariat über die fachliche und organisatorische Verwaltungsarbeit für den PEK III, speziell die Aufgaben im mittelfristigen Zeitraum.	IV	9	2006		429	431
Delivering transport excellence - ITS World Congress & Exhibition 2006		The 13th ITS World Congress & Exhibition, being staged in London from 8-12 October 2006, will demonstrate yet another major step forward for the ITS community.	IV	9	2006			
Chance für die Region Berlin-Brandenburg - Flughafen BBI: Neue Perspektiven durch Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts	Manfred Fricke		IV	9	2006			
Verkehrspolitisches Gedächtnis? - Zehn Jahre Regionalisierung und wer sich die Erfolge zurechnet	Gerd Aberle		IV	6	2006		251	251
Neue Rahmenbedingungen für die LKW-Maut - EG-Richtlinie wurde geändert	Peter Mückenhausen	Am 27. März 2006 hat der Rat der Europäischen Union die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge geändert. Der Rat hat dabei alle Änderungen übernommen, die das Europäische Parlament an dem gemeinsamen Standpunkt des Rats vorgenommen hatte (Dokument PE-Cons 3682/9/05 – Rev. 9 – vom 17. Mai 2006).	IV	6	2006		259	262
Mautautobahnen in Italien: Privatisierung und Regulierung	Alexander West	Während in Deutschland bisher nur in einem geringen Umfang von den Möglichkeiten der Privatfinanzierung bei der Straßeninfrastruktur Gebrauch gemacht wird, können privatfinanzierte Mautstraßen in Italien auf eine lange Tradition zurückblicken. Ein Großteil des italienischen Mautautobahnnetzes wurde jedoch in der Nachkriegszeit von der zur Staatsholding IRI gehörenden Autostrade-Gesellschaft errichtet, betrieben und im Jahr 1999, im Zuge der Auflösung der IRI, privatisiert. Die Erfahrungen mit der privaten Bereitstellung von Autobahnen in Italien sind auch für die Diskussion in Deutschland von Interesse, weil hier immer noch Zweifel an der Funktionsfähigkeit privater Autobahnen bestehen.	IV	6	2006		263	266
Europäische Schienenverkehrsstudie 2006 – Aufbruch in unsichere Zeiten	Volker Elders, Thorsten Pulver, Rolf Reinecke	Der europäische Schienenverkehrsmarkt verändert sich dramatisch. Die Befragung von 27 Topbahnmanagern aus 13 kontinentaleuropäischen Ländern im Jahr 2005 verdeutlicht die veränderten Rahmenbedingungen und künftigen Entwicklungen auf dem europäischen Schienenverkehrsmarkt. Thematisiert werden Konsequenzen für Unternehmen und unternehmerische Reaktionen auf die neuen Herausforderungen. Die Befragung wurde von der internationalen Unternehmer-Beratung Droege & Comp. GmbH gemeinsam mit der Universität Gießen durchgeführt.	IV	6	2006		267	272
Ausbau von Regionalflughäfen: Millionengrab für Steuermittel	Eric Heymann	In Deutschland gibt es derzeit eine Vielzahl von Plänen zum Ausbau von regionalen Airports zu internationalen Verkehrsflughäfen. Viele Lokalpolitiker hoffen darauf, die Wachstumsstory des Flughafens Hahn, der inzwischen als internationaler Verkehrsflughafen eingestuft wird und im Jahr 2005 auf ein Passagieraufkommen von etwa 3 Mio. kam, in ihrer Region zu wiederholen. Wenngleich der Flughafen Hahn noch immer rote Zahlen schreibt, ist die Aussicht auf einen regionalen Wirtschaftsaufschwung mit neuen Arbeitsplätzen in strukturschwachen Regionen für politische Entscheidungsträger verlockend.	IV	6	2006		275	276
Speditionelle Auftragsdisposition eines mittelständischen Transporteurs	Andrzej Jan Jurczyk, Herbert Kopfer, Marta Anna Krajewska	Speditionsunternehmen mit eigenem Fuhrpark müssen im Rahmen ihrer Auftragsdisposition entscheiden, ob sie die vorliegenden Transportaufträge mit eigenen Fahrzeugen selbst durchführen wollen (Selbsteintritt) oder sie an einen anderen Frachtführer weiter verkaufen (Fremdvergabe). Im Rahmen des Selbsteintritts hat dann die Tourenplanung der eigenen Transportkapazitäten zu erfolgen. Bei der Fremdvergabe können die Kosten, die durch die Durchführung des Transports durch Dritte entstehen, auf Grund geeigneter Gestaltungsmaßnahmen minimiert werden. Der Gesamtprozess wird als integrierte Auftragsdisposition bezeichnet. Eine integrierte Auftragsdisposition besteht aus mehreren Stufen, auf denen die menschlichen Entscheidungsträger auf Grund unterschiedlicher Kriterien die Aufträge einplanen.	IV	6	2006		275	279

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Qualität muss stimmen - Terminalbetreiber arbeiten an Kapazität und Qualität	Kerstin Zapp	Welche Faktoren sind wichtig, um noch mehr Transporte für den Kombinierten Verkehr gewinnen zu können? Darüber sprach „Internationales Verkehrswesen“ mit Manfred Michel, einem der Geschäftsführer der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS).	IV	6	2006		281	282
Containerboom: Chance für den KV	Christian Jung	Der Frachtumschlag in den deutschen Seehäfen hat einen neuen Höchststand erreicht. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts wurden im vergangenen Jahr fast 285 Mio. t an Nord- und Ostsee umgeschlagen, 4,8?% mehr als 2004. Seit 1992, als zum ersten Mal gesamtdeutsche Zahlen veröffentlicht wurden, hat sich das Volumen damit um fast 56?% erhöht. Doch je mehr Fracht in den deutschen Seehäfen abgefertigt wird, unso leistungsfähiger müssen auch die Vor- und Nachlaufwege sein.	IV	6	2006		283	284
Wohin geht die Reise der GVZ?	Steffen Nestler, Thomas Nobel	Welche Entwicklungspotenziale haben die Güterverkehrszentren in Deutschland im Zuge globaler Entwicklungen? Der Beitrag orientiert sich an acht für die Logistikbranche affinen Trends, die von Prof. Peter Klaus1 schon im Jahr 2003 identifiziert worden sind.	IV	6	2006		285	287
Routen suchen - ECO4LOG: Projekt an der Nahtstelle zwischen EU-Ost-Erweiterung und intermodalem Güterverkehr	Herbert Sonntag, Bertram Meimbresse	Erhebliche Zuwächse werden für den Güterverkehr zwischen den alten und den neuen EU-Staaten prognostiziert. Diesem Transportaufkommen steht eine bislang ungenügend ausgebaute Infrastruktur gegenüber. Zur Bewältigung der Güterverkehrsströme ist es notwendig, die Potenziale aller Verkehrsträger zu mobilisieren. Welchen Beitrag dazu ein Interreg-Projekt leisten kann, wird anhand ausgewählter Zwischenergebnisse nachfolgend dargestellt. Schwerpunkt des Beitrags ist die Vorstellung des web-basierten Auskunftssystems für Planer intermodaler Transportketten, welches im Projekt entwickelt wurde.	IV	6	2006		287	290
EU-Beitrittskandidaten verbinden die Märkte Westeuropas mit Russland - Logistikmarkt in Rumänien und Bulgarien	Stefan Temme	Osteuropa gewinnt bei den Anbietern von Logistikdienstleistungen weiter an Attraktivität. Als Wachstumsmotoren stufen Experten Polen, Tschechien, Ungarn und die Slowakei ein. Mit Blick auf den Anfang kommenden Jahres angestrebten EU-Beitritt wird ebenfalls Rumänien und Bulgarien ein Wachstumsschub prognostiziert – auch als Logistikstandort. Denn beide Länder werden mit ihrem EU-Beitritt zu einem wichtigen Bindeglied zwischen den westeuropäischen Ländern und Russland.	IV	6	2006		291	292
Chancen gehen nie verloren. Die man selber versäumt, nutzen andere.	Volkmar W. Kübler		IV	6	2006		302	302
Logistikeuphorie - Die Diskussion berauscht sich an sich selbst	Gerd Aberle		IV	5	2006		187	187
Luftverkehrsstandort Deutschland – planlos?	Andreas Kossak	Der Druck wächst. Im November 2003 wird ein „Positionspapier der Luftfahrtbranche in Deutschland“ veröffentlicht. Unter dem Titel „Fakten zum Luftverkehrsstandort Deutschland“ geht es „auf die öffentliche Diskussion über Subventionen, Wettbewerb und Umwelt im Luftverkehr“ ein. Im Februar 2004 gibt die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) die Ergebnisse einer Studie zum Thema „Gesellschaftliche und ökonomische Impulse europäischer Flughäfen“ heraus. Im Oktober 2004 wird von einer „Initiative Luftverkehr in Deutschland“ ein „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb“ vorgelegt. Im Juni 2005 veröffentlicht der ADV „Kernpositionen“ unter der Überschrift „Deutschland braucht leistungsfähige Flughäfen“.	IV	5	2006		195	198
Nutzung von Verkehrsinformationsdiensten - Eine empirische Untersuchung des Routenwahlverhaltens am Beispiel BMW ASSIST	Klaus Bogenberger, Alexa Heucke, Berthold H. Hass	Stau ist grundsätzlich eine sich selbst zerstörende Prognose [Schreckenberg, zitiert in BMW AG (2005); BMW Magazin connect 1, S. 11]. Denn je nachdem, welche Route die nachkommenden Fahrer wählen, kann ein Stau wachsen, sich auflösen oder sich verlagern. Für eine sinnvolle Kommunikation von Staumeldungen ist es daher wichtig, den Einfluss von Verkehrsinformationen auf das Routenwahlverhalten eines Fahrers möglichst genau abzuschätzen.	IV	5	2006		200	205
Gibt es alternative Lösungen zu Check-In-/Check-Out-Systemen? - Kontaktlose Chipkarten bei ÖPNV-Verkehrsverbünden	Siegfried Holz	Ein Fahrkartensystem, welches nur einen Check-In-Vorgang vom Fahrgast verlangt und auf den Check-Out-Vorgang ganz verzichtet, ermöglicht bereits sehr genaue Daten über die Verkehrsvorgänge von Fahrgästen in ÖPNV-Liniennetzen.	IV	5	2006		206	210
„Mobilität in Deutschland 2002“ im Wochen- und Jahresgang	Jens Rümenapp, Ines Seiler, Imke Steinmeyer	Die Daten der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2002“ bieten Grundlagen und Anknüpfungspunkte für eine breite Palette wissenschaftlicher und ökonomischer Fragestellungen. Im Rahmen des BMVBS-Forschungsprojekts „Auswertung der Erhebung Mobilität in Deutschland 2002 (MiD 2002) in Bezug auf Wochen- und Jahresgang“ wurden wichtige Erkenntnisse zu zeitlichen Schwankungen von Mobilitätskennwerten gewonnen. Wochentagstypen und Jahresgangphasen mit annähernd gleicher Charakteristik wurden identifiziert, Korrekturfaktoren zwischen den Kennwerten einzelner Wochentage, Wochentagstypen und Jahresgangphasen ermittelt und Empfehlungen für die Festlegung von Erhebungszeiträumen formuliert.	IV	5	2006		211	216

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Polnische Eisenbahnen im fünften Jahr der Personenverkehrsreform	Rafa? ?aszkiewicz	Von dem gesamten Netz der polnischen Bahnen mit etwa 24000 Streckenkilometern vor der Wende stand dem staatlichen Unternehmen PKP am Ende des Jahres 2000 noch eine gesamte Betriebslänge von circa 21000 km zur Verfügung. Kurz vor dem Ende des 20. Jahrhunderts war die Organisation des staatlichen Unternehmens Polskie Koleje Pan´stwowe (PKP) auf drei Sektoren für die grundsätzlichen Tätigkeiten aufgeteilt. Das waren: Infrastruktur, Personenverkehr und Cargo. Dem letzten Sektor wurde nicht nur der Güterverkehr, sondern auch der ganze Fahrzeugpark der PKP mit den Wagenbetriebswerken und Lokomotivbetriebswerken zugeteilt. Das war der Ansatz, um der in der Zukunft entstehenden Aktiengesellschaft gemäß den EU-Regelungen die Trennung des Verkehrs vom Netz zu erleichtern.	IV	5	2006		216	219
Nachverhandlungen erforderlich - VDV und Verkehrsverbände gegen pauschale Kürzung der Regionalisierungsmittel	Kerstin Zapp	Ende des Monats steht die VDV-Jahrestagung in Bochum an und es gibt ein besonders dringliches Thema: Liberalisierung und knappe Kassen – Zeitenwende im öffentlichen Verkehr“. Die Regionalisierungsmittel sollen gekürzt werden. – Muss nun jeder fünfte Zug im Nahverkehr gestrichen werden?	IV	5	2006		221	221
Woher kommt das Geld für den ÖPNV? - Die Finanzierung des lokalen Verkehrs in Hessen	Ralf Scholz	Die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland wird zu großen Teilen über den Bund geregelt, in den einzelnen Ländern erfolgt die Verteilung der Mittel jedoch sehr unterschiedlich. Die finanziellen Zuwendungen insgesamt sind vielfältig und werden auf Grund diverser Gesetze und Verordnungen gewährt. Wie sieht das in der Praxis aus und welche Probleme treten auf?	IV	5	2006		222	223
Informationen gekonnt gebündelt - Integrierte dynamische Fahrgastinformation in einem heterogenen Verbundraum	Hans-Werner Franz	In Berlin und Brandenburg leben rd. 6 Mio. Einwohner auf rund 30000 km²: 3,5 Mio. in Berlin und 2,5 Mio. in Brandenburg. Dabei liegen die Einwohnerzahlen außerhalb des engeren Raums um Berlin teilweise bei unter 30 Einwohnern pro km². Für diesen heterogenen Raum galt es, ein integriertes Konzept für die Fahrgastinformation und Anschlusssicherung auf der Basis von Ist-Daten zu entwickeln und umzusetzen.	IV	5	2006		224	225
Der Bus ist noch nicht abgefahren - DB Stadtverkehr verändert die Verkehrswelt	Axel Schwarz	Die Kommunen leiden seit langer Zeit unter chronischem Geldmangel. Die zarten Pflänzchen der positiven Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) drohen wieder einzugehen, nachdem die neue Bundesregierung die Zuwendungen ab 2007 zu kürzen beabsichtigt.	IV	5	2006		226	230
Neue Bahnen braucht das Land - Neue Fahrzeuge für den Stadt- und Regionalverkehr	Christoph Müller	In jüngster Zeit hat es im Schienenfahrzeugbereich für den Stadt- und Regionalverkehr einige interessante Bestellungen und Auslieferungen gegeben. So ist wieder ein Impuls für den Bereich der Hochflurfahrzeuge im städtischen ÖPNV zu erkennen, nachdem auf diesem Gebiet länger sehr wenig passiert ist. Aber auch für den Regionalverkehr werden weiterhin neue Fahrzeugtypen entwickelt, obwohl das Angebot auf dem Markt bereits groß ist.	IV	5	2006		231	232
Überlange Busse werden salonfähig	Christoph Müller	In den Busbereich ist in jüngster Zeit in Deutschland Bewegung gekommen: Galten bislang als Längenobergrenze die maximal zulässigen 18,75 m als das Maß der Dinge, wird nun für längere Fahrzeuge der Weg immer mehr geebnet.	IV	5	2006		231	232
Innovation für einen umweltfreundlichen Stadtverkehr - Das Projekt „Gentlecar“	Ralf Haase, Felix Huber	Die Erhaltung von Mobilität gehört zu den Lebensgrundlagen der modernen Gesellschaft. Heute besteht weitgehend Konsens darüber, dass Mobilität nachhaltig, d. h. zukunftsorientiert, zu sichern ist. Damit steht zuallererst die Verkehrspolitik in der Pflicht, welche dafür den ordnungspolitischen Rahmen und zugleich die benötigte Infrastruktur bereitstellen muss.	IV	5	2006		233	234
Wie Auto-mobil sind die BMW Mitarbeiter?	Thomas Röhr	1,33 Mio. Automobile der Marken BMW, Mini und Rolls Royce sowie etwa 100 000 Motorräder produzierte die BMW Group 2005 mit weltweit ca. 106 000 Mitarbeitern. In Deutschland sind ca. 80 000 Mitarbeiter tätig. Diese verteilen sich im Wesentlichen auf die Zentrale und das FIZ in München (20 300 Mitarbeiter) sowie die Werke in Dingolfing (22 000 Mitarbeiter), München (11 000 Mitarbeiter) und Regensburg (10 000 Mitarbeiter). Das jüngste Werk steht in Leipzig und nahm im März 2005 die Fahrzeugproduktion auf. Hier werden mittelfristig 5500 Arbeitsplätze entstehen. Diese Konzentrationen von Arbeitsplätzen erzeugen Verkehr, der von Teilen der Gesellschaft als störend empfunden wird.	IV	5	2006		235	238
Von Sänftenträgerschaft bis Stadtbahn	Ralf Haase	In einer Urkunde vom 31. März 1206 wird Dresden erstmals schriftlich erwähnt, doch die beiden Siedlungskerne am rechten und linken Elbufer sind schon viel älter. Am Elbübergang der bedeutenden Handelsstraße von West nach Ost gelegen, war auch Verkehr von Anfang an ein Thema der Stadt. Zur 800-Jahrfeier finden Verkehr und Mobilität entsprechend Berücksichtigung.	IV	5	2006		239	239
Braucht Deutschland die weltgrößten Transport- und Logistikunternehmen?	Sebastian Kummer		IV	5	2006		246	246
Eine zweite Entschuldungsrunde für die DB AG?	Gerd Aberle	Das Ergänzungsgutachten von Booz Allan Hamilton schönt die Variante Eigentumsmodell	IV	4	2006		131	131
Multimodale Verkehrsmittelnutzer im Alltagsverkehr - Zukunftsperspektive für den ÖV?	Klaus J. Beckmann, Bastian Chlond, Tobias Kuhnimhof, Stefan von der Ruhren, Dirk Zumkeller	Untersuchungen zum Verkehrsmittelwahlverhalten und zur individuellen Verkehrsmittelverwendung zeigen, dass etwa die Hälfte der Auto fahrenden Bevölkerung auch Kunde des ÖVs ist. Diese als „Multimodale“ bezeichnete Verkehrsteilnehmergruppe wird voraussichtlich in Zukunft ein immer wichtigeres Kundensegment für den öffentlichen Verkehr. Ursache ist die u.a. demografisch bedingte Abnahme des Anteils der ÖV-gebundenen Bevölkerungsgruppen (Kinder, Jugendliche, nichtmotorisierte ältere Menschen), welche die derzeitige Stammkundschaft des ÖVs bilden.	IV	4	2006		138	145

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Umwelt- und marktorientierte Fernstraßenentwicklung in Deutschland - Strategien für eine konzeptionelle Neuordnung der Bundesverkehrswegebereitstellung	Steffen Hentrich	In seinem kürzlich veröffentlichten Sondergutachten „Umwelt und Straßenverkehr“ wies der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) auf wesentliche Defizite der Verkehrswege- und Raumplanung des Bundes hin. Kernpunkte seiner Reformvorschläge waren dabei eine konzeptionelle Neuordnung der Bundesverkehrswegeplanung, der marktorientierte Neu- und Ausbau von Fernstraßenverbindungen sowie eine konsequente mautbasierte Nutzerfinanzierung dieser Verkehrsprojekte. In diesem Beitrag wird dieser Reformansatz ausgehend von einer kurzen Problemanalyse der gegenwärtigen Planung und Bereitstellung der Fernstraßeninfrastruktur näher erläutert.	IV	4	2006		146	150
Unternehmensführung im Schienengüterverkehr mit Kennzahlen	Jochen Christoph, Thomas Kühne, Christian Schneider	Nur wer es schafft, seine Kosten bei gleichzeitig hoher Qualität der Leistungserstellung im Griff zu haben und obendrein flexibel ist, um sich auf ein sich veränderndes Umfeld rasch einstellen zu können, wird als Schienengüterverkehrsunternehmen erfolgreich und damit dauerhaft am Markt agieren können. Dazu bedarf es eines funktionierenden Controllings als Subsystem der Unternehmensführung zur Unterstützung der betrieblichen Informations-, Planungs-, Steuerungs- und Kontrollfunktionen. Hierbei wird Kennzahlen eine zentrale Bedeutung für das Controlling und damit für die Unternehmensführung zuerkannt, weil sie sich als Instrumente zur entscheidungsbezogenen Informationsbereitstellung und -verdichtung auszeichnen.	IV	4	2006		151	155
Transitverkehr am Oberrhein	Georg Speck	Der nachfolgende Text beruht auf einem Bericht, den der Verfasser als Leiter der Arbeitsgruppe Verkehrspolitik der deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz (ORK), einer grenzüberschreitenden Behördenkooperation der Regionen am Oberrhein, im Dezember 2004 dem Plenum der ORK vorgelegt und den diese zustimmend zur Kenntnis genommen hat. Nach weiterführenden Diskussionen, u.a. mit Vertretern der Wirtschaft, und entsprechender Anpassung soll er nun in das geplante verkehrspolitische Leitbild der ORK einfließen.	IV	4	2006		156	158
Schuldenlast der öffentlichen Hand und Großprojekte im Schienenverkehr - Beispiel Stuttgart 21 + Neubaustrecke Stuttgart – Ulm	Volkhard Jung	In Zeiten knappen Geldes der öffentlichen Hand muss bei Großprojekten besonders vordringlich eine Prioritätenreihenfolge anhand des volkswirtschaftlichen Nutzens erstellt werden. Da Nutzerfinanzierungen beim Schienenverkehr kaum möglich und machbar sind, wären auch Vorfinanzierungen durch einzelne Bundesländer problematisch, wenn damit die Prioritätenreihenfolge verändert werden soll. Denn dadurch haben Bundesländer die Vorfinanzierungskapitalkosten zu tragen. Schließlich haben auch die Bundesländer einen Anteil von 33% am gesamten Schuldenberg der öffentlichen Hand.	IV	4	2006		159	161
Containerflut stellt Häfen vor Probleme	Behrend Oldenburg	Die jüngsten Umschlagergebnisse der Containerhäfen in aller Welt haben es bestätigt: Ein Ende der Containerflut ist nicht in Sicht. So positiv die Zahlen für Reeder und Terminalbetreiber auch sind – die weitgehend ausgeschöpften Kapazitäten zahlreicher Seehäfen könnten schon bald zu einer Bremse für den Welthandel und die Globalisierung werden. Zu diesem Schluss kommt eine Studie der Hypo-Vereinsbank, die in Zusammenhang mit dem britischen Beratungshaus Drewry Shipping Consultants in 2005 erstellt wurde.	IV	4	2006		163	164
Grünbuch kein Prototyp		Dem Ziel einer integrierten EU-Meerespolitik ist die Europäische Kommission mit ihrem Entwurf eines Grünbuchs einen Schritt näher gekommen. Doch der Kampf um Einfluss bei der Ausgestaltung geht in die nächste Runde. Das Spannungsfeld erläutert der federführende Fischereikommissar der EU, Joe Borg, im Gespräch mit Christian Dahm.	IV	4	2006		165	165
Vom Lumpensammler zum logistischen Systempartner: Kurzstreckenseeverkehr in Europa ist weiter auf dem Vormarsch – große Investitionen in den Häfen	Eckhard-Herbert Arndt	Die Zeiten sind vorbei, als der Küstenschifffahrt der Ruf eines eher nachgeordneten, vielleicht auch etwas rückständigen Bereichs der Seeschifffahrt anhaftete. Heute genießt der Kurzstreckenseeverkehr oder auch Short Sea-Verkehr in Europa ein hohes, weiter wachsendes Ansehen. Er gilt als hoch professionell, innovativ und äußerst wachstumsstark.	IV	4	2006		166	167
Europas Häfen hoch im Kurs: Short Sea Shipping – was ist wirklich drin?	Georg Waischnor	Short Sea-Verkehre sind Transporte von Gütern und Passagieren über das Wasser zwischen Häfen in ganz Europa oder zwischen Häfen außerhalb Europas, welche eine gemeinsame Küstenlinie mit Europa haben. Sie beinhalten nationale und internationale Seetransporte, Fähren und Feederschiffe von und zu den Inseln sowie auf Flüssen und Seen. Die konsequente Nutzung aller Verkehrsträger ist eine Notwendigkeit, um die Mobilität zu gewährleisten. Die Schifffahrt hat noch Kapazitäten frei.	IV	4	2006		168	170
Einige gute Geschäfte auf der Ostsee	Kerstin Zapp	Viele Reedereien im Ostseefährverkehr können sich über das Jahr 2005 nicht beklagen. Die meisten berichten von steigendem Aufkommen trotz Überkapazitäten und gestiegenen Treibstoffkosten. Doch einige Routen haben zu kämpfen. Hier ein paar Streiflichter.	IV	4	2006		170	170
Wohin führt der Weg der Post in Europa?	Christian Dahm	Bei der Liberalisierung der EU-Postmärkte geht es ans Eingemachte: Noch vor Ende 2006 will die Europäische Kommission entscheiden, wie es weitergehen soll, wenn Ende 2009 die aktuelle EU-Postrichtlinie ausläuft. Die heikle Aufgabe der Kommision erläuterte Binnenmarktkommissar Charly McCreevy dem DVZ-Korrespondenten in Brüssel, Christian Dahm.	IV	4	2006		171	172

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Es läuft gut - Kurier-, Express- und Paketdienste	Kerstin Zapp	Der KEP-Markt wird in Deutschland von vier weltweiten Anbietern dominiert: UPS, FedEx, Deutsche Post/DHL Global Mai/Exel und TPG/TNT heißen die Markführer. Und zumindest zum Zeitpunkt einer Studie der Mercer Management Consulting, München, die 2005 veröffentlicht wurde, waren die Margen der KEP-Dienste nach Meinung der Berater durchaus komfortabel. Sie lagen in dieser Untersuchung des Logistikmarkts mit 7,3 Prozent an der Spitze der Logistikdienstleister. Grund: gut ausgelastete, kostenoptimierte Netzwerke mit effizienten Geschäftsprozessen. Berücksichtigt wurden natürlich auch weitere Anbieter – etwa Hermes, GO!, GLS, DPD und trans-o-flex.	IV	4	2006		172	172
Nagelprobe Luftfrachtsicherheit: Funktionierende Security-Prozesse mehr denn je ein strategischer Vorteil	Peter Kosicki	Transportsicherheit bleibt für die KEP-Branche ein vordringliches Thema: Erst musste sie mit Öffnung der EU-Grenzen verstärkt der organisierten Kriminalität begegnen, dann kam der Terrorschock am 11. September 2001. Wie gut die Transportunternehmen ihre Hausaufgaben seitdem erledigt haben, bringt nun das neue Luftsicherheitsgesetz ans Licht. Denn nur wer seit Jahren in umfassende Sicherheitskonzepte investiert hat, kann seinen Kunden Sorgen – und Verantwortung – abnehmen.	IV	4	2006		173	175
Die Politik treibt die Bahn auf die Straße	Klaus Milz		IV	4	2006		182	182
Wenn Ausländer nicht gleichgestellt werden wollen .... Das Brüssel-Berliner-Kompensationstheater mit Drehbuch- und Regieproblemen	Gerd Aberle		IV	3	2006		63	63
Konsum und Verkehr – Mobilität im Rückwärtsgang?	Achim Diekmann	Als Zwischenglied und Endprodukt bildet der Verkehr einen Teil der Produktion und des Verbrauchs von Gütern und Dienstleistungen. Dabei bindet er Ressourcen, teils unmittelbar in den mit der Verkehrserzeugung befassten Bereichen, teils in deren Vorfeld. Seine Bedeutung als wirtschaftlicher Leistungsträger leitet sich aus dem Umfang dieser die Vorleistungsbereiche mit einschließenden Ressourcenbindung ab. Sie findet ihren Ausdruck in der dem Verkehr direkt und indirekt zuzuschreibenden Wertschöpfung.	IV	3	2006		72	78
„Schwarze Listen“ – mehr Sicherheit im Luftverkehr?	Andreas Knorr	Am 17. August 2005 kündigte der für das Verkehrswesen zuständige EU-Kommissar Jacques Barrot die baldige Veröffentlichung einer zentralen „schwarzen Liste“ (mutmaßlich) unsicherer Fluggesellschaften an. Anlass war eine Absturzserie in der ersten Augusthälfte. Während glücklicherweise alle Passagiere die Bruchlandung eines Airbus A 340 der Air France in Toronto am 2. August überlebten, starben bei drei weiteren Abstürzen insgesamt 297 Menschen, überwiegend EU-Bürger. Bereits wenige Tage später veröffentlichten die zuständigen Aufsichtsbehörden Frankreichs (Direction Générale de l’Aviation Civile – DGAC), Belgiens (Service public fédéral Mobilité et Transports) und der Schweiz (Bundesamt für Zivilluftfahrt) eigene nationale „schwarzen Listen“ solcher Fluggesellschaften, denen derzeit auf Grund schwerwiegender Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften das Einflugrecht verweigert wird.	IV	3	2006		79	85
Demografischer Wandel und Verkehr: Wirkungen und Konsequenzen	Hartmut H. Topp	Weltweit wächst die Bevölkerung weiter; in großen Teilen Europas aber stagniert sie und wird ab 2015 bei stark zunehmender Alterung schrumpfen. In Deutschland begann die Schrumpfung zunächst in Ostdeutschland kurz nach der Wiedervereinigung: 1989 lebten in Ostdeutschland 16,6 Mio. Menschen, 2003 waren es noch 15 Mio., ein Verlust von 10 % in 14 Jahren. Das lag an der Überlagerung der extrem niedrigen Geburtenrate (0,8 Kinder pro Frau) mit der starken Binnenwanderung in die westlichen Bundesländer in der Umbruch- und Übergangssituation der 1990er Jahre.	IV	3	2006		85	91
Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität	Karl Heinz Schäfer	Nachhaltige Mobilität ist eine langfristig orientierte kommunale Vision. Ohne klar formulierte Zielsetzungen und wiederholte fundierte Überprüfung realisierter Zwischenschritte ist ein Erreichen dieser Vision kaum denkbar. Das Modellvorhaben „Mensch – Stadt – Verkehr – Umwelt“ des Umweltbundesamts diente dazu, auf Grundlage der Erfahrungen in mehreren Modellstädten praxistaugliche Qualitätsziele und Indikatoren sowie einen Vorschlag zu deren Anwendung in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung zu erstellen.	IV	3	2006		92	98
Welche Perspektiven hat der Verkehr auf dem Wasser und in der Luft? - Zweiter Teil der Umfrage im Herausgeberbeirat von „Internationales Verkehrswesen“	Kerstin Zapp	Welche Tätigkeitsschwerpunkte ergeben sich für 2006 in den Verbänden, den Unternehmen und den Hochschulen, die sich vorrangig mit „Verkehr“ beschäftigen? Welche Wünsche an die Politik haben die Betroffenen? Und wie schätzen Vertreter aus Wissenschaft und Wirtschaft die mittelfristige Entwicklung bei Mobilität, Verkehr und Logistik ein? Danach haben wir die Mitglieder des Herausgeberbeirats von „Internationales Verkehrswesen“ befragt. Hier der zweite Teil der Statements mit Aussagen zu den Bereichen Binnenschifffahrt, Schiffbauindustrie, Seeschifffahrt und Luftverkehr.	IV	3	2006		100	102

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Luftverkehr: Technologien und Konzepte zur nachhaltigen Wachstumssicherung - 13. Luftverkehrsforum der DVWG 2006	Uwe Klingauf	Eine deutliche Konjunkturbelebung erfährt derzeit der Luftverkehr. Nach den Rückschlägen der vergangenen Jahre infolge der Anschläge vom 11. September 2001 und der SARS-Krise lag das Wachstum der weltweiten Flugbewegungen im Jahr 2004 bei 10,5 %. Diese Erholung setzt sich weiter fort. Das langfristige Wachstum liegt bei über 4 % pro Jahr, so dass in den nächsten 15 Jahren eine weitere Verdoppelung des Luftverkehrs erwartet wird. Das führt zunehmend zu Engpässen in den stark frequentierten Lufträumen wie über Europa sowie an den großen Hubs wie Frankfurt. Gleichzeitig werden die Umwelteinflüsse des Luftverkehrs, wie Lärm und Emissionen, als zunehmend negativ empfunden.	IV	3	2006		103	103
Preiswahrnehmung bei europäischen Low Cost Airlines - Eine phänomenologisch-explorative Untersuchung anhand von Fokusgruppen	Mark Friesen	Kunden nehmen die Preise europäischer Low Cost Airlines (LCAs) nicht auf Grund der tatsächlich beobachtbaren Preise wahr, sondern vergleichen jeden externen Preisstimulus mit subjektiv gebildeten Referenzpreisen. Sowohl intermodale als auch intramodale und modalfremde Referenzpreise helfen den Passagieren bei der Findung komparativer Preiseinschätzungen. Es konnte anhand von vier Fokusgruppen gezeigt werden, dass zwischen verschiedenartigen Kundengruppen veritable Unterschiede bei der Perzeption der Preise europäischer LCAs und deren empfundener Fairness bestehen. Eine allzu starke Senkung und Variation der funktional-intramodalen Referenzpreise kann negative Folgen für die Preiswahrnehmung haben.	IV	3	2006		104	107
Politik unterstützt Wettbewerbsfähigkeit	Kerstin Zapp	In der Koalitionsvereinbarung signalisiert das Kapitel „Wachstumsbranche Luftverkehr“, dass die neue Regierung in der Luftverkehrswirtschaft einen zentralen Wirtschaftsfaktor für Deutschland und einen verlässlichen Partner sieht. Die Bundesregierung sichert der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ ihre volle Unterstützung zu. Deren Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur betrachtet sie als Grundlage für ihre weitere Arbeit. Wie es weitergehen soll und muss, wurde in der Januar-Ausgabe des „Politikbriefs“ der Deutsche Lufthansa AG erläutert.	IV	3	2006		107	107
IC-Technik zum Abheben	Werner Bruckner	Technologien aller Art haben in den vergangenen Jahrzehnten die Globalisierung enorm beschleunigt und kräftig zur Steigerung des Flugaufkommens beigetragen. Nun setzen Unternehmen der Luftverkehrsbranche verstärkt Informations- und Kommunikationstechnik (ICT) ein, um ihre internen und übergreifenden Prozesse weiter zu optimieren und Kunden bessere Services zu bieten.	IV	3	2006		108	110
Den gordischen Knoten lösen	Werner Bruckner	Über Entwicklungen in der Luftverkehrsbranche, den Einsatz von Technologien und das ICT-Angebot seines Unternehmens sprach „Internationales Verkehrswesen“ mit Bernd Krakau, Member of the Board des Geschäftsbereichs Services bei T-Systems.	IV	3	2006		110	111
EU-Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt	Jan Naumann	Mit einem mehrjährigen Aktionsprogramm will die EU-Kommission die europäische Binnenschifffahrt fördern. Ziel ist, der wachsenden Überlastung des gesamten Verkehrssystems zu begegnen, indem Güterverkehr auch zu Gunsten der Umwelt auf Binnenschiffe verlagert wird.	IV	3	2006		112	113
Lassen sich Binnenschiffe optimieren?	Kerstin Zapp	Wenn der Paragraf 6b des Einkommenssteuergesetzes nun tatsächlich wieder eingeführt wird, könnte es mit der Modernisierung der Binnenschiffsflotte vorangehen. Hoher Wettbewerbsdruck zwingt die Unternehmen der Binnenschifffahrt zur kontinuierlichen Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit. Um die Flotte auf dem neuesten Stand zu halten, kommen entweder der Neubau von Schiffen oder die nachträgliche Umrüstung in Betracht.	IV	3	2006		114	115
Mit modernen Umschlagterminals Wachstumspotenziale erschließen - Kombinierter Verkehr im Aufwind	Christian Jung	Die Zahlen weisen konsequent in eine Richtung: Im vergangenen Jahr verzeichnete die gesamte Güterverkehrsentwicklung in Deutschland ein Plus von 2,4 %. Aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern legte die Binnenschifffahrt mit 4,9 % am stärksten zu, gefolgt von den Rohrfernleitungen mit 2,5 % und dem Frachtverkehr auf der Schiene mit 2,2 %. Etwas gebremster entwickelte sich die Verkehrsleistung auf der Straße. Sie stieg im Vergleich zu 2004 um 2 %. Zu diesen Ergebnissen kommt der aktuelle Verkehrskonjunkturreport, den das Schweizer Beratungsunternehmen ProgTrans in Zusammenarbeit mit dem Marktforschungsinstitut Prognos erstellt hat. Angesichts dieser Entwicklung kommen dem Kombinierten Verkehr (KV) und leistungsfähigen Umschlagterminals zunehmend Bedeutung zu.	IV	3	2006		115	116
Infrastrukturmittel für die Binnenschifffahrt: Woher nehmen, wenn nicht stehlen …	Dierk Schröder		IV	3	2006		126	126
Marktergebnisse und Wettbewerb - Der intramodale Wettbewerb im Schienenverkehr zeigt Wirkung	Gerd Aberle		IV	07+08	2005			
Privatfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur - Gutachten vom März 2005	Wissenschaftlicher Beirat für Verkehr beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen		IV	07+08	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
LKW-Maut: Erste Erfahrungen in Deutschland	Peter Ruidisch, Gerhard Schulz, Bernd Törkel	Am 1. Januar 2005 wurde in Deutschland erfolgreich die LKW-Maut gestartet. Seit Aufnahme des Wirkbetriebs arbeitet das technisch hoch innovative System ohne Probleme. Die Fahrzeuggeräte, das Internet, die Mautterminals und das Abrechnungssystem stellen ihre Funktionstüchtigkeit und Leistungsfähigkeit tagtäglich im Wirkbetrieb unter Beweis. Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Einhaltung der Bestimmungen nach dem LKW-Mautgesetz vom ersten Tag an wirkungsvoll und effektiv kontrolliert. Die Einführung der LKW-Maut stellt eine der strukturellen Reformen dar, die von der Bundesregierung angepackt wurde, um das Verkehrssystem vor dem Hintergrund des anwachsenden Güterverkehrs fit für die Zukunft zu machen, und die bereits kurz nach ihrer Einführung eine immer größere Akzeptanz im In- und Ausland erzielt.	IV	07+08	2005			
Wettbewerb im ÖPNV Dänemarks – Ein Erfolgsmodell	Martin Haubitz	Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr ist z.B. in den skandinavischen Ländern seit Jahren eine Erfolgsstory, ebenso lange in Deutschland jedoch ein Gegenstand heftigster Diskussionen unter Fachleuten. Dieser Beitrag widmet sich der Frage, inwiefern sich die Erfolge des so genannten „dänischen Modells“ auf Deutschland übertragen lassen, ohne die z.B. von Unternehmensvertretern benannten negativen Auswirkungen erleiden zu müssen. Der Aufsatz beruht auf der Dissertation des Verfassers zum gleichen Thema.	IV	07+08	2005			
Verkehrsstörungserkennung mit FCD-Fahrzeugen in Straßennetzen	Boris S. Kerner, Ralf G. Herrtwich, Sergey L. Klenov, Cesim Demir, Hubert Rehborn, Mario Aleksic´, Andreas Haug, Martin Schwab, Torsten Reigber	Eine Methode für ein kostenoptimales Meldeverhalten von Einzelfahrzeugen (FCD: Floating Car Data) in Verkehrsnetzen bei gleichzeitig guter Verkehrssituationserkennung wird vorgestellt. Es wird gezeigt, dass basierend auf minimal zwei FCD-Nachrichten die wesentlichen Informationen einer Verkehrsstörung in einer Verkehrszentrale erkannt werden können. Die beiden relevanten Zeiträume einer solchen Verkehrsstörung in Verkehrsnetzen sind die Zeiträume, in denen entweder eine Reisezeitzunahme auf Grund des Störungsaufbaus oder eine Reisezeitabnahme wegen des Störungsabbaus stattfindet. Eine statistische Analyse zeigt die hohe Qualität der Rekonstruktion der tatsächlichen Reisezeiten auf Strecken im Netz bereits bei 1,5 Prozent mit FCD ausgestatteten Fahrzeugen und einer Reduzierung des FCD-Meldungsaufkommens der Fahrzeuge durch Unterdrückung redundanter Störungsinformationen. Störungsereignisse mit einer mindestens 20-minütigen Dauer können mit einer Wahrscheinlichkeit von 65 Prozent bei einem Ausstattungsgrad von 1,5 Prozent von FCD-Fahrzeugen erkannt werden, wobei die FCD-Fahrzeuge jeweils nur zwei Nachrichten pro Ereignis senden. Zusätzlich werden Realisierungsaspekte der FCD-Methode in einem Gesamtprozess unter heute möglichen Kommunikationskanälen vorgestellt.	IV	07+08	2005			
Für ein mobiles Europa - 4. Europäischer Verkehrskongress analysierte die künftige europäische Mobilitätsentwicklung	Ralf Haase	Mit der Ausrichtung des 4. Europäischen Verkehrskongresses, der vom 5. bis 8. Juni 2005 in Salzburg stattfand, befindet sich die Europäische Plattform der Verkehrswissenschaften (EPV) in der Kontinuität ihrer wissenschaftlichen Aktivitäten auf europäischer Ebene. Mit dem Ziel, die europäische Verkehrsentwicklung aus wissenschaftlicher Sicht zu begleiten und zu unterstützen, hatte sich die EPV im Jahr 2001 entschlossen, jährlich in einem anderen Mitgliedsland einen internationalen Kongress durchzuführen. Mit Berlin 2002, Stettin 2003, Opatija 2004 und Salzburg 2005 konnte dieses Konzept erfolgreich umgesetzt werden. In der Synthese von strategischen und aktuellen Aufgaben geht es in diesen wissenschaftlichen Veranstaltungen darum, aus der Position des jeweiligen Gastgeberlands gesamteuropäische Problemstellungen des Verkehrs zu untersuchen und mit Lösungsansätzen anzureichern.	IV	07+08	2005			
Umfassendes Angebot - Veranstalter der transport logistic 2005 zogen Bilanz	Kerstin Zapp	40 000 Fachbesucher aus 103 Nationen, 1333 Aussteller aus 51 Ländern, davon 536 internationale Unternehmen (plus 23 Prozent gegenüber 2003), 75000 m2 Fläche, 9000 m2 Freigelände, hervorragende Bewertungen bei Publikum und Ausstellern – der Veranstalter Messe München GmbH bezeichnet die transport logistic 2005 als vollen Erfolg.	IV	07+08	2005			
Neue Perspektiven für die Infrastruktur? - PPP braucht gute Projekte und ganzheitliche Ansätze	Florian Eck, Heribert Kamella	Der Verkehrsinfrastruktur kommt in arbeitsteiligen Volkswirtschaften eine Schlüsselfunktion zu. Ohne leistungsfähige Straßen, Schienen, Wasserstraßen und Flughäfen läge das wirtschaftliche und soziale Leben brach, effiziente Produktion fände nicht statt. Verkehrsinfrastruktur ist folglich ein wesentlicher Standortfaktor.	IV	07+08	2005			
Moderne Logistikstandorte werden zum Erfolgsfaktor	Christian Jung	Als Logistikstandort ist Deutschland weltweit die Nummer eins. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Studie der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Technologien der Logistikdienstleistungswirtschaft (ATL) unter der Leitung von Prof. Peter Klaus. Der Untersuchung zufolge erwirtschaften 60000 Unternehmen mit 2,6Mio. Beschäftigten in der Logistik einen Jahresumsatz von rund 150Mrd. EUR. Damit zählt die Branche zu den bedeutendsten Wirtschaftszweigen in der Bundesrepublik und belegt hinter dem Fahrzeugbau, der Elektrotechnik und dem Maschinenbau den vierten Platz.	IV	07+08	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Moderne Verkehrsleitung mit integrierter Finanzierung - Variables Mautpilotprojekt startet in den USA	Brigitte Moser-Schlicht	Zur Finanzierung des Straßennetzes erheben viele Staaten Steuern. Auf Grund der stetig steigenden Verkehrsdichte reichen die Einnahmen aber nicht mehr aus, um wichtige Verkehrsadern zu erhalten oder auszubauen. Daher ist neben der LKW- nun auch die PKW-Maut in aller Munde. Lösungsansätze dazu reichen von Vignetten bis zu elektronischen Systemen. Dass letztere mehr leisten können als nur Autofahrer zur Kasse zu bitten, demonstriert jetzt Siemens Industrial Solutions and Services mit einem für die Region Seattle entwickelten satellitengestützten Mautsystem.	IV	07+08	2005			
Mehr Verkehrssicherheit durch Galileo	Marius Schlingelhof	Europa will sich mit seinem eigenen Satellitennavigationssystem Galileo vom amerikanischen GPS emanzipieren. Doch eine erfolgreiche Markteinführung nach den etablierten Systemen wird sehr von so genannten „Killer-Applikationen“ mit Alleinstellungsmerkmalen abhängen, die auch eine langfristige Finanzierung des Galileo-Betriebs ermöglichen. Auf der Suche nach solchen Anwendungen bieten sich beispielsweise sicherheitskritische Möglichkeiten im Straßenverkehr an, wo ein enormer Druck zur Lösung anstehender Verkehrsprobleme und Senkung der Stau- und Unfallzahlen besteht.	IV	07+08	2005			
Viele Möglichkeiten noch nicht ausgereift - Kraftstoffalternativen	Kerstin Zapp	Die Feinstaubrichtlinien haben das Thema „alternative Kraftstoffe“ wieder ganz nach oben gespült: Worauf soll man setzen? Erdgas, Biodiesel, synthetische Biokraftstoffe, Brennstoffzellen, Hybridtechnologien, SCR-Technologie oder Partikelfilter mit Abgasrückführung? Wie lange können herkömmliche Motoren noch weiter optimiert werden? Und was kann man sich leisten?	IV	07+08	2005			
Der Ingenieur der Bahntechnik benötigt neue Qualifikationen	Claudia Langowsky, Ingo Anhorn, Jürgen Gerlach, Iris Utzmann, Helmut Blochwitz	Durch die Globalisierung und Internationalisierung der Märkte unterliegen die Unternehmen der Bahnindustrie in Deutschland einem verschärften Konkurrenzdruck, der u. a. eine beschleunigte Innovationsdynamik und eine erhöhte Komplexität der zu beherrschenden Prozesse zur Folge hat. Dadurch haben sich die Qualifikationsanforderungen an die heutigen Hochschulabsolventen in der Bahnbranche gewandelt. Zu den neuen Anforderungen gehören neben soliden Kenntnissen im Projektmanagement auch betriebswirtschaftliche Kenntnisse und das Verständnis für das Gesamtsystem Bahn. Daneben werden neue Themenfelder wie das RAMS-Management oder LCC-Betrachtungen für den heutigen Ingenieur immer bedeutender. Ebenso gilt dies für die so genannten Soft-Skills, wobei die Kommunikationsfähigkeit besonders hervorzuheben ist, d.h. Tätigkeit und Ergebnisse in prägnanter Form zusammenfassen und kommunizieren zu können. Dies ergab jüngst eine Studie des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. bezüglich der Qualität der Lehre und Ausbildung in der Bahnbranche.	IV	07+08	2005			
Zwischen den Mühlsteinen der europäischen Verkehrspolitik - Der digitale Tachograf	Georg Pachta-Reyhofen		IV	07+08	2005			
Private Verkehrswegefinanzierung: Aus Fehlern lernen - Die Ursachen der Krisen bei Betreibermodellen sind bekannt	Gerd Aberle		IV	01+02	2005			
Mautausweichverkehre	Sebastian Kummer, Philipp Nagl	Mit der Einführung der fahrleistungsabhängigen LKW-Maut verändert sich nicht nur die Transportkostenhöhe, sondern auch die Transportkostenstruktur im Straßenverkehr. Diese veränderten Rahmenbedingungen erfordern eine Überprüfung der bestehenden Transporte. Auf der Suche nach Kostenminimierung versuchen Unternehmen, die Belastung durch die Mautzahlungen zu vermeiden bzw. zu verringern. Mögliche Strategien sind die Substitution von Straßen- durch Eisenbahntransportleistungen oder der Einsatz von kleineren, nicht mautpflichtigen Fahrzeugen1.	IV	01+02	2005			
Herausforderung für künftige Systeme der Logistik: Erdgas und Wasserstoff	Christian M. Butz	„Ich glaube, dass eines Tages Wasserstoff und Sauerstoff, aus denen sich Wasser zusammensetzt, alleine oder zusammen verwendet, eine unerschöpfliche Quelle von Wärme und Licht bilden werden.“ Jules Verne in „Die geheimnisvolle Insel“, 1874.	IV	01+02	2005			
Mehr Autos – aber weniger Verkehr! - Aktuelle Ergebnisse der Verkehrserhebung ''Mobilität in Städten – SrV 2003'' liegen vor	Gerd-Axel Ahrens, Frank Ließke, Rico Wittwer	Aktuelle Ergebnisse der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2003“ liegen vor Die Mobilitätsentwicklung bezogen auf den werktäglichen Personenverkehr in deutschen Städten ist Gegenstand der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2003“, deren Auswertungen an der TU Dresden jetzt abgeschlossen sind. Die Erhebung wurde im Auftrag von 23 Städten, zwei Verkehrsverbünden und einem Verkehrsbetrieb durchgeführt (Abbildung 1) und maßgeblich von den Ländern Brandenburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen und Thüringen direkt gefördert. Indirekt wurde die Befragung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gefördert, indem sie in einem Forschungsprojekt als Ergänzung zur Erhebung des Bundes „Mobilität in Deutschland – MiD“1 methodisch überarbeitet und angepasst wurde.	IV	01+02	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsmittelwahl im Nahverkehr - Ein einstellungsbasierter Zielgruppenansatz	Marcel Hunecke, Steffi Schubert, Frank Zinn	Im Projekt ZIMONA1 „Zielgruppen und deren Mobilitätsbedürfnisse im Nahverkehr“ wurde ein einstellungsbasierter Zielgruppenansatz entwickelt, der sich durch seine handlungstheoretische Fundierung auszeichnet. Für die ermittelten sechs Mobilitätstypen zeigen sich bedeutsame Unterschiede sowohl in der Verkehrsmittelwahl als auch in der Akzeptanz von verkehrsbezogenen Interventionsmaßnahmen. Vier der sechs Mobilitätstypen können dabei durch gezielte soft-policy-Maßnahmen angesprochen werden, die auf eine Erhöhung des Nutzungsanteils von öffentlichen Verkehrsmitteln abzielen.	IV	01+02	2005			
Innovationspotenziale des ÖPNVs - Förderung durch Wettbewerb und eine Reform der Finanzierung	Michael Bölke	Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen in Deutschland ist ein unverzichtbarer Bestandteil unserer Mobilitäts- und Alltagskultur. Die Lebensqualität und Urbanität deutscher Städte ist unmittelbar verbunden mit einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV, insbesondere in den Ballungsräumen. Aber auch in vielen Mittelstädten mit erfolgreichen Stadtbussystemen ist er ein unverzichtbarer Wirtschafts- und Standortfaktor.1	IV	01+02	2005			
Duales Logistik-Studium - Studium von Spedition, Transport und Logistik an Berufsakademien	Armin F. Schwolgin	Der im Rahmen der LAiV-Studie geforderte stärkere Praxisbezug in der Ausbildung von Verkehrsfachleuten an den Universitäten und Fachhochschulen ist zweifelsohne zu unterstützen. Gerade diese Forderung wird jedoch bereits seit mehr als zwei Dekaden von den entsprechenden Studiengängen an den Berufakademien in Baden-Württemberg erfüllt. Deshalb sollte das von den Unternehmen der Branche sehr geschätzte Konzept in die neuen Bachelor- und Masterstudiengänge einfließen.	IV	01+02	2005			
Verkehrsleistungen wachsen weiter – und die damit verbundenen Probleme	Kerstin Zapp	Die Maut ist da. Die Einführung scheint geklappt zu haben. Wie es mit der Mineralölsteuer weitergeht, steht in den Sternen; ebenso, ob Kerosin künftig besteuert wird. Alternative Energien sind in aller Munde, aber nur in wenigen Motoren. Investitionen in die Infrastruktur aller Verkehrsträger sind dringend nötig, aber nicht im erforderlichen Rahmen möglich. Die EU-Osterweiterung erhöht den Druck auf deutsche LKW-Unternehmer, verstärkt aber gleichzeitig die Chancen für Logistikdienstleister.	IV	01+02	2005			
Glänzende Aussichten - Aus- und Weiterbildung in der Logistik	Frank Straube, Christian M. Butz	Die Logistik wird in einer globalisierten Wirtschaft immer bedeutender: Warenströme werden komplexer und Anforderungen an reibungslose Abläufe in und zwischen Unternehmen größer. Deshalb sind auch Logistikmanager zunehmend gefragt. Sie sind die kommenden Schlüsselfiguren im Management, weil sie u. a. dafür sorgen, dass Neuheiten schneller auf den Markt kommen und dann rascher und bequemer den Kunden erreichen – und Geschwindigkeit ist ein Wettbewerbsvorteil. Kurzlebige Märkte, verkürzte Produktlebens- und Innovationszyklen sowie die weltweite informationstechnische Vernetzung erfordern immer schnellere und bessere Logistiksysteme und dafür ausgebildetes Personal, das diesen flexiblen Anforderungen gewachsen ist.	IV	01+02	2005			
Wo bleibt der Ingenieurnachwuchs?	Karl-Heinz Minks	Das Gespenst eines drohenden Ingenieurmangels geht seit einiger Zeit wieder um. Ein praktikabler Ausweg aus den zyklischen Mangel- und Überfüllungskrisen ist bis heute nicht gefunden. Nun werden Befürchtungen eines andauernden, mehr als nur konjunkturzyklisch bedingten Nachwuchsmangels laut. Der Beitrag beruht auf einem Aufsatz, der die geläufigen Erklärungsmuster für die Nachwuchsprobleme auf ihre Stichhaltigkeit überprüft und mit Ergebnissen aus Untersuchungen der Hochschul-Informations-System GmbH (HIS), Hannover, vergleicht.	IV	01+02	2005			
Welches WMS für wen? - Warehouse Management Systeme: Ein Überblick	Oliver Wolf, Günter Dietze	Unterstützung der eigenen individuellen Geschäftsprozesse bis ins Detail, größtmögliche Flexibilität gegenüber Kundenanforderungen und selbstverständlich günstige Anschaffungs- und Unterhaltskosten. – Das sind grob beschrieben die wichtigsten Anforderungen der WMS-Anwender an die WMS-Anbieter (WMS: Warehouse Management Systeme). Hinzu kommen noch Forderungen wie Investitions-, Ausfall- und Zukunftssicherheit, umfassender After Sales Service und vieles andere mehr. Um diese Anforderungen erfüllen zu können, muss der WMS-Anbieter sein System sehr flexibel halten.	IV	01+02	2005			
'Chaos'' bei Tchibo	Kerstin Kloss	Eines der modernsten Hochregallager Europas steht in Bremen. Es beherbergt die Non-Food-Artikel des Kaffee-Konzerns Tchibo GmbH. Neben dem Zentrallager in Bremen und einem weiteren in Gallin sind auch regionale Warenverteilzentren in das Logistikkonzept von Tchibo integriert, für das das Unternehmen im Oktober den Deutschen Logistikpreis 2004 von der Bundesvereinigung Logistik (BVL) erhalten hat. Rund 6000 Paletten werden allein im Bremen täglich umgeschlagen.	IV	01+02	2005			
Studieren? - Ja, bitte!	Detlef Frank		IV	01+02	2005			
Fundamentalkritik auf schwachen Füßen - Port Package II: Gutachten versucht den Rundumschlag	Gerd Aberle - Editorial		IV	12	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Einsatz neuer Technologien zur Erhebung des individuellen Verkehrsverhaltens	Manfred Wermuth, Marion Mayer-Kreitz, Carsten Sommer	Die bedarfsgerechte Planung der Verkehrsinfrastruktur und die sozial- und umweltgerechte Lenkung des Verkehrs erfordern valide und umfangreiche Daten über Raum- und Siedlungsstruktur, Verkehrsangebot sowie über das tatsächliche Verkehrsverhalten und den aktuellen Verkehrszustand. Während zur Raum- und Siedlungsstruktur und zum Verkehrsangebot die notwendige Datengrundlage weitgehend vorhanden ist, liegen Informationen zum Raum-Zeit-Verhalten von Personen im Allgemeinen nicht vor. Um diese für die Verkehrsplanung relevanten Daten zum individuellen Verkehrsverhalten zu erhalten, stehen prinzipiell zwei Typen von Erhebungsverfahren zur Verfügung, nämlich Beobachtungsverfahren (ohne aktive Mitwirkung des Verkehrsteilnehmers) und Befragungsmethoden, die eine Teilnahme der Zielpersonen erfordern.	IV	12	2005			
Cooperation and competition in the cargo liner shipping industry	Achim I. Czerny, Kay Mitusch	Cargo liners meet at regular conferences to fix prices and quotas for individual trade routes. However, the respective European regulation granting liners an exemption from competition laws is under review. We discuss the economic effects of conferences and of an information exchange system, as proposed by liners' association.	IV	12	2005			
Die PKW-Maut: Ein Appell an die ökonomische Vernunft	Michael Schröder	Die verursachergerechte Bepreisung des motorisierten Individualverkehrs scheitert seit Jahrzehnten an mangelnder gesellschaftlicher Akzeptanz. Vor dem Hintergrund zunehmender Stauungen auf der Straße, verbunden mit neuen verfügbaren Informations- und Kommunikationstechnologien, müssen Argumente für die Einführung eines den Verkehr entzerrenden Preismechanismus verständlich, aber heute massiv in die Öffentlichkeit getragen werden.	IV	12	2005			
Abstimmung der Entwicklungsplanung in Stadtregionen - Der Stellenwert von Leitbildern und interkommunaler Kooperation in der Region München	Thomas Haberer, Markus Mailer	Die Probleme und Lösungsperspektiven zu Fragen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung haben längst die Grenzen einzelner Kommunen überschritten. Daher stellt sich vor allem in Stadtregionen immer stärker die Frage, inwieweit Städte und Gemeinden bereit sind, diesen Herausforderungen durch kooperative Entwicklungsstrategien zu begegnen.	IV	12	2005			
Spielen IT-Anwendungen im ÖPNV überhaupt eine Rolle für den Kunden? - Literaturstudie und Ergebnisse einer Expertenbefragung	Katrin Dziekan, Karl Kottenhoff	Viel Geld wird weltweit in IT-Anwendungen im öffentlichen Verkehr (ÖV) investiert. Gleichzeitig ist das Wissen über die tatsächlichen Wirkungen solcher kostspieligen Maßnahmen auf bestehende und potenzielle Fahrgäste relativ gering.	IV	12	2005			
Schienennetzwerk über die Alpen - Das Projekt AlpFRail	Kerstin Zapp	Erinnern Sie sich noch? München – Verona in sechs Stunden, auch bekannt unter: MUCVR6. Das war das erste Projekt des Logistik-Kompetenz-Zentrums (LKZ) Prien, das direkt Eingang in den praktischen Schienenverkehr mit sichtbarem Erfolg gefunden hat. Die Politik hat das Projekt zwar wohlwollend begleitet, ist aber damals nicht als aktiver Partner mit ins Boot geholt worden. Im Großprojekt Alpine Freight Railway (AlpFRail) ist das anders. Hier hat auch die regionale und internationale Politik ihre Aufgaben übernommen, und zwar untereinander abgestimmt und in engster Kooperation mit der Wirtschaft. Durch diese grenzüberschreitende und interdisziplinäre Zusammenarbeit auf europäischer Ebene konnten bereits kurzfristig konkrete Ergebnisse erzielt und weitere Teilprojekte für den alpenquerenden Schienengüterverkehr angestoßen werden.	IV	12	2005			
Mit neuen Konzepten im Alpentransit mehr Güter auf die Schiene holen	Stefan Temme	Im alpenquerenden Güterverkehr ist die Schiene gegenüber der Straße im vergangenen Jahr leicht zurückgefallen. Während über den inneren Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Fréjus und Brenner 110,2 Mio. t Güter auf Schiene und Straße transportiert worden sind – sechs Prozent mehr als 2003 –, ist der Schienenanteil um 0,9 Prozentpunkte auf 36,2 Prozent geschrumpft. Diese Zahlen zum alpenquerenden Verkehr in Frankreich, Österreich und der Schweiz hat kürzlich das Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung veröffentlicht.	IV	12	2005			
Flexibilität in der Automobilindustrie - Steigende Herausforderung an Logistikdienstleister	Holger Voß	Zu einem der entscheidenden Wettbewerbsmerkmale in der gesamten Automobilindustrie wird immer mehr die Flexibilität. Gleichzeitig übernehmen Logistikdienstleister immer tiefergreifende Aufgaben in der Automotive-Wertschöpfungskette. Dabei gelingt es den Logistikern heute nicht immer, die Anforderungen, welche die Automobilindustrie hinsichtlich Flexibilität an sie stellt, zu erfüllen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Befragung im Rahmen des Forschungsprojekts ForLog. Eines der Ziele des Forschungsprojekts ist es, diesen Umstand zu ändern.	IV	12	2005			
Aktives Frühwarnsystem schlägt bei Lieferproblemen sofort Alarm - Supply Chain Event Management in der Stückgutlogistik	Christian Jung	Die Wirtschaftskriminalität nimmt weltweit zu. Auf 6 bis 10Mrd. EUR pro Jahr belaufen sich die Schäden allein in der Logistik in Deutschland. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie, die das Beratungsunternehmen r.o.l.a. Business Solutions durchgeführt hat. Mit 27 Prozent ist der Warenschwund bei Desktops am größten, gefolgt von Laptops (15%), Druckern (10%) und Prozessoren (8%). 61% der gestohlenen Waren verschwinden während des Transits, 15% im Logistik-Center und jeweils 12% im Umschlaglager oder durch Raubüberfälle.	IV	12	2005			
Frachtbörsen: Die optimale Lösung	Anna Wroblewski	Ob Sie etwas transportieren wollen, eine Leerfahrt vermeiden möchten oder noch Laderaum in ihrem Fahrzeug frei haben: Bei den Frachtbörsen sind Sie an der richtigen Adresse. Diese rühmen sich, für jeden eine Lösung zu haben, und sind mittlerweile aus dem Speditionsalltag nicht mehr wegzudenken.	IV	12	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
IT-Einsatz in der Distributionslogistik bietet noch Optimierungspotenziale	Oriana Mora	Steigende Ausgaben für Rohstoffe, Energie und Steuern zwingen Unternehmen, auch in bisher weniger beachteten Betriebsbereichen Kosten zu senken. Da in der Produktion und Fertigung viele Rationalisierungspotenziale bereits ausgeschöpft sind, wächst der Druck insbesondere auf die Entscheider der Unternehmensbereiche Versand und Logistik. Aber auch die Logistiker haben viele Möglichkeiten für Einsparungen bereits umgesetzt. Experten sehen bei den logistischen Abläufen dennoch weiteres Potenzial von 10 bis 20%.	IV	12	2005			
Transportoptimierung durch Telematik	Anna Wroblewski	Wer heute in der Logistikbranche wettbewerbsfähig sein will, muss Geschäftsabläufe optimieren. Keine umständliche Auftragsvergabe, keine langen Be- und Entladezeiten, Leerfahrten oder langwierige Rechnungserstellung. Die Schnelligkeit ist einer der wichtigsten Wettbewerbsfaktoren, der nicht selten über die Existenz eines Unternehmens entscheiden kann. Die Telematik ist die Grundlage moderner Transportoptimierung. Mit ihrer Hilfe können viele Arbeitschritte zeitlich gestrafft werden.	IV	12	2005			
Vom Ölhafen zum Logistikzentrum - Marktstudie und Masterplan für die aserbaidschanische Ölgesellschaft Azpetrol	Armin Hansmann, Thomas Moser	Mit der Inbetriebnahme der neuen Ölpipeline Baku – Tiflis – Ceyhan rückt die kaspische Region stärker in den geopolitischen Mittelpunkt politischer Machtkonstellationen und multinational wirkender Energiekonzerne. Das milliardenschwere Ölgeschäft bietet den Staaten der Region auch im internationalen Handels- und Warenaustausch neue Entwicklungsperspektiven.	IV	12	2005			
Unerwarteter Aufklärungsunterricht	August Ortmeyer		IV	12	2005			
Es bleibt viel zu tun - Verkehrspolitische Herausforderungen für die neue Bundesregierung	Gerd Aberle		IV	11	2005			
Die Privatisierung der Flugsicherung	Karl-Hans Hartwig, Uta Saß	Am 7. Juli 2003 wurde unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ gegründet. Initiatoren waren die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), die Flughafen München GmbH (FMG) und die Deutsche Lufthansa AG (DLH).1 Eine zentrale Forderung der Initiative Luftverkehr ist die materielle bzw. Kapitalprivatisierung der Flugsicherung, also jenes integralen Bestandteils der Wertschöpfungskette des Luftverkehrs, der für dessen sichere, geordnete und flüssige Abwicklung im Luftraum verantwortlich ist.2 Sehr schnell schlossen sich alle Fraktionen des deutschen Bundestags dieser Forderung an. Bereits am 28. Januar 2004 brachten sie einen gemeinsamen Antrag „Wirtschaftliche und organisatorische Strukturen der Deutschen Flugsicherung dauerhaft verbessern“ in den Bundestag ein, in dem sie die Weiterentwicklung des bestehenden Ordnungsrahmens der Flugsicherung in Deutschland als wesentlichen Schritt auf dem Weg zu einer Kapitalprivatisierung der DFS betrachteten.3 Am 28. August 2004 bekräftigte die Bundesregierung ihren Entschluss, die Deutsche Flugsicherung GmbH im Jahr 2005 zu privatisieren. Im Dezember 2004 folgte der Beschluss des Bundeskabinetts zum Verkauf von 74,9% der Anteile der DFS an private Anteilseigner. Durch eine Sperrminorität von 25,1% sichert sich der Bund weiterhin einen Einfluss auf die DFS.	IV	11	2005			
Die Bewertung des induzierten Verkehrs - Ein Verfahrensvergleich	Gert Marte	Die Berücksichtigung des induzierten Verkehrs bei Straßenbaumaßnahmen ist wichtig, da die berechneten Nutzen-Kosten-Verhältnisse stark davon abhängen, ob und wie der induzierte Verkehr berücksichtigt wird. Es geht dabei um zwei Fragen: Die erste Frage ist, ob Verkehrsmodelle ausreichend genau mit den Messungen des induzierten Verkehrs übereinstimmen. Die zweite Frage ist, wie man die Ergebnisse von Verkehrsmodellen mit induziertem Verkehr bewertet. Die vorliegende Arbeit bezieht sich auf die zweite Frage.	IV	11	2005			
Niederländische Initiative eines Modellversuchs mit 60 t-LKW	Horst Hermann Binnenbruck	Mit Parlamentsbeschluss vom 12. Dezember 2003 hat der niederländische Minister für Verkehr und Wasserstraße eine amtliche Beratungskommission beauftragt, mit einem neuen Modellversuch die alltägliche Verkehrs- und Betriebspraxis extralanger und -schwerer Lastzugkombinationen (LZV) mit 25,25 m Gesamtlänge und bis zu 60 t Gesamtmasse zu prüfen1. Eine Änderung der zulässigen Achslasten wird dabei nicht angestrebt. Dieser Modellversuch läuft vom 1. Februar 2004 bis 1. November 2006. Die LZV-Kommission besteht aus dem Generaldirektor Güterverkehr im Verkehrsministerium, der Vorsitz und Geschäftsführung innehat, einem Vertreter des Direktoriums der juristischen Dienste sowie dem Direktor des Reichsdienstes Straßenverkehr (RDW).	IV	11	2005			
Verkehrsbilanz eines Personalcomputers	Christof Kerkhoff	Globale Entwicklungen im Dienstleistungs- und Produktionsbereich ermöglichen Anbietern und Konsumenten am Weltmarkt zunehmend größere Flexibilität und Handlungsspielräume. Produktionsstätten von Firmen werden dabei wirtschaftlich effizient auf dem gesamten Globus verteilt angesiedelt. Diese weltweit vernetzten Strukturen führen vor allem bei Produktionsprozessen zu einer Zunahme des Verkehrs.	IV	11	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Überlastungen vermeiden - Strategie für Hochleistungsstraßen im Kanton Zürich	Nikolaus Bischofberger	Die heute gebauten oder im Richtplan des Kantons Zürich festgesetzten Hochleistungsstraßen wurden in den 60er und frühen 70er Jahren geplant. Heute bereits bekannte und in Zukunft zu erwartende Bereiche mit regelmäßigen Überlastungen ließen es angezeigt erscheinen, Strategien für den Weiterausbau des Netzes zu entwickeln. Die inzwischen vorliegende Strategie Hochleistungsstraßen bildet einen Bestandteil der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich.	IV	11	2005			
Internationaler Güterverkehr im Wettbewerb	Christoph Müller	Nach der Bahnreform haben sich private Bahnunternehmen zunächst auf den nationalen Güterverkehr beschränkt. Inzwischen ist jedoch für die großen Bahnbetriebe der internationale Güterverkehr von großem Interesse. So sind im Seehafenhinterlandverkehr die nichtstaatlichen Bahnen stark vertreten. Parallel dazu zeigt sich, dass der kapitalintensive Bahnverkehr nur von wenigen großen Unternehmen international durchgeführt werden kann.	IV	11	2005			
Integration und Wettbewerb möglich		Die Diskussion um die künftige Struktur der Deutsche Bahn AG reißt nicht ab. Trennung von Netz und Betrieb ja oder nein? „Internationales Verkehrswesen“ hat zu diesem Thema Prof. Dr.-Ing. Jörn Pachl, geschäftsführender Leiter des Instituts für Eisenbahnwesen und Verkehrssicherung der TU Braunschweig, befragt.	IV	11	2005			
Mittelstand ist Innovationsmotor der Bahnindustrie in Europa	Norbert Miller	Der Wirtschaftsstandort Deutschland stand in den vergangenen Monaten natürlich gerade im Zusammenhang mit den Bundestagswahlen im Mittelpunkt vieler politischer Diskussionen. Die Ergebnisse dieser Diskussionen waren aus unternehmerischer Sicht jedoch eher zu vernachlässigen. Viel von dem Gesagten ließ sich unter der Rubrik „Wahlkampf“ getrost theoretisch als vielleicht interessanter Ansatz, praktisch jedoch als eher nicht ganz ernst gemeinte Ankündigung einordnen. Wie so oft in Wahlkampfzeiten haben die Parteien auch in diesem Jahr wieder in seltener Einmütigkeit für sich reklamiert, Arbeitsplätze schaffen zu wollen – etwas, was Politik aber eigentlich gar nicht leisten kann. Denn Arbeitsplätze werden in der Großzahl von Handel, Handwerk und Industrie geschaffen. Und auch das gelingt nur, wenn zum einen die politischen Rahmenbedingungen stimmen, und – was noch wichtiger ist – es zum anderen auch tatsächlich genügend Arbeit in Form kostendeckender Aufträge gibt. Von derartigen – von der Unternehmersicht geprägten – Wahrnehmungen möchte man in der Politik aber bekanntlich dann nicht so viel hören, wenn es darum geht, Wähler zu gewinnen.	IV	11	2005			
Nicht ganz abgeneigt - Von der gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung bis zur Neigetechnik	Axel Schwarz	Die Geschwindigkeit im Gleisbogen ist nicht nur physikalisch begrenzt, sondern auch komforttechnisch. Um höhere Geschwindigkeiten zu erzielen, gab es schon in den siebziger Jahren hierzulande Versuche, mit einer radiusabhängigen Steuerung den Wagenkasten zu neigen. Der Fahrgast dankt es doppelt. Sind doch die Komfort- und Zeitgewinne sehr hoch. Für die Bahn bedeutet die schnellere Fahrt auch Kapazitätsgewinne, denn die Strecke wird früher frei. Wie hat sich die Neigetechnik entwickelt?	IV	11	2005			
Privatrechtliche Einigung sichert Erfolg - Einführung eines RE-Halts an einem Freizeitzentrum durch privatrechtliche Vereinbarung – ein innovativer Ansatz zum Interessenausgleich	Jens Gertsen, Carsten Joos	Das Tropical Islands Resort eröffnete am 19. Dezember 2004 auf dem Gelände der ehemaligen Cargolifter Luftschiffwerft im brandenburgischen Brand (Niederlausitz). In der riesigen Halle (Dome: 360m Länge, 210m Breite und 107m Höhe) wurde ein Tropenparadies mit Regenwald, Südsee, Lagune und entsprechendem Dorf geschaffen. Attraktiv ist so eine Anlage allerdings nur, wenn sie auch gut und in vertretbarer Zeit zu erreichen ist.	IV	11	2005			
Deutlicher Trend zum Großcontainerschiff	Gerhard Thies	Immer größere Containerschiffe werden gebaut und die 10000 TEU-Grenze wurde endgültig durchbrochen. Die Mehrheit dieser Schiffe wird auf koreanischen Werften gefertigt und die Klassifikationsgesellschaft Lloyd’s Register Asien ist intensiv daran beteiligt.	IV	11	2005			
Bahnreformen vergleichen – es zeichnet sich etwas ab	Alexander Hedderich		IV	11	2005			
Wenn es so kommen sollte.- Keine Zukunftsperspektiven für deutsche mittelständische Transportunternehmen?	Gerd Aberle		IV	10	2005			
Bewertung der Verlässlichkeit: Neue Schweizer Ergebnisse	Arnd König, Kay Axhausen	Unser heutiges Geschäftsleben und Gesellschaftssystem sind von zeitlichen Abhängigkeiten geprägt. Die Zeit ist als hochwertiges Gut etabliert. In der planerischen Praxis wird die mittlere Veränderung der Reisezeiten schon lange monetarisiert und bewertet. Es geht den Reisenden aber nicht nur um die Mittelwerte, sondern auch um deren Verlässlichkeiten. Der Beitrag zeigt auf, wie auch diese systematisch bewertet und monetarisiert werden können.	IV	10	2005			
Alpentransit: BLS nimmt 2007 Lötschberg-Basistunnel in Betrieb	Wilfried Anreiter, Markus Barth	Die BLS Lötschbergbahn AG (BLS) wird 2007 den ersten Alpen-Basistunnel durch den Lötschberg in Betrieb nehmen. Damit wird die Voraussetzung für eine wirkungsvolle Verkehrsverlagerung auf die Schiene geschaffen. Bau und Betriebsvorbereitung laufen derzeit auf Hochtouren. Eine Standortbestimmung.	IV	10	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Parkraumbewirtschaftung – Was macht Japan anders?	Hideki Nakamura, Petra K. Schäfer, Anke Trieb	Mit verschiedenen Bewirtschaftungsinstrumentarien und Strategien wird sowohl in Deutschland als auch in Japan versucht, den ruhenden Verkehr zu regulieren. Dabei gibt es eine Reihe von Aspekten, die im anderen Land bislang unbeachtet geblieben sind, so dass eventuell ein gegenseitiger Lernprozess stattfinden könnte.	IV	10	2005			
Eventverkehr – eine Chance für Bus und Bahn?	Arne van den Brink, Henning van den Brink	Events sind en vogue und erfreuen sich wachsender Beliebtheit bei Veranstaltern, Stadtvätern und Bürgern. Da ein allgemeiner Trend zu Kurzreisen mit Eventcharakter zu beobachten ist (vgl. Heinze), scheint die Strategie der Attraktivierung der Region durch Events besonders erfolgversprechend zu sein. So gibt es heute kaum noch eine Stadt, in der keine Open-Air-Konzerte, Kunstausstellungen, Theaterfestivals oder Sportwettkämpfe stattfinden.	IV	10	2005			
Ära zu Ende: Zehn Jahre RoLa zwischen Dresden und Lobositz	Reinhard W. Heinemann	Nach einer zehnjährigen Betriebszeit startete am 19. Juni 2004 der letzte Zug der „Rollenden Landstraße“ (RoLa) in Dresden-Friedrichstadt mit 23 Niederflurwagen in Richtung Lobositz, gezogen von einer tschechischen Zweisystem-Lok der Baureihe 372, beladen mit wenigen LKW deutscher und tschechischer Herkunft. Der Betrieb einer „Rollenden Landstraße“ für den begleiteten kombinierten Verkehr durch das Elbtal zwischen Dresden und Lobositz (Tschechische Republik) war am 25. September 1994 zunächst probeweise und nach einem Beschluss des Sächsischen Kabinetts am 13. Juni 1995 unbefristet aufgenommen worden.1 Ein von deutscher und tschechischer Seite getragenes Experiment ging damit zu Ende. Es sollte bis zur Fertigstellung der Autobahn Dresden – Prag eine Alternative für den Schwerlastverkehr zur Fahrt zwischen Sachsen und der Tschechischen Republik über den Erzgebirgskamm bei Zinnwald bieten. Die jüngste politische Entwicklung, d.h. der Beitritt Tschechiens zur EU, führte zur vorzeitigen Einstellung des Projekts.	IV	10	2005			
Hart Durchgreifen gegen einseitige nationale Steuererleichterung - EU-Mitgliedstaaten reagieren unterschiedlich auf Ölpreisexplosion	Christian Dahm		IV	10	2005			
Reorganisation möglich - Der Weg zu einem effizienten und profitablen Bodenverkehrsdienst	Stefan Wollschläger, Hartmut Zadek	An deutschen Flughäfen erwirtschaften die Bodenverkehrsdienste heute in der Regel noch Verluste und belasten die sonst positive Entwicklung der Airports. Der harte Preiswettbewerb bei den Fluggesellschaften, den Kunden der Bodenverkehrsdienste, führt zu einem hohen Kostendruck, den die Airlines auch in die Richtung der Flughafenbetreiber ausüben. Die Flughäfen können sich den Forderungen ihrer Kunden nicht entziehen, solange sie selbst nicht in der Lage sind, ihre Leistungen effizient zu erstellen und ihre Kosten prozessorientiert zu ermitteln. Dieser Beitrag zeigt auf, wie Flughafenbetreiber zu einem profitablen Geschäft mit den Bodenverkehrsdienstleistungen kommen können.	IV	10	2005			
Welche Art zahlt sich aus? - Kooperationen der deutschen Flughäfen in Europa	Peter Meincke	Theorie und Praxis gehen davon aus, dass gerade in Zeiten zunehmenden Wettbewerbsdrucks Kooperationen in Zahl und Bedeutung wachsen. Hierbei handelt es sich um verschiedene Formen der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, die dazu dienen, die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Auch die Flughäfen setzen zunehmend auf dieses Konzept. Das zeigt das verstärkte Interesse der Branche an der Zusammenarbeit und die daraus folgende steigende Zahl an Kooperationen zwischen den Flughäfen. Dabei werden bei den Flughäfen nach außen hin hauptsächlich die Ziele wie Kostensenkung, Produktivitätssteigerung sowie Erhöhung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Partnerflughäfen durch den Erfahrungsaustausch bzw. Know-how-Transfer angegeben. Als Kooperationsbereiche werden meist Einkauf, Technik, EDV, Bodenverkehrsdienste, Personalwesen und Sicherheit genannt. Einige Formen von Flughafenkooperationen sollen im Folgenden kurz dargestellt werden.	IV	10	2005			
Im Tagsprung in die USA - Innovationen in der Luftfracht	Rüdiger Munzert	Weltweit steigt im Luftfrachtmarkt die Nachfrage von Versendern nach schnellen, effizienten und zuverlässigen Transportdiensten. Der internationale Logistikmarkt hat sich auf diese Entwicklung eingestellt und bietet den Kunden vermehrt Gesamtlösungen gerade auch für hocheilige Transportdienste an. Einer der Wegbereiter dieser Entwicklung ist die time:matters GmbH, eine Tochter der Lufthansa Cargo AG. Als einer der führenden Anbieter von internationaler Notfall- und Speziallogistik bietet das Unternehmen den schnellstmöglichen Transport hochdringlicher Kleinsendungen per Flugzeug, Bahn und auf der Straße.	IV	10	2005			
Intermodale Verkehre: Motor aller Verkehrsträger	Kristina Walter	Vor dem Hintergrund der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs kommt dem intermodalen Verkehr, der auf eine Verlagerung von der Straße auf alternative Verkehrsträger abzielt, eine besondere Bedeutung zu. Die Kombination von Verkehrsträgern stellt sowohl auf Wasserstraßen als auch auf Schienenwegen einen wesentlichen Wachstumsfaktor dar; 2003 wurden insgesamt 205Mio.t Güter befördert. Ein im Statistischen Bundesamt durchgeführtes Forschungsprojekt gliedert diese Zahl weiter auf und stellt erstmals umfangreiches statistisches Material nicht nur für die einzelnen Verkehrsträger, sondern auch für Transportketten im kombinierten Verkehr bereit. Inhalt des Beitrags ist die Vorstellung der Methodik und ausgewählter Ergebnisse.	IV	10	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Intermodaler Verkehr – Chance der Logistik	Kristina Stifter	Im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010 weist die Brüsseler EU-Kommission darauf hin, dass der Straßengüterverkehr in der EU bis 2010 um etwa die Hälfte zunehmen wird. Bis 2020 könnte sich der grenzüberschreitende Verkehr sogar verdoppeln. Eine Chance zur Besserung bietet der intermodale Transport: Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger wie Schiene und Schifffahrt. Aktuelle Projekte erforschen sein Potenzial für die Zukunft.	IV	10	2005			
rail#tec 2005: Startblock und Katalysator für europäische Konzepte	Günter Kozlowski	Die europäische Bahnbranche trifft sich wieder zur rail#tec in Dortmund. Vom 7. bis zum 9. November laden das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium und die Messe Westfalenhallen Dortmund gemeinsam nun schon zum 5. Internationalen Bahngipfel ein. Seit 1998 hat sich die rail#tec zu einem europaweiten Forum für Mobilitätskonzepte und -technik entwickelt und mit wachsenden Teilnehmerzahlen eine Erfolgsgeschichte geschrieben, die sich auch 2005 fortsetzen soll: 400 Aussteller und 15000 Fachbesucher werden erwartet. Sie alle treffen sich zu einem grenzüberschreitenden und interdisziplinären Dialog über Märkte, Technik und Organisation des Eisenbahnverkehrs.	IV	10	2005			
Airlines und Airports als Schicksalsgemeinschaft	Dr. Christoph Klingenberg		IV	10	2005			
Wettbewerb der Giganten - Auf dem europäischen Eisenbahnmarkt wird neu positioniert	Gerd Aberle		IV	9	2005			
Wer fährt eigentlich wie viel? - Volumen und Struktur der Fahrleistung deutscher Kraftfahrzeuge 1993/2002	Heinz Hautzinger, Wilfried Stock	Mit der Fahrleistungserhebung 2002 wurden erstmals wieder seit 1993 für alle KFZ-Arten empirisch breit abgesicherte Fahrleistungsdaten bereitgestellt. Die Daten sind unter anderem für die anhaltende Diskussion um Stagnation oder gar Rückgang der Verkehrsnachfrage relevant. Der vorliegende Beitrag fasst die Ergebnisse dieses bedeutenden Vorhabens der Verkehrsstatistik zusammen.	IV	9	2005			
Neue Bedeutung des Kleinwagen-Segments im deutschen Automarkt	Ferdinand Dudenhöffer, Kai Pietron	Kleinwagen definieren sich durch ihre Fahrzeuggröße, gemessen am Radstand (bis 260 cm) und der Fahrzeuglänge (bis 420 cm). Typische Kleinwagen sind Fahrzeuge wie VW Polo, Opel Corsa und Ford Fiesta. Fahrzeuge, die unterhalb dieser Kategorie angesiedelt sind, wie etwa der VW Lupo oder Ford Ka, bilden in der Kleinwagenklasse das Teilsegment der Micro-Cars. Tabelle 1 zeigt, dass im Jahr 2004 in Deutschland 750 000 Kleinwagen und damit 23,5 % aller PKW als Kleinwagen zugelassen wurden. Im Teilsegment der Micro-Cars wurden 2004 174000 Fahrzeuge zugelassen. Damit waren 5,3 % aller in Deutschland zugelassenen PKW im Jahre 2004 Micro-Cars. Sowohl Micro-Cars als auch das Gesamtsegment der Kleinwagen gewinnen bis 2007 erheblich an Bedeutung und steigern ihre Verkäufe in Deutschland im Jahr 2007 auf 920000 bzw. 245000 Fahrzeuge. Ausschlaggebend für das Wachstum des Kleinwagensegments sind stabile Trends in der Nachfrage und auf der Angebotsseite des Automobilmarkts.	IV	9	2005			
Kapitalrendite von Großcontainerschiffen	Malte Müller, Axel Schönknecht	Um die Kapitalrendite verschiedener Containerschiffstypen zu quantifizieren und damit Antworten auf die Frage zu finden, ob es sich lohnt, in immer größere Containerschiffstypen zu investieren, wurde an der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) in Zusammenarbeit mit der Forschungsgemeinschaft für Logistik e.V. (FGL) eine umfangreiche Untersuchung durchgeführt.	IV	9	2005			
Mit Helm und Gurt auf dem Weltmarkt - Verkehrsforschung in Schweden	Anke Borcherding	Der schwedische Staat fördert massiv die Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der nationalen Wirtschaft und Industrie. Die Verkehrsforschung in Schweden befindet sich dementsprechend in einem permanenten strukturellen und thematischen Veränderungs- und Anpassungsprozess. Da Schweden ein Land mit einer eigenen Fahrzeugindustrie ist, werden umfangreiche und kostenintensive Forschungsprogramme zur Fahrzeugentwicklung in Kooperation von Industrie, Forschung und Staat aufgelegt und zum größeren Teil vom Staat finanziert.	IV	9	2005			
Metropolitan Fleet Car - Ein Modell zur Flexibilisierung von Flotten für Furhparks und Carsharing	Doris Johnsen, Uli Meyer	Die Idee, Fahrzeugflotten mit komplementären Nutzungsstrukturen zu kombinieren, um so eine Effizienzsteigerung zu erreichen, erscheint nahe liegend. Die Umsetzung einer solchen Idee erwies sich jedoch als wesentlich voraussetzungsvoller als erwartet.	IV	9	2005			
Häfen und Hinterlandanbindung: Ausbau und Optimierung notwendig	Kerstin Zapp	Bis zu acht Tage mussten Containerschiffe bereits vor einigen Häfen wie Los Angeles auf einen Umschlagplatz warten. Bei täglichen Betriebskosten von bis zu 45000 USD ein teures Vergnügen. So weit ist es in den europäischen Häfen noch nicht ganz. Doch beispielsweise in Rotterdam warten auch Binnenschiffe zum Teil 30 Stunden auf eine Abfertigung und können dann ihre Fahrpläne nicht mehr einhalten.	IV	9	2005			
Offshore-Containerterminals als Transhipment-Hub - Beispiel Deutsche Bucht	Sönke Reise	Die Containerschifffahrt befindet sich seit ihrer Entstehung im Aufwind und verzeichnet jährlich Wachstumsraten, die über denen der Weltwirtschaft liegen. Ohne die Interaktion mit den Häfen und landgebundenen Verkehrsträgern hätte die Containerschifffahrt allerdings nicht diese hohe Wachstumsgeschwindigkeit erreichen können. Neben den Auswirkungen dieses Aufschwungs auf die Schifffahrtsunternehmen stehen die Folgen auf die Häfen im Mittelpunkt der Untersuchungen dieses Beitrags.	IV	9	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Leistungsfähige Hinterlandsysteme sind entscheidender Wettbewerbsfaktor - Boom im internationalen Containerverkehr stellt die Seehäfen vor Abfertigungsprobleme	Christian Jung	Die internationalen Seehäfen platzen immer mehr aus allen Nähten. An den Kaimauern rund um den Globus sind die Umschlagkapazitäten weitgehend ausgereizt. Vor allem der Warenaustausch mit Containern schnellt seit Jahren in die Höhe. Nach einer Untersuchung der Hypo-Vereinsbank und des Londoner Beratungsunternehmens Drewry Shipping Consultants wurden 2004 weltweit rund 356 Mio. TEU (Twenty-Foot-Equivalent-Unit) umgeschlagen. Damit ist der Containerverkehr seit 1980 pro Jahr um durchschnittlich 9,5 Prozent gewachsen. Wesentliche Ursachen für diese dynamische Entwicklung sind der zunehmende Welthandel, insbesondere das überproportionale chinesische Wachstum, und die weit reichende internationale Arbeitsteilung.	IV	9	2005			
Immer größere Rolle spielt bei allen Verkehrsträgern die Sicherheit	Kerstin Zapp	Waren bisher vor allem Ladungs- und Diebstahlsicherung in den Köpfen der Transportverantwortlichen und Infrastrukturbetreiber unter dem Stichwort „Sicherheit“ verankert, hat spätestens seit den Terroranschlägen in New York im September 2001 die Sorge um den Schutz vor terroristischen An- und Eingriffen die tragende Rolle übernommen.	IV	9	2005			
Risikomanagement - Möglichkeiten in der Gefahrgutlogistik	Christian M. Butz	Die Globalisierung der Märkte und die damit verbundenen steigenden Mobilitätsanforderungen führen zu einem deutlichen Anstieg der internationalen Verkehre und einer Veränderung der Logistikprozesse. Die terroristischen Anschläge vom 11. September 2001 in New York haben zudem gezeigt, wie sensibel u. a. Wirtschaftssysteme auf derartige Ereignisse reagieren. Bedingt durch steigende Sicherheitsanforderungen kommt es zu einer vermehrten Nachfrage nach Konzepten zur Minimierung oder Beseitigung von Risiken in Transportketten. [9]	IV	9	2005			
Sicherheit gibt es nicht zum Nulltarif - Die Anforderungen an die Sicherheit im weltweiten Containerverkehr steigen kontinuierlich und verursachen erhebliche Kosten. Lösungen müssen einheitlich und pr	Michael Behrendt		IV	9	2005			
Brüsseler Merkwürdigkeiten - Die deutsche Verkehrspolitik wird desavouiert	Gerd Aberle		IV	6	2005			
Liberalisierung notwendig - Intercity-Busverkehr in Deutschland	Sven Maertens	Im Gegensatz zu den meisten anderen Segmenten des Personenfernverkehrs wird der linienmäßige Intercity-Busverkehr in Deutschland zum Schutz der Bahnen so stark reguliert, dass jeglicher Wettbewerb zwischen Bus und Bahn ausbleibt. In einer Studie1 des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Münster wurde untersucht, welche negativen Konsequenzen mit dieser Regulierung verbunden sind und welche Effizienzgewinne im Falle einer Liberalisierung zu erwarten sind. Zudem wurde geprüft, ob und wie Busunternehmen in einem deregulierten Markt für Intercity-Busverkehre Geld verdienen können. Die wichtigsten Ergebnisse werden im Folgenden vorgestellt.	IV	6	2005			
Spediteure befragt: der Mautstart in Zahlen	Uwe Clausen, Robert Scheffermann, Oliver Schlüter	Der Lehrstuhl für Verkehrssysteme und -logistik (VSL) der Universität Dortmund hat über 100 Spediteure aus der Region Nordrhein-Westfalen zum Start der Maut befragt. In manchen Bereichen, wie beispielsweise der Durchdringung der einzelnen von der Maut betroffenen Fahrzeugflotten mit On-Board-Units (OBUs), bietet sich ein sehr einheitliches Bild. In anderen Bereichen, wie den Erfahrungen der Spediteure mit den ersten von Toll Collect erstellten Rechnungen, variiert das Meinungsbild jedoch deutlich.	IV	6	2005			
Verkehrsplanung in Paris - Technische, organisatorische und politische Neuordnung des öffentlichen Stadtraums	Christine Bauhardt	Wer länger nicht in Paris war, wird erstaunt sein über die Veränderungen, die den öffentlichen Stadtraum seit einiger Zeit prägen. Am stärksten dürften die Eingriffe in den motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Neuverteilung der oberirdischen Verkehrsfläche auffallen. Die Stadt, die noch vor wenigen Jahren am Autoverkehr zu ersticken drohte, kann leicht aufatmen. Seit 2002 sinkt das PKW-Aufkommen um jährlich drei Prozent, die Nutzung des Fahrrads stieg um ein Drittel an, die Attraktivität des oberflächigen ÖPNVs erhöhte sich durch beschleunigte Busspuren. In einer Kombination aus Erweiterung und Verbesserung der Infrastruktur, Eingriff in den fließenden und ruhenden MIV und einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit verfolgt die Pariser Verkehrspolitik ihr Ziel, die Stadtentwicklung im Sinne nachhaltiger Strategien zu steuern.	IV	6	2005			
Parkdauerüberwachung und Zahlung von Gebühren: alternative Systeme	Manfred Boltze, Petra K. Schäfer	Alternative Systeme werden im Ausland schon seit einigen Jahren zur Zahlung der Parkgebühren und zur Überwachung der Parkdauer im öffentlichen Straßenraum eingesetzt. Ein Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat eine Einführung dieser Systeme auch in Deutschland vorbereitet.	IV	6	2005			
Data Mining im Verkehrswesen	Josef Becker, Christine Breser	Data Mining kann einen Beitrag zur Wissensgenerierung aus Daten liefern. Nachfolgend wird ein Überblick über Methoden und Verfahren des Data Minings gegeben. Anhand von Beispielen wird gezeigt, dass diese Methoden und Verfahren auch im Verkehrswesen in vielen Fällen eingesetzt werden können.	IV	6	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Genügend Probleme im ÖPNV - Jahrestagung 2005 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)		Wenn vom 20. bis 22. Juni in Erfurt die „kleine“ VDV-Jahrestagung 2005 stattfindet, gibt es neben Schienengüterverkehrsthemen diverse Diskussionspunkte, die vor allem den ÖPNV betreffen. Hier seien einige angerissen.	IV	6	2005			
Komfort für den Fahrgast - Dresdner Forscher präsentieren Lösungen für die Zukunft des Nahverkehrs	Kerstin Zapp	Täglich fährt Petra S. von Freital erst mit dem Bus und dann weiter mit der Straßenbahn zur Arbeit ins Dresdner Stadtzentrum. Wenn sie am Abend den Heimweg antritt, kommt es vor, dass ihre Straßenbahn im Berufsverkehr aufgehalten wird. Oft fuhr ihr dann bisher der Anschlussbus vor der Nase weg. Kein böser Wille des Busfahrers, aber immer wieder ein Konflikt: Auf seiner weiteren Strecke warten schon die Fahrgäste und bisher wusste er nicht, ob sich die Straßenbahn möglicherweise nur um kurze Zeit verspätet und sich ein Warten lohnen würde. Diese Entscheidung nimmt ihm jetzt eine Technik zur automatisierten Anschlusssicherung ab.	IV	6	2005			
Nahverkehr in NRW – Vorreiter in Sachen Innovation	Karl-Heinz Zühlke	Innovationen sind der Schlüssel zu Wettbewerbsfähigkeit und unternehmerischem Erfolg. Beides – Wettbewerb und Unternehmenserfolg – spielt auch im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angesichts knapper öffentlicher Kassen eine zunehmende Rolle. Zweifellos zählen elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) und die Integration der Vertriebswege Handy und Internet im Nahverkehr zu den wichtigsten Innovationsprojekten der kommenden Jahre. Verbünde und Betreiber, die kurzfristig entsprechende Systeme zur Marktreife bringen können, werden daher beim bevorstehenden Wettbewerb um Marktanteile in diesem Sektor die Nase vorn haben.	IV	6	2005			
Öffentlicher Verkehr im Wandel - Studie definiert ''Trendqualifikationen'' für moderne Mobilitätsdienstleister	Henriette Freikamp	Neue Organisationsformen, Produkte oder Dienstleistungen führen zu veränderten Tätigkeiten und somit zu neuen Qualifikationsanforderungen an die Mitarbeiter. Ziel muss es sein, Qualifikationsentwicklungen im Unternehmen so frühzeitig wie möglich aufzuspüren und diese Informationen für die berufliche Aus- und Weiterbildung aufzubereiten.	IV	6	2005			
Abschließende Klärung lässt auf sich warten - ÖPNV-Liberalisierung unter den Vorgaben des EU-Rechts	Claus Pegatzky	Der Prozess der Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland befindet sich in einer entscheidenden Phase. Diese wird allerdings durch eine zum Teil erhebliche rechtliche Verunsicherung geprägt. Umstritten ist insbesondere, ob eine Liniengenehmigung für Bus- oder Straßenbahnunternehmen erst nach Durchführung eines europaweiten Vergabeverfahrens erteilt werden darf und inwieweit die vielfältigen Subventionierungen der Verkehrsunternehmen dabei zu berücksichtigen sind.	IV	6	2005			
Neues auf dem Fahrzeugmarkt	Christoph Müller	Die Situation für die Fahrzeughersteller, sei es für die Straße oder für die Schiene, ist deutlich schwieriger geworden. Im Zeichen knappen Geldes werden bei Ausschreibungen durchaus auch schon Gebrauchtfahrzeuge zugelassen. Der Beitrag gibt einen kompakten Überblick, wie sich der Sektor der Fahrzeuge in jüngster Zeit entwickelt hat.	IV	6	2005			
''Tadele nicht den Fluss, wenn Du ins Wasser fällst!'' - Chancen und Risiken der Verlagerung von Forschung und Entwicklung ins Ausland	Volkmar W. Kübler		IV	6	2005			
Feinstaubalarm: Sind Dieselfahrzeuge die wirklich Schuldigen?	Gerd Aberle		IV	5	2005	Kommentar		
Grenzüberschreitende Infrastrukturplanung in Europa	Thomas Fabian	Die „anderen“ Ergebnisse der van Miert-Kommission In Ergänzung zum Beitrag „Karel van Miert und der frische Wind in der europäischen Infrastrukturpolitik“ von H. Nowak (Internationales Verkehrswesen, Heft 7+8/2004) sollen im nachfolgenden Beitrag die „anderen“ Empfehlungen der van Miert-Gruppe dargestellt werden, die unter dem Stichwort Netzmanagement und Koordinierung zusammengefasst wurden.	IV	5	2005			
Vertikale strategische Partnerschaften als Erfolgsfaktor in der Luftfracht	Jonas Schöfer, Stephan Seeck	Die fortschreitende Globalisierung der Märkte und gleichzeitige Liberalisierung des Luftverkehrs erhöht den Konsolidierungsdruck auf alle Beteiligten der Transportkette. Allein im Markt stehende Anbieter von Luftfrachtdienstleistungen werden sich in strategischen Partnerschaften binden müssen, um zu bestehen.	IV	5	2005			
Verkehrsplanung und Politik: Konflikt oder Einheit? - Chancen und Risiken der Verkehrsplanung im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftsförderung und Politikentscheidung	Manfred Pfeifle	Nach dem Zweiten Weltkrieg war Verkehrsplanung in Deutschland geprägt vom Streben nach mehr Wohlstand und dem Glauben an ein rasches Wirtschaftswachstum. An den Universitäten wurde eine Generation von Verkehrsplanern ausgebildet, die sich im Kern am Vorbild der USA orientierten. Dabei erlangten sie Kenntnis über die Anwendung mathematischer Statistik und von ausgefeilten Verkehrsrechenmodellen, um daraus „statistisch abgesicherte“ Prognosemodelle zu entwickeln. Diese gingen von einer dynamischen Zunahme des PKW-Besitzes der Privatpersonen aus und wurden in ihrer Aussage durch überzogene Einwohnerzunahmen (als entscheidende Eingangsgröße) „verschärft“. Grundsätzlich kamen die Rechenergebnisse den Erwartungen der „Entscheidungsträger“ entgegen und überzeugten durch ihre scheinbare Genauigkeit.	IV	5	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Großflächiges Road Pricing für PKW: Zwischen Theorie und Wirklichkeit – Ein Diskussionsbeitrag	Georg Kriebernegg	Vom LKW zum PKW, von der Finanzierung zur Verkehrslenkung? Während bei Road Pricing im Straßengüterverkehr die Finanzierung der Straßeninfrastruktur im Vordergrund steht, gewinnt im PKW-Verkehr die Verkehrslenkung immer mehr an Bedeutung. Allerdings stehen den optimistisch stimmenden theoretischen Überlegungen vielfältige Probleme der praxistauglichen Umsetzung entgegen.	IV	5	2005			
Personenbeförderung in Litauen	Thomas Berndt, Jonas Butkevicius	Litauen hat nach der Unabhängigkeit auch im Verkehrsbereich einen dramatischen Wandel durchgemacht. Die Litauische Staatsbahn (Lietuvos Gelezinkeliai-LG) ist privatrechtlich organisiert, mit eigener Rechnungsführung sowie Verantwortung für Infrastruktur und Betrieb. Die fortgeschrittene Motorisierung hat neben dem motorisierten Individualverkehr vor allem zu erheblichem Wettbewerb mit dem öffentlichen Straßenpersonenverkehr geführt. Von Seiten der Litauischen Bahn sind daher noch erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung von Infrastruktur, Organisation und Betrieb erforderlich. Zum letztgenannten Bereich werden mögliche Lösungsansätze aufgezeigt.	IV	5	2005			
Die Zukunft der Mobilität in Europa: 4. Europäischer Verkehrskongress der EPVW stellt die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs in Europa auf den Prüfstand	Ralf Haase	Zum vierten Mal in Folge richtet die Europäische Plattform der Verkehrswissenschaften (EPVW) einen Europäischen Verkehrskongress aus, der vom 5. bis zum 8. Juni 2005 in Salzburg stattfindet. Nach Berlin (2002), Szczecin (2003) und Opatija (2004) ist die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG) Gastgeber für den inzwischen zu einem Markenprodukt herangewachsenen Europakongress. Nach vorsichtigen Schätzungen erwarten wir über 300 Teilnehmer aus einer Vielzahl europäischer Staaten. Die wissenschaftliche Leitung des Kongresses liegt in den Händen des Präsidenten der ÖVG, em. Univ.-Prof. Dr. Peter Faller.	IV	5	2005			
Leitmesse mit ganzheitlichem Konzept: Die transport logistic 2005 öffnet vom 31. Mai bis 3. Juni zum zehnten Mal ihre Tore	Kerstin Zapp	Schon die Messe „transport logistic“ allein wäre ein Grund, Ende Mai nach München zu fahren. Doch angereichert mit den Konferenzen „Air Cargo Europe 2005“, „EurailFreight 2005“ und „marilog 2005“, die erstmals im Rahmen der Messe stattfindet, ist sie ein Muss für jeden Logistiker. Zudem werden wie gewohnt diverse Foren und Workshops abgehalten, die gebündeltes Fachwissen zu einzelnen Themen bieten.	IV	5	2005			
Effiziente Förderung lässt weiter auf sich warten: Lage in der Binnenschifffahrt	Kerstin Zapp	Ob – und wenn ja, in welcher Form – etwas vom Handlungskonzept des Forums Binnenschifffahrt und Logistik, welches Anfang des Jahres veröffentlicht wurde, von politischer Seite umgesetzt werden kann, steht noch nicht fest. Derzeit angepeilter Termin für eine Entscheidung: vor der Sommerpause. Das Maßnahmenpaket, um die Binnenschifffahrt stärker in logistische Ketten einbinden zu können, wird von niemandem angefochten. Wie allerdings die Probleme Förderung der Modernisierung der Schiffsflotte und der Infrastruktur tatsächlich angegangen werden können, blieb bisher offen.	IV	5	2005			
Kooperation statt Konkurrenz: Das Hafenland NRW	Jörg Hennerkes	Die Binnenschifffahrt bündelt Gütertransporte auf umweltfreundliche Weise auf einem leistungsfähigen Verkehrsträger. Mehr als Schiene und Straße verfügt sie über freie Kapazitäten. Um diese besser nutzbar zu machen, insbesondere die Straße zu entlasten und die Trimodalität zu stärken, hat das Land Nordrhein-Westfalen im vergangenen Jahr das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW entwickelt. Das Konzept wird Bestandteil der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes – einer bundesweit einzigartigen Verkehrsinfrastrukturkonzeption, die nachhaltig alle verfügbaren Verkehrsträger in ihre Überlegungen integriert.	IV	5	2005			
Logport wächst mit Automotive: Duisburger Hafen entwickelt sich zur Logistikdrehscheibe für die Automobilindustrie	Maik Porsch	Dem Duisburger Hafen steht eine neue Blütezeit bevor. Legte sich zu Beginn der neunziger Jahre mit dem Ausstieg aus dem Kohlebergbau eine wirtschaftliche Flaute über den traditionsreichen Wirtschaftsstandort, hat sich Europas größter Binnenhafen mittlerweile zu einer leistungsfähigen Logistikdrehscheibe für hochwertige Waren und Dienstleistungen entwickelt. Weit mehr als 200 Unternehmen haben sich bislang am Hafen niedergelassen und nutzen die Vorzüge der trimodalen Verkehrsinfrastruktur im Herzen Europas. Jüngster Geschäftsbereich im Zuge der strategischen Neuausrichtung des Hafens ist die Automobillogistik: Während der Hafen die Infrastruktur hierfür weiter ausbaut, nutzen namhafte Automobillogistiker den Standort bereits als zentralen Umschlag- und Weiterverarbeitungsplatz.	IV	5	2005			
JadeWeserPort erhält GVZ und KV-Anschluss	Joachim Koch	Die Realisierung des Tiefwasserhafens JadeWeserPort wurde durch intensive Analysen sowie fundierte Gutachten und Untersuchungen vorbereitet und geplant, die als Basis für den erfolgreichen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens dienten. Für das geplante, an den Hafen angrenzende Güterverkehrszentrum (GVZ) im Bereich Hafengroden wurde seitens der JadeWeserPort Entwicklungsgesellschaft mbH und der Wirtschaftsförderung in Wilhelmshaven GmbH ein Gutachten bei der TransCare AG in Auftrag gegeben, das die Voraussetzungen zur Errichtung eines GVZs unter Berücksichtigung der Planungen des JadeWeserPorts untersucht hat.	IV	5	2005			
Sattelauflieger in Trögen: Neues RoLa-System WTT	Christoph Müller	Mit dem Wechseltrog-Transportsystem (WTT) ist für den Transport von Sattelaufliegern auf der Schiene eine neue Möglichkeit entwickelt worden. Mit dem WTT können alle gängigen Sattelauflieger ohne aufwändiges Umschlagequipment auf Waggons befördert werden. Das besondere des WTT ist ein Trog, in dem der Sattelauflieger transportiert wird.	IV	5	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Ladungssicherung bleibt ein Problem		Bis zu 70 Prozent aller Ladungen sind nach Angaben des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) nicht oder mangelhaft gesichert. Schwere Verkehrsunfälle oder auch „nur“ Schäden an der Ladung sind oft die Folge.	IV	5	2005			
Neugierig bleiben!	Kerstin Zapp	Chemie, Mineralöl, Druckgas, Schüttgüter: Die VTG AG hat für fast jedes Produkt den passenden Eisenbahngüterwagen im Angebot. Doch nicht nur das: Das Unternehmen fokussiert sich seit der Trennung der VTG-Lehnkering AG zurück in Lehnkering GmbH in Duisburg (Bulk- und Speziallogistik) und VTG AG in Hamburg zunehmend wieder auf das Schienenlogistik- und Tankcontainergeschäft. Über die Entwicklung im Unternehmen und Zukunftspläne sprach „Internationales Verkehrswesen“ mit Dr. Heiko Fischer, Vorstandsvorsitzender der VTG AG.	IV	5	2005			
Verträge, Grenzen, Systeme: Probleme im EU-weiten Schienenverkehr		Die Gelegenheit war günstig: Dr. Heiko Fischer, Vorstandsvorsitzender der VTG AG, ist gleichzeitig Präsident der Internationalen Privatgüterwagen-Union UIP. Also fragte „Internationales Verkehrswesen“ auch nach der Situation in Europa, wo 180000 europäische Privatgüterwagen (ein Drittel des gesamten europäischen Güterwagenbestands) knapp 50 Prozent aller tkm auf der Schiene erbringen.	IV	5	2005			
Die richtige Logistik eröffnet deutliche Kostensenkungspotenziale: Optimierung der Prozesse in der Bahnindustrie	Peter Abelmann, Giorgi Doborjginidze	Der rückläufige Auftragseingang in Deutschland, die daraus resultierenden wachsenden Überkapazitäten in den Produktionsstätten, der hohe Kostendruck und die permanente Notwendigkeit, sich an Veränderungen anzupassen, prägen die aktuelle Situation der deutschen Bahnindustrie. Kostensenkung und Rationalisierung rücken neben der Identifikation und Erschließung neuer Absatzmärkte in den Mittelpunkt der Überlegungen. Um erfolgreich im globalen Wettbewerb bestehen zu können, ist die traditionell geprägte Bahnindustrie gefordert, ihre Logistikstrukturen zu überprüfen: Es gilt, neue Lösungen für die Prozessoptimierung und effiziente Gestaltung der Wertschöpfungskette zu konzipieren und in angemessener Form zu realisieren.	IV	5	2005			
Airport-City – Die Großstadt mit Weltanschluss	Annegret Reinhardt-Lehmann		IV	5	2005			
Schwierige Geburt - Schienennetzregulierung als umstrittene Aufgabe	Gerd Aberle		IV	4	2005			
Verkehrslenkung und -beschränkung - Rechtlich zulässige Handlungsmöglichkeiten der Luftreinhaltepolitik	Uwe Lahl, Wilhelm Steven	Zahlreiche Untersuchungen zeigen, dass Feinstaub (Partikeln - PM10) schwere Gesundheitsschäden und das Ansteigen der Sterblichkeitsrate auf Grund von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Lungenkrebs verursachen. Nach Untersuchungen der WHO wurde im Jahr 2000 durch Partikeln die Lebenszeit in der EU25 um 8,6 Monate und in Deutschland um 10,2 Monate verkürzt. Die Weltgesundheitsbehörde, die EU-Kommission sowie der National Research Council und die EPA der USA stellen die Wirkung von Partikeln auf die menschliche Gesundheit als eines der gegenwärtig vorrangigen umwelthygienischen Schwerpunktthemen heraus. Hauptverursacher dieser gesundheitsschädlichen Partikelimmissionen ist der Verkehr. Der Beitrag stellt den Stand der Diskussionen dar, wie der Verkehrsbereich dazu beitragen kann, die Grenzwerte von PM10 einzuhalten, die zum Schutz der menschlichen Gesundheit erlassen worden sind.	IV	4	2005			
Vertikale Desintegration des britischen Eisenbahnsektors - Erfolg oder Misserfolg?	Christian R. Schnöbel	Die Bahnstrukturreform Großbritanniens bildet derzeit den Kristallisationspunkt der eisenbahnpolitischen Debatte um die Trennung von Netz und Transportbetrieb zu Gunsten eines funktionsfähigen intramodalen Wettbewerbs. Schließlich könnten die Bewertungen der britischen Bahnreform kaum unterschiedlicher ausfallen, sehen sich in ihrem Licht doch sowohl die Befürworter als auch die Gegner der vertikalen Desintegration in ihrer Haltung bestätigt. Dieser Beitrag ist ein Versuch der Klärung, ob die in Großbritannien durchgeführte Trennung von Netz und Transportbetrieb als Erfolg oder Misserfolg zu werten ist.	IV	4	2005			
Überarbeitung des BVWP - Entwicklung und Nutzung des Projektinformationssystems PRINS zur Entscheidungsvorbereitung bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003	Hans-Michael Graichen, Lothar Vosdellen	Zur Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) wurden für Projekte der Verkehrsträger – Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen – von Verwaltungen und Gutachtern umfangreiche Beurteilungsgrundlagen erarbeitet. Mittels eines Datenverarbeitungssystems sollten sämtliche Projektinformationen erfasst, verwaltet, für die Entscheidungsfindung aufbereitet und schnell verfügbar gemacht werden. Der vorliegende Beitrag gibt einen zusammenfassenden Überblick über den Gesamtumfang der Arbeiten zum Projektinformationssystem PRINS vom Systemaufbau über den Betrieb bis hin zu den Ergebnisdarstellungen.	IV	4	2005			
Umweltauswirkungen der Binnenschifffahrt - Ein Vergleich mit LKW- und Bahntransporten	Gunnar Gohlisch, Burkhard Huckestein, Stephan Naumann, Petra Röthke-Habeck	Die Binnenschifffahrt gilt als die umweltfreundichste Variante des Gütertransports. Bei einer genaueren Untersuchung der Umweltvorteile der Binnenschifffahrt musste jedoch Enttäuschendes festgestellt werden. Beim gegenwärtigen Stand der Technik kann das Binnenschiff bei der Frage nach den geringsten Umweltauswirkungen gegenüber der Bahn nicht überzeugen. Auch gegenüber dem LKW fallen die Vorzüge geringer aus als vermutet.	IV	4	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Umweltverträglichkeit vergleichen – aber richtig!	Erwin Spitzer	Die Binnenschifffahrt hat ein großes Interesse daran, dass nicht nur die Umweltwirkungen der von ihr selbst erbrachten Verkehrsleistungen, sondern auch die der konkurrierenden Verkehrsträger von fachkundiger Seite untersucht und miteinander verglichen werden. Denn die Ergebnisse solcher Untersuchungen sind wichtiger Bestandteil von Begründungen für das verkehrspolitische Handeln auf allen Ebenen. Immer weniger überschaubar wird allerdings die Zahl der Forschungsberichte, Umweltbilanzen und sonstiger Arbeiten, die sich diesem Thema widmen. Je nach Ausgangs- und Interessenlage treten dabei die unterschiedlichsten Ergebnisse zu Tage und werden oft dazu benutzt, um in der breiten Öffentlichkeit Stimmung zu machen.	IV	4	2005			
Für den A380 bestens gerüstet - Der Frankfurter Flughafen bereitet sich intensiv auf den Empfang der neuen Wide Bodies vor	Volker Zintel	Mit der Auslieferung des ersten A380 durch Airbus im Jahr 2006 beginnt eine neue Epoche der zivilen Luftfahrt – nicht nur für Passagiere und Airlines, sondern auch für die Flughäfen. Mehr als 60 Airports rund um den Erdball bereiten sich derzeit auf den Dienstbeginn des A380 im kommenden Jahr vor. Der Flughafen Frankfurt wird einer der ersten Hubs sein, bei dem der A380 regelmäßig zu Gast sein wird. Um seine Drehscheibenfunktion zu stärken, müssen die Voraussetzungen zur Stationierung der neuen A380-Flotte geplant und bis 2007 umgesetzt sein.	IV	4	2005			
Abgeschwächtes Wachstum des Luftverkehrs in 2005 - Entwicklungen, Erwartungen und Ausbaupläne	Kerstin Zapp	Der weltweite Luftverkehr wird sich im Jahr 2005 zwar weiter erholen, doch gleichzeitig wird das prozentuale Wachstum gegenüber 2004 geringer ausfallen. Das geht aus einer Studie des Bereichs Aviation Research der DVB Bank, Berlin, hervor. Woran liegt das? Und wie steht es um die Ausbaupläne der deutschen Flughäfen?	IV	4	2005			
Seit 50 Jahren wieder in der Luft! - Die Deutsche Lufthansa AG	Stefan Schaffrath	„Hallo Lufthansa! In der Reihe der Weltfluggesellschaften heißen wir das ‚neue' alte Mitglied willkommen." Das ist der Wortlaut einer am 1. April 1955 geschalteten Anzeige, mit der Pan American damals die Wiederaufnahme des Flugbetriebs der Lufthansa öffentlich begrüßte. Sie verweist auch auf den besonderen Umstand, dass Lufthansa die Fluggesellschaft mit zwei Geburtstagen ist: 1926 und 1954. Die „erste" Fluggesellschaft mit dem Namen „Luft Hansa" wurde am 6. Januar 1926 in Berlin gegründet und stellte im Mai 1945 den Flugbetrieb ein. Der Start des Flugbetriebs der Deutsche Lufthansa AG, dessen 50. Wiederkehr wir in diesem Jahr feiern, erfolgte am 1. April 1955.	IV	4	2005			
Early Mover bestimmen Standards mit - RFID erfordert individuelle Lösungen und kluge Partnerschaften	Ralf Eilert	Die Zukunftstechnologie RFID (Radio Frequency Identification) soll Handels-, Logistik- und Fertigungsunternehmen schlanke Lieferketten und sichere Produktionsprozesse bringen. Per Funk lassen sich wertvolle Güter lückenlos überwachen und automatisiert in Management- und Bestandssysteme übernehmen. Damit RFID tatsächlich zur Erfolgsgeschichte wird, müssen Unternehmen die anspruchsvollen Lösungen jedoch individuell auf ihre Prozesse abstimmen. Um darüber hinaus die Kosten für die teuren Chips im Rahmen zu halten, empfehlen sich strategische Partnerschaften entlang einer Lieferkette.	IV	4	2005			
Das Beste beider Welten? - Praxisbeispiele und Zukunft der RFID-Technologie	Johannes Schmettler	Über zwei Punkte herrscht in der Diskussion über die RFID-Technologie Einigkeit: Die Transponder-Übermittlung ist technisch beherrschbar und ermöglicht es, in Zukunft zahlreiche logistische Prozesse neu zu gestalten. Wann, wo und zu welchen Kosten dies sinnvoll ist, sollen Pilotprojekte zeigen. Ein Blick in Praxis und Zukunft von RFID-Anwendungen aus der Sicht der Spediteure.	IV	4	2005			
Honi soit qui mal y pense (Ein Schelm, der Böses dabei denkt)	Achim Diekmann		IV	4	2005			
Das Tor zur weiten Welt - Haustürflughäfen als politische Zielgröße?	Gerd Aberle		IV	3	2005			
Der intermodale Wettbewerbsrahmen der Verkehrspolitik - Systematische Nachteile für den Schienenverkehr?	Alexander Eisenkopf	Die wissenschaftliche, aber auch die verkehrspolitische Auseinandersetzung mit den Problemen des Schienenverkehrs wird in erheblichem Maß durch Fragen des Wettbewerbs dominiert. Dabei wird nicht nur der so genannte intramodale Wettbewerb auf dem Schienennetz thematisiert, sondern regelmäßig auch der intermodale Wettbewerb zwischen Schiene, Straße und Binnenwasserstraße. Die Diskussion um den intermodalen Wettbewerb besitzt zudem eine wesentlich längere Tradition – wurde sie doch bereits geführt, als Wettbewerb auf der Schiene nur eine Vision liberaler Wettbewerbs- und Verkehrspolitiker war.	IV	3	2005			
Autofahren um jeden Preis? - Wie private Haushalte auf Änderungen der Kraftstoffpreise reagieren	Heinz Hautzinger, Günter Haag, Maja Helms, Joachim Hugo	Immer wieder wird die Frage kontrovers diskutiert, welchen Einfluss die Höhe des Kraftstoffpreises auf das Mobilitätsverhalten vor allem privater Haushalte hat. Dies betrifft die Wirkungen der Ökosteuer, aber auch andere Ereignisse wie z.B. die von Marktprozessen. Der vorliegende Artikel fasst die Ergebnisse einer entsprechenden Studie zur Preiselastizität der Verkehrsnachfrage privater Haushalte zusammen. Erstmals konnten neben makroökonomischen Zeitreihen auch die Mikrodaten des Mobilitätspanels herangezogen werden.	IV	3	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Beschaffungsvarianten bei Geschäftsflugzeugen	Robert Krüger, Sönke Reise	Die Geschäftsluftfahrt ist ein Teil des Gesamtverkehrssystems, über den in der Öffentlichkeit sehr wenig bekannt ist. Die kursierenden Informationen beschränken sich sehr oft auf Begriffe wie „Luxusfliegerei“ oder „Flugzeuge für Reiche“. Diese Feststellung weist auf ein Imageproblem hin, welches durch die mangelhafte Darstellung dieses Teils des Luftverkehrs in der Literatur hervorgerufen wird. Eine verkehrswissenschaftliche Betrachtung im Sinne eines Kompendiums ist nicht vorhanden. Das geringe Bewusstsein der Gesellschaft gegenüber der Geschäftsluftfahrt – im englischen Sprachgebrauch als Business Aviation bezeichnet – wird deutlich. Dennoch sind gerade die Geschäftsreiseflugzeuge dort eine sinnvolle Ergänzung im Gesamtverkehrssystem, wo Defizite an Schnelligkeit und Flexibilität herrschen.	IV	3	2005			
Kürzungen der Ausgleichsleistungen - Paragraph 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	Tim Sterzenbach	Angesichts der zunehmenden Knappheit öffentlicher Mittel sind in den nächsten Jahren weitere Kürzungen der staatlichen Zuwendungen für den ÖPNV nicht auszuschließen. Die Fähigkeit der Aufgabenträger, Kosten des ÖPNVs zu übernehmen, wird weiter sinken. In diesem Zusammenhang gewinnt die Debatte um eine Kürzung der Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach Paragraph 45a PBefG noch stärker an Bedeutung. Die zur Berechnung der Ausgleichsleistungen zu ermittelnde Kennzahl „Personenkilometer“ gilt seit Einführung des Paragraphen 45a PBefG im Jahr 1977 als „Stellschraube“ zur Variation der Finanzmittelzufuhr.	IV	3	2005			
Innovations- und Zukunftsstrategien in der Seeverkehrswirtschaft	Rolf W. Stuchtey	Die Jahrestagung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft DVWG wird 2005 zum ersten Mal seit 1968 wieder an dem maritimen Standort Bremen stattfinden. Auf Grund des Standorts ist auch für den traditionell begleitenden Fachkongress ein maritimes Thema gewählt worden.	IV	3	2005			
Markt der Veränderungen	Hanns-Heinrich Conzen	Nicht weniger als zehn Staaten sind direkt durch die Ostsee miteinander verbunden, davon gehören neun der EU an. Durch die Transitwege in den Anrainerstaaten reicht die Bedeutung des europäischen Binnenmeers weit über sie hinaus. Die rund 500 Häfen verzeichnen stetig steigende Umschlagvolumina. Während in Deutschland die wirtschaftliche Dynamik in den vergangenen Jahren eher verhalten war, sind die hochentwickelten skandinavischen Länder derzeit sehr wachstumsstark – ebenso wie die aufstrebenden osteuropäischen Anrainer. Über die Fährschifffahrt im südwestlichen Ostseeraum und ihre künftige Entwicklung hat kürzlich Hanns-Heinrich Conzen geschrieben (DVZ 139, 23. November 2004).	IV	3	2005			
Ostseereedereien richten sich auf die Zukunft aus	Kerstin Zapp	Die Umschlagentwicklung in den deutschen Seehäfen liegt weiter auf einem stabilen Wachstumspfad. 2004 nahm der Güterumschlag insgesamt um knapp acht Prozent auf 272 Mio. t zu. Besonders gut entwickelten sich der Containerumschlag (plus 14 Prozent) und der Fährverkehr (plus sieben Prozent). Zu den guten Ergebnissen des Fährverkehrs trugen unter anderem auch die Reedereien TT-Line, Stena Line, Color Line, Nordö-Link und Scandlines bei.	IV	3	2005			
Optimistisch in die Zukunft - Die Entwicklung des Automobillogistikmarkts aus der Perspektive der deutschen Nordseehäfen	Iven Krämer	Nahezu alle Seehäfen feiern von Jahr zu Jahr neue Umschlagerfolge, so geschehen auch 2004. Getragen wird das Wachstum im Wesentlichen von überdurchschnittlichen Steigerungsraten im Containertransport. Ein Segment, das aus der Perspektive der deutschen Nordseehäfen ebenfalls Anlass zur Freude bietet, ist der Umschlag von Automobilen. Ihre Funktion als Drehscheiben der automobilen Logistikketten war in den vergangenen Jahren stärker gefragt als je zuvor.	IV	3	2005			
Real Business in China	Michael Britton	The outsourcing of production to the lower cost areas of the world by North American, European, and Japanese companies has fueled China’s relentless rise as a manufacturing and trading superpower. Some analysts believe that growth has been too fast and the Chinese economy is at risk of overheating citing rising inflation in the largest cities. In general, however, the majority view is that China’s economy is solidly based and growth in GDP should continue well for a minimum of five years. The economy is well balanced with demand for raw materials, investment goods and luxury goods matching exports.	IV	3	2005			
Vom einheitlichen Europa keine Spur - Zulassung der Elektrolokomotiven BR 185 und 189 im Ausland	Tobias Hoppe, Martin Stapff	„Rechnet man sämtliche Stopps ein, beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit im grenzüberschreitenden Güterverkehr lediglich 18km/h; die Züge sind damit langsamer als ein Eisbrecher in der Ostsee!“ Diese Erkenntnis hielt die Kommission der Europäischen Union (EU) in ihrem Weißbuch 2001 fest [1]. Als eines der Beispiele für die „Funktionsschwächen“ des internationalen Güterverkehrs wird der Lokomotivwechsel an der Grenze angeführt, der ein wichtiger Faktor für Verspätungen und Unzuverlässigkeit ist. Der LKW fährt stattdessen wirklich grenzenlos; er ist bereits seit Jahrzehnten „interoperabel“, weil sich Infrastruktur und Fahrzeuge weltweit kohärent entwickelt haben.	IV	3	2005			
Asien schließt zu Europa auf - Gleiche Marktvolumina für Hochgeschwindigkeitszüge in 2012	Maria Leenen, Nicolas Wille	Der Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) zählt zu den besonders dynamisch wachsenden Segmenten im Bereich der Bahntechnik. Dies unterstreicht eine neue Marktstudie der SCI Verkehr GmbH, die nicht nur die etablierten Länder des HGV wie Japan, Frankreich und Deutschland untersucht, sondern im Rahmen einer weltweiten Analyse der Märkte auch Perspektiven für die Realisierung neuer Projekte in anderen Ländern evaluiert hat. Dabei zeigt sich, dass insbesondere der asiatische Markt bis 2012 erheblich wachsen wird.	IV	3	2005			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Qualität, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung - Konstruktions- und Kostenoptimierung von Höchstgeschwindigkeitsgleisen in Spanien	Andrés López Pita	Die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Madrid und Barcelona (Spanien) wurde für den Verkehr von kommerziellen Fahrzeugen für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 350 km/h konzipiert. In diesem Beitrag werden die von den spanischen Bahnen erstellten Kriterien beschrieben um sicherzustellen, dass die Gleislageverschlechterung auf der neuen Strecke nicht höher ist als auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Madrid und Sevilla (300 km/h). Besonderes Augenmerk wurde dabei auf zwei primäre Faktoren gelegt: einerseits auf die Verringerung der Achslasten und der ungefederten Massen der Fahrzeuge, andererseits auf die Verringerung der vertikalen Steifigkeit der Untergrundplatten zwischen Schwellen und Schienen.	IV	3	2005			
Fahrzeugbeschaffung für einen Fahrzeugpool	Kai Daubertshäuser, Tobias Dönisch	Für Aufgabenträger stellt sich zunehmend die Frage, ob und wie eine Intensivierung des Wettbewerbs um Verkehrsleistungen erfolgen kann. Ziele müssen sein, im ÖPNV weitere Kräfte für ein innovatives, qualitativ hochwertiges und kostengünstiges Angebot zu mobilisieren, Kundenorientierung zu fördern und ein marktkonformes Preis-Leistungs-Verhältnis zu erreichen.	IV	3	2005			
Aufbruch in ein neues Zeitalter	Werner Lundt		IV	3	2005			
Börsengang der DB AG: Kein Sonderthema - Warum, wie und wann?	Gerd Aberle		IV	07+08	2004			
Karel van Miert und der frische Wind in der europäischen Infrastrukturpolitik	Herwig Nowak	Nur selten in der jüngeren Vergangenheit der Einigungsbewegung Europas fand die europäische Infrastrukturpolitik des Verkehrs eine so lebhafte Beachtung wie im abgelaufenen Jahr. Auslösendes Moment dafür waren zunächst Feststellungen des Weißbuchs der Europäischen Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft“ vom Herbst 2001.	IV	07+08	2004			
Stand der Verkehrstelematik in Deutschland im Europavergleich	Roland Groke, Heinz Zackor	Moderne Verkehrstechnik nutzt die Möglichkeiten moderner Informations- und Kommunikationstechnologien (Telematik), die weitgehend in internationalem Maßstab entwickelt werden. Wo stehen wir in Deutschland mit Forschung und Entwicklung sowie Umsetzung in die Praxis im europäischen Vergleich?	IV	07+08	2004			
Osteuropa - Wachstumsmarkt für Low Cost Airlines	Borislav Bjelicic	Kein Thema beschäftigt die Luftverkehrsbranche weltweit derzeit mehr als das Thema Low Cost Airlines. Jetzt expandieren diese neuen Anbieter auch verstärkt nach Osteuropa. Ein neuer Entwicklungsschub geht hierbei von den Beitrittskandidaten aus, die im Mai 2004 zur Europäischen Union gestoßen sind.	IV	07+08	2004			
Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen	Friederike Reineke	Die Strecke zwischen der deutsch-niederländischen Grenze über Emmerich nach Oberhausen gewinnt mit der für 2007 geplanten Fertigstellung der niederländischen Betuwe-Route vom Hafen Rotterdam nach Zeevenaar erheblich an Bedeutung. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke wird in Deutschland von vielen Seiten gefordert. Große Anteile der zusätzlichen Güterverkehre von der niederländischen Grenze über Oberhausen haben zum Einen Richtung Süden die Rheinschiene sowie den Rangierbahnhof Köln-Gremberg und zum Anderen den Südosten Deutschlands sowie den Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle zum Ziel. Die Pläne für die Strecke in diesem Zusammenhang stellt nachfolgender Artikel dar.	IV	07+08	2004			
Kundenvertretung und Fahrgastrechte im öffentlichen Verkehr	Martin Schiefelbusch	Seit gut einem Jahr ist das Stichwort Fahrgastrechte in der Verkehrspolitik in aller Munde. Angeregt durch die Diskussion um das Preissystem der DB AG wird die im Grunde schon lange bestehende, besondere rechtliche Stellung der Bahnfahrgäste zunehmend kritisch gesehen. Vor diesem Hintergrund soll im folgenden Beitrag die Frage der Fahrgastrechte in den größeren Zusammenhang der Interessenvertretung der Kunden des ÖV gestellt werden.	IV	07+08	2004			
Von der ''klassischen'' Verkehrs- zur zeitgemäßen Mobilitätserziehung	Antje Flade, Ulrike Hacke	Das Leitbild einer an Nachhaltigkeit orientierten Entwicklung fordert eine reflektierte Verkehrsmittelwahl. Doch wie wird dieser Anspruch den heutigen Kindern und Jugendlichen vermittelt? Am Beispiel einer neu entwickelten Lernsoftware für die Klassenstufen 5 bis 7 werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie mit Hilfe zeitgemäßer Erziehung die Herausbildung eines kritischen Mobilitätsbewusstseins gefördert und der Manifestierung einer autoorientierten Haltung vorgebeugt werden kann.	IV	07+08	2004			
Nutzfahrzeuge: Mobile Zukunft!	Bernd Gottschalk	Der Nutzfahrzeugmarkt in Europa steht vor großen Herausforderungen. 2004 ist das Jahr der EU-Osterweiterung, die Europäische Union ist um zehn neue Staaten gewachsen. Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich zum erweiterten Europa. Der gemeinsame Binnenmarkt ist unser home market. Über 85 Prozent unserer Exporte gehen in das erweiterte Europa.	IV	07+08	2004			
Stetige Weiterentwicklung - Neue Modelle, Ausstattungen und e-safety	Kerstin Zapp	Es sieht gut aus in vielen Auftragsbüchern der Nutzfahrzeughersteller. Die Prognosen von beispielsweise Scania und MAN sind optimistisch für 2004, nachdem das erste Quartal erfolgversprechend gelaufen ist. Welcher Hersteller bietet was? Welche Modelle sind neu auf dem Markt oder verändert worden? Ein kurzer, sicher nicht vollständiger Überblick. Über eventuelle Neuheiten zur IAA wurde übrigens zum Redaktionsschluss Anfang Juni in den meisten Fällen noch eisern geschwiegen.	IV	07+08	2004			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Risiken von Assistenzsystemen		Das wachsende Interesse an „intelligenten" Sicherheitsfunktionen und höherem Fahrzeugkomfort (Klimaautomatik, Zentralverriegelung etc.) hat einen Boom der Mechatronik und Elektronik ausgelöst. Doch birgt die zusätzliche Sicherheit auch Risiken?	IV	07+08	2004			
Neue EU: Aufliegermarkt profitiert	Frank Rettig	Die EU-Erweiterung könnte nicht nur Potenzial in den neuen Mitgliedsländern bieten, sondern daraus resultierend ebenso in den entwickelten Märkten Westeuropas, weil Warentransfers und die Verlagerung arbeitsintensiver Produktionen nach Osten den Transportbedarf steigern. Paneuropäische Transportnetze mit einheitlichen Rahmenbedingungen, Chancengleichheit von Schiene und Straße und die optimale Nutzung von Infrastruktur- und Ladekapazitäten sind die künftigen Erfolgsfaktoren.	IV	07+08	2004			
Wie umweltfreundlich ist der Dieselmotor wirklich?	Norbert Metz	Die Diskussion über die Wirkungen von Automobilabgasen auf die menschliche Gesundheit wird seit Jahren geführt, wobei die Gefährlichkeit von Dieselmotorabgasen und hierbei insbesondere die Frage nach einem Lungenkrebsrisiko nach wie vor im Vordergrund steht. Nach mehr als 40 Jahren intensivster Forschungen toxikologischer als auch epidemiologischer Art ist es aber bislang nicht gelungen, ein mögliches Gesundheitsrisiko durch Dieselmotoremissionen an Arbeitsplätzen oder für deutlich niedriger belastete Umweltsituationen zuverlässig nachzuweisen, zu quantifizieren und eine Risikoabschätzung durchzuführen (EHC 171).	IV	07+08	2004			
Busmarkt: Von Sicherheit, Komfort und Komponentenbauweise bestimmt	Kerstin Zapp	Prägend war im vergangenen Jahr im Bussektor die Sicherheitsdiskussion. Welche Neuerungen es hier gibt, aber auch wohin die Kundenwünsche und die Trends in der Fertigung der Busse gehen, hat „Internationales Verkehrswesen“ von Gerhard Stangl, Technischer Direktor Reise- und Überlandbusse der Neoman Bus GmbH, erfragt.	IV	07+08	2004			
Wo BIO drauf steht, ist nicht immer BIO drin!	Georg Pachta-Reyhofen		IV	07+08	2004			
Netzunabhängigkeit und Trassenpreisbemessung - Neue eisenbahnrechtliche Vorschriften - Aber auch mehr Klarheit?	Gerd Aberle		IV	01+02	2004			
Transportkostengerechte Gestaltung von Prozessen im Supply Chain Management	Helmut Baumgarten, Felix Kasiske	Der unternehmensübergreifende Ansatz des Supply Chain Managements bietet vor allem vor dem Hintergrund der Wirkungen der aktuellen und künftigen EU-Verkehrspolitik bisher ungenutzte Möglichkeiten zu einer transportkostengerechten Gestaltung von Wertschöpfungsprozessen.	IV	01+02	2004			
Reaktivierung von Schienenstrecken im SPNV	Peter Gehrmann	Seit der Umsetzung der Bahnreform und der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs in den 90er Jahren ist in allen Bundesländern eine deutliche Steigerung der Attraktivität des SPNV-Angebots eingetreten. Die Verantwortung der Länder für die Gestaltung des SPNV hat auch dazu geführt, dass die Bereitschaft, Landesmittel für Investitionen in den SPNV außerhalb der Ballungsräume einzusetzen, gestiegen ist.	IV	01+02	2004			
Öffentliche Leistungen in der Ära der Liberalisierung	Astrid Karl	Der Öffentliche Nahverkehr ist traditioneller Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge – und für seinen Teil hochsubventioniert und nur begrenzt erfolgreich. Die gegenwärtigen Liberalisierungsbestrebungen sollen hier zum Anlass genommen werden, um aus sozialwissenschaftlicher Perspektive zu fragen, wie die Rahmenbedingungen des öffentlichen Nahverkehrs beschaffen sein müssen, damit Kundenbedürfnisse und Ansprüche potenzieller Neukunden erfüllt werden können. Erforderlich ist ein radikales Umdenken hin zu den Bedürfnissen der (möglichen) Nutzer, bei denen durch die Erfahrung mit dem Privatauto von hohen Mobilitätsansprüchen auszugehen ist.	IV	01+02	2004			
Anforderungen an eine seniorengerechte Straßenausstattung	Siegfried Giesa	Was die Alterung der Gesellschaft für die Renten- und Gesundheitspolitik bedeutet, ist durch die Diskussionen in der jüngsten Zeit der Allgemeinheit klar geworden. Sie hat ebenso Auswirkungen auf die Verkehrspolitik; die Konsequenzen für die Straßenausstattung werden hier behandelt.	IV	01+02	2004			
Geschäftsumsatz und Verkehrssystem in Klein- und Mittelstädten	Hermann Knoflacher, Petra Daschütz	Die Umsetzung zukunftsorientierter Verkehrsorganisations- und -managementaufgaben im städtischen Gebiet stößt in der Praxis sehr häufig auf den zum Teil erbitterten Widerstand der ansässigen Geschäftswelt, wenn Maßnahmen ergriffen werden, durch die der motorisierte Individualverkehr zurückgedrängt und andere Verkehrsformen gefördert werden sollen. Der Wunsch der Geschäftswelt nach mehr Parkplätzen zieht sich im Wesentlichen wie ein roter Faden durch die innerörtliche Verkehrsorganisation der vergangenen Jahrzehnte. – Stellen doch die Geschäftsleute fest, dass das Geld immer stärker in Shopping-Center außerhalb der Stadt mit einem ausreichenden Parkplatzangebot fließt statt in ihre Kassen. Andererseits haben aber bestimmte Geschäftsstrukturen in Fußgängerzonen ihren Platz nicht nur erfolgreich verteidigt, sondern neue Marktsegmente erobern können.	IV	01+02	2004			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Mobilitätsszenarien - Basis für einen regelmäßigen politischen Dialog	Walter Hell	Verkehr hat viele Aspekte: gesellschafts-, arbeitsmarkt-, wettbewerbs-, umwelt-, finanzpolitische und technische. Das Prinzip, dass fast alle diese Aspekte miteinander vernetzt sind und sich gegenseitig mehr oder weniger beeinflussen, bildet sich aber weder auf der Ebene der Politik noch in der Wissenschaft oder der Wirtschaft angemessen ab.	IV	01+02	2004			
Verkehr braucht Zukunft	Armin Hansmann	Täglich müssen die Verkehrssysteme in Deutschland ungefähr 40 Mio. Menschen zur Arbeit befördern, 1,5 bis 2 Mio. Geschäftsreisen abwickeln sowie mehr als 15 Mio. t Güter zwischen Versendern (verladende Wirtschaft, Häfen) und Empfängern (Verbrauchern, Verkaufsstellen) transportieren. Die Arbeitswege und Geschäftsreisen liegen mit 16,5 km im Durchschnitt deutlich über denen anderer Fahrten. Mit dieser Beförderungsaufgabe sind mehr als 1,6 Mio. Menschen beschäftigt. Wie werden wir künftig mit diesen Aufgaben fertig?	IV	01+02	2004			
Automobil mit der Bahn	Christian Maertins, Christian Hoffmann, Andreas Knie	Ein verkehrspolitischer Hoffnungsträger sind seit langem Verkehrsdienstleistungen, denen der Umstieg auf andere Verkehrsmittel eingebaut ist. Mit ihnen sollen wachsende Mobilitätsbedürfnisse verträglicher und auch ohne eigenes Auto bedient werden. Flächendeckende, einheitliche Angebote gab es bisher kaum. Erste Erfahrungen mit neuen Vermietdienstleistungen der Bahn geben Auskunft über Erfolgsfaktoren und Potenziale.	IV	01+02	2004			
Short Sea Shipping	Kerstin Zapp	Seit 2,5 Jahren arbeitet das ShortSeaShipping Promotion Center (SPC), Bonn, daran, Kurzstreckensee- und Binnenschiffsverkehre intelligent und vorteilhaft für alle Beteiligten in die Supply Chain zu integrieren. Zunächst ist meist Aufklärungs- und Beratungsarbeit erforderlich, um über die Möglichkeiten zu informieren und eventuell in Frage kommende Güterströme der Verlader herauszufiltern. Das SPC sieht sich selbst für die Unternehmen als „your Navigator from Highway to Waterway“. Georg Waischnor, Managing Director des SPC, beantwortet im folgenden Text einige Fragen.	IV	01+02	2004			
Terminal-Multis rauschen der Konkurrenz davon	Michael Hollmann	Eine Drewry-Studie hat ergeben, dass die Spitzenkonzerne Hutchison, PSA, APM Terminals und P&O Ports ihren Marktanteil am Terminalgeschäft der Containerhäfen weiter ausbauen. Zudem sind Joint Ventures zwischen Umschlagfirmen und Linienreedereien auf dem Vormarsch.	IV	01+02	2004			
Maritimes Cluster muss ganzheitlich betrachtet werden - Standpunkt	Werner Schöttelndreyer		IV	01+02	2004			
Wovon die Binnenschifffahrt reichlich hat ... Vorschläge und Gutachten ohne Wirkungen	Gerd Aberle		IV	12	2004			
Straßenbenutzungsgebühren	Andreas Kossak	Die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßen ist ein traditionelles Mittel der Finanzierung des Baus, der qualifizierten Erhaltung und des Betriebs der betreffenden Verkehrswege. Bereits im Jahr 1920 brachte der amerikanische Ökonom Pigou Straßenbenutzungsgebühren explizit aber auch in Verbindung mit dem Verkehrsmanagement, vor allem mit der Reduzierung von Überlastungen der Infrastruktur [1]; er führte den Begriff „Congestion Pricing" ein.	IV	12	2004			
Fernbahhöfe an Flughäfen und ihre Wirkung aus der Sicht der Hauptakteure	Carsten E. Meyer	Die Verknüpfung des Luftverkehrs mit dem Fernbahnverkehr ist in den vergangenen Jahren europaweit intensiv vorangetrieben worden. Aktuelles Beispiel ist der Bahnhof am Flughafen Köln/ Bonn. Unklar ist jedoch, welche beteiligten Akteure von den aufwendigen Fernbahnhöfen an Flughäfen tatsächlich profitieren. Im vorliegenden Beitrag wird die Wirkung dieser Verknüpfung aus der Sicht von Flughafengesellschaft, Fluggesellschaften und Bahngesellschaft empirisch mit Hilfe des Discrete choice-Verfahrens bewertet.	IV	12	2004			
Zur Eisenbahnausbildung in Russland	Thomas Berndt, Sergej Vlasenko	Im deutschen Hochschulwesen besteht Reformbedarf. Der Bolognia-Prozess ist im Gange und berührt neben strukturellen Veränderungen (z. B. Internationalisierung der Studiengänge) auch inhaltliche Gesichtspunkte. Folgerichtig ist auch die Diskussion über die Hochschulausbildung im Verkehrswesen in Gang gekommen (z. B. im Rahmen des Projekts LAiV1). Erste Analysen bestätigen u. a. das vergleichsweise unübersichtliche Angebot in Deutschland und den Bedarf zur weiteren Internationalisierung der Studiengänge. Insgesamt besteht auf vielen Feldern Veränderungsbedarf. Daher erscheint es zweckmäßig, Erfahrungen anderer Länder zu analysieren und in die aktuelle Diskussion einzubeziehen. Nachfolgend wird unter diesem Gesichtspunkt die universitäre Eisenbahnausbildung in Russland skizziert.	IV	12	2004			
Vor einer Renaissance des Schienengüterverkehrs?	Herwig Nowak	Auf den ersten Blick mag das Ereignis nicht als etwas Besonderes erscheinen: Ein Güterzug, 500 m lang, bestehend aus – allerdings – zwei Lokomotiven und 15 modernen Schiebewandwagen, bringt Industriegüter und Handelsware innerhalb von weniger als 70 Stunden aus der Türkei nach Deutschland, genauer von Istanbul nach Köln. In Zeiten schneller Personenverkehre, geradezu unmittelbarer Nachrichtenübermittlung keine Sensation?	IV	12	2004			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Sichtbarkeit von LKW	Henriette Reinsberg	Grundsätzlich ist die Sehfähigkeit bei Dämmerung und Dunkelheit gegenüber der Sehfähigkeit bei Tage eingeschränkt. Bei einem Menschen mit normaler Sehleistung reduziert sich das Sehvermögen bei Nacht auf fünf Prozent der Sehleistung bei Tag. Ältere Menschen sehen bei Dunkelheit um ein Vielfaches schlechter. Im Vergleich zu einem 20-Jährigen benötigt ein 60-Jähriger eine acht Mal höhere Lichtmenge, um ein Objekt in gleicher Helligkeit zu erkennen. Damit also alle Kraftfahrzeugfahrer die für sie relevanten Objekte im Straßenverkehr, seien es z.B. Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen, Fahrzeuge oder auch Absperrungen nicht nur am Tag, sondern auch bei Dunkelheit und Dämmerung rechtzeitig wahrnehmen und erkennen können, müssen sie durch geeignete Mittel genügend hell und sichtbar sein. Bessere Sichtbarkeit bei Dunkelheit bedeutet mehr Sicherheit. Dies gilt auch für die Sichtbarkeit von LKW.	IV	12	2004			
Vorhersehbarkeit der nationalen Vorschriften muss gewährleistet sein	Christoph Müller	Auf der Agenda der Verkehrspolitik der Europäischen Union steht ganz oben die Vereinheitlichung des Eisenbahnmarkts. Dazu hat die EU-Kommission Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erarbeiten lassen, um besonders in den Bereichen Zulassung von Fahrzeugen und Sicherungssystemen europaweit gültige Regelungen zu erzielen. Während die Umsetzung der TSI für die Einführung neuer Sicherungstechniken wie etwa ETCS (European Train Control System) erst langfristig Wirkung zeigt, würden vereinheitlichte Zulassungsbedingungen für Fahrzeuge dem System Bahn sofort zu Gute kommen.	IV	12	2004			
Interoperabilität nicht um jeden Preis	Kerstin Zapp	Interoperabilität im europäischen Schienenverkehr ist ein aktuelles Schlagwort in der EU-Verkehrspolitik, bei den Eisenbahnunternehmen der Mitgliedstaaten und auch der Bahnindustrie. „Internationales Verkehrswesen" befragte Joachim Fried, Konzernbevollmächtigter der DB AG für europäische Angelegenheiten und Wettbewerb, zu diesem Thema.	IV	12	2004			
Marktentwicklung führt zum ''Fleet Management Integrator''	Bernd Karpfen	Außergewöhnliche Umstände erfordern außergewöhnliche Maßnahmen und führen zu neuen Angebotsstrukturen bzw. -formen. Dies gilt nicht nur in der Logistik, die in den vergangenen Jahren durch Neuschöpfungen wie Third Party Logistics Provider (3PL), Fourth Party Logistics Provider (4PL) und Lead Logistics Provider (LLP) geprägt war. Auch im Fuhrparkmanagement als unentbehrlichem Logistikbaustein führen veränderte Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen zu einer neuen Anbietertypologie namens „Fleet Management Integrator (FMI)". Bestandteil derartiger, neu entstehender Leasing- bzw. Vermiet- und Servicekonzepte sind deutliche Kundenvorteile.	IV	12	2004			
Dienstleistungsmarkt Logistikimmobilien	Peter Plentner, Oliver Schöning	Immer häufiger übernimmt der Logistikdienstleister zusätzliche Aufgaben für seine Kunden – die Servicepalette reicht vom Kommissionieren bis hin zum Zusammenbau von Fertigungskomponenten. Das Outsourcing beschert den Logistikunternehmen zwar neue Aufträge, zwingt sie aber gleichzeitig, mehr Geld in komplexe und möglichst für jeden Auftrag geeignete Immobilien zu stecken. Die strikten Vorgaben der Banken ermöglichen es Logistikern kaum, einen Großteil ihres Kapitals über Jahre hinweg zu binden, etwa für den Kauf einer Immobilie. Eine Alternative zeigt dieser Beitrag des Immobilienspezialisten Grossmann & Berger, Hamburg, auf, den die DVZ – Deutsche Logistik-Zeitung in ihrer Sonderbeilage „Logistikimmobilien im Oktober 2004 veröffentlicht hat.	IV	12	2004			
Aktuelle Trends in der Speditionsversicherung	Peter Kollatz	Was ist aus den Veränderungen der ADSp und der Speditionsversicherung geworden? Wie hat der Markt reagiert? Wie sieht heute die Schadensbilanz aus?	IV	12	2004			
Rückblick auf die mobile Zukunft - 60. IAA Nutzfahrzeuge	Kerstin Zapp	Die diesjährige IAA ist längst zu Ende – und von den meisten Ausstellern als voller Erfolg verbucht worden. Das wird an den Besucherzahlen auf den Ständen, verkauften Produkten und Presseaufmerksamkeit gemessen. Insgesamt haben mehr als 250 000 Personen die größte Nutzfahrzeugmesse der Welt besucht, 1370 Firmen aus 40 Ländern stellten auf 220 000 m² die gesamte Wertschöpfungskette vom Zulieferer über die Hersteller bis hin zu Anbietern von Dienstleistungen wie Telematik- und Finanzierungsangeboten vor, 194 Weltneuheiten wurden präsentiert, mehr als 3000 Interessierte besuchten die Fachveranstaltungen und über 2200 Pressevertreter aus aller Welt waren akkreditiert.	IV	12	2004			
Ein voller Erfolg - Rückblick auf die InnoTrans 2004	Christoph Müller	Die InnoTrans als Leitmesse der Schienenfahrzeugtechnik, die Ende September 2004 erneut in Berlin stattfand, wird nicht nur in Europa, sondern auch in den USA und Asien sehr beachtet. Besonders japanische und koreanische Firmen waren in diesem Jahr präsent. Und trotz eines schwierigen Marktumfelds war die Leitmesse in diesem Jahr die bisher größte: 1362 Aussteller, von denen 46 Prozent aus 35 Ländern kamen, sowie deutlich über 46 000 Fachbesucher, mehr als ein Drittel davon aus dem Ausland. 80 000 m² belegte Ausstellungsfläche (plus ein Drittel gegenüber 2002) und 2000 m Gleisanlage sind ein neuer Rekord.	IV	12	2004			
Schiffbauexperten trafen sich in Hamburg	Behrend Oldenburg	Mit einem Rekordzuwachs an ausländischen Fachbesuchern und mit Aufträgen in Milliardenhöhe ist die fünftägige 21. „Shipbuilding, Machinery & Marine Technology, International Trade Fair Hamburg, kurz SMM, Anfang Oktober äußerst erfolgreich zu Ende gegangen. Insgesamt 42 000 Fachbesucher, davon 43 Prozent aus dem Ausland, kamen auf das Hamburger Messegelände, um sich über die Innovationskraft der globalen maritimen Industrie zu informieren.	IV	12	2004			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Den Seehafenstandort Deutschland stärken	Frank Schnell		IV	12	2004	Kommentar		
Sachdiskussion versus Emotionen - Die Verschiebung des Börsengangs der DB AG bietet neue Chancen	Gerd Aberle		IV	11	2004	Kommentar		
Freight Integrator – ein Logistikkonzept mit Zukunft?	Stephan Seeck, Gerald Smekal	Bricht durch das neue Konzept des „Freight Integrators“ eine neue Ära im intermodalen Transport an, oder handelt es sich dabei lediglich um „alten Wein in neuen Schläuchen“? Ist ein neuer Berufszweig im Entstehen, oder ist es eine Erweiterung bestehender oder gar nur ein neuer Begriff für bereits existierende Konzepte des multimodalen Transports? Wo liegen die Chancen, wo die Probleme für das Konzept? Der folgende Artikel will versuchen, diese Fragen zu beantworten.	IV	11	2004			
City-Maut auf Basis von Grenzkostenpreisen	Matthias Borrmann, Matthias Peistrup	Das Thema Straßenbenutzungsgebühren genießt seit geraumer Zeit unter den Bezeichnungen „Maut“ oder „road pricing“ eine erhöhte Aufmerksamkeit in der Verkehrspolitik und -wissenschaft, aber auch in der Öffentlichkeit.	IV	11	2004			
CargoCap – wirtschaftliche Transportalternative im Ballungsraum	Michael Kersting, Paul Klemmer, Dietrich Stein	Die Leistungsfähigkeit und das Entwicklungspotenzial eines Wirtschaftsstandorts werden selbst im Zeitalter der Telekommunikation immer noch maßgeblich durch das Leistungsvermögen der traditionellen Verkehrssysteme – Straße, Schiene, Luft und Wasser – bestimmt. Das zeigte sich insbesondere wieder beim Aufbau der neuen Bundesländer, bei dem die Verkehrswege bis heute den Charakter wachstumslimitierender Engpassfaktoren besitzen [1, 2, 3, 4, 5].	IV	11	2004			
Instandhaltungskosten von Straßen	Burkhard Huckestein	Instandhaltungskosten für Verkehrswege machen einen beträchtlichen Teil der Wegekosten aus und belasten die Haushalte der Gebietskörperschaften erheblich. Gleichzeitig werden auf allen Ebenen Straßen neu- und ausgebaut, was mit zusätzlichen Kosten für die Instandhaltung und Wartung verbunden ist. So sieht der Bundesverkehrswegeplan, der im Juli 2003 von der Bundesregierung beschlossen wurde, den Ausbau und die Erweiterung zahlreicher Bundesfernstraßen vor. Auch auf Ebene der Länder und Gemeinden werden zusätzliche Straßenbauprojekte geplant, um neue Siedlungs- und Gewerbeflächen zu erschließen und den wachsenden Straßenverkehr zu bewältigen.	IV	11	2004			
Elektronische Ausschreibung optimiert Transportkosten	Ludger Macke	Mehr als die Hälfte der Industrie- und Handelsunternehmen in Deutschland haben noch keine Erfahrungen mit elektronischen Auktionen oder Ausschreibungen gesammelt. Und 30 Prozent haben sich noch nicht einmal mit der Ermittlung der Einsparpotenziale über die gesamte Prozesskette befasst. Das ergab die jüngste Umfrage des Bundesverbands Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik unter seinen Mitgliedsunternehmen, die einen Jahresumsatz von 427,5 Mrd. EUR und ein Online-Beschaffungsvolumen von 63 Mrd. EUR repräsentieren.	IV	11	2004			
Unterschiedlich und reichhaltig - Wer einen Online-Marktplatz sucht, hat die Qual der Wahl	Kerstin Zapp	Hat der Stammspediteur zu wenig Laderaum für Ihre Produktionsspitze? Haben Sie als LKW-Unternehmer immer wieder Kapazitäten frei? Sind Sie es leid, Ihre Ausschreibungen an diverse potenzielle Dienstleister zu verschicken? Möchten Sie sich einmal in einer speziellen Branche umsehen, welche Ladungsaufkommen auf dem Markt sind? Glaubt man den Anbietern von Frachtenbörsen, Marktplätzen und Branchenportalen, bieten sie für jedes dieser Probleme eine Lösung.	IV	11	2004			
Neuorientierung der GVZ-Idee - Strukturen und Erfahrungen der europäischen GVZ-Entwicklung	Steffen Nestler, Thomas Nobel	Die Ursprünge der GVZ-Idee in Europa befinden sich in Italien und Frankreich. Dort wurden bereits in den 60er und frühen 70er Jahren erste Projekte angeschoben, die nach heutiger Einschätzung als Güterverkehrszentren (Freight Villages (FV) oder Logistics Centres) zu bezeichnen sind1. Demzufolge herrschen im europäischen Kontext langjährige Erfahrungswerte vor, die im Sinne des partizipativen Erfahrungsaustauschs der Güterverkehrszentren in Deutschland von hohem Interesse sind.	IV	11	2004			
Bahngüterwagenmarkt zieht an	Mark Döring, Christine Große	Der Markt für Güterwagen in Europa sieht einer vorsichtigen Renaissance entgegen. Über mehr als zehn Jahre wurden vor allem in vielen Ländern Ost-, aber auch Westeuropas hohe Wagenbestände abgebaut. Nun ist ein Ende des Gesundschrumpfungsprozesses absehbar. Im Zeitraum 2004 bis 2006 erwartet SCI Verkehr in der EU der 25 Investitionen in die Anschaffung von Güterwagen in Höhe von rund 4 Mrd. EUR. Der Trend geht dabei zu Spezialwagen und die Bedeutung des Vermietgeschäfts nimmt weiter zu. Dies ist das Ergebnis einer neuen Marktstudie der SCI Verkehr GmbH.	IV	11	2004			
Kunden und Nicht-Kunden im Fokus - ÖPNV-Untersuchung des Deutschen Verkehrsforums	Florian Eck	Um ein aktuelles Meinungsbild der Bundesbürger zur Wahrnehmung des ÖPNVs zu erhalten, führte das Deutsche Verkehrsforum im Februar und März 2003 über das infas-Institut eine bundesweite Repräsentativuntersuchung durch, bei der 2500 Personen ab 14 Jahren zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr befragt wurden. Themenschwerpunkte waren: die Erhebung von Rahmendaten der ÖPNV-Nutzung, die Einstufung von Wichtigkeit und Zufriedenheit mit Leistungsmerkmalen und die Beurteilung von Zusatzleistungen sowie daraus resultierenden Kundenpotenzialen des ÖPNVs.	IV	11	2004			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Forschungswissen für die politische Praxis – wie der Transfer gelingt	Elisabeth Karlstetter, Klaus Thielen	Nach zwei Jahren Entwicklungs- und Aufbauzeit befindet sich das Forschungs-Informations-System (FIS) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen seit Anfang 2004 in der Testphase. Die Rückmeldungen der Testnutzer und ein Vergleich mit anderen Informationssystemen zeigen, dass das FIS bezüglich des abgedeckten Themenspektrums und der Informationsqualität einzigartig ist. Von den Nutzern wird es zudem wegen seiner Bedienungsfreundlichkeit geschätzt. Dem BMVBW steht damit ein innovatives und leistungsfähiges System für sein Informations- und Wissensmanagement zur Verfügung, das von diesem Herbst an auch für weitere Nutzerkreise geöffnet wird.	IV	11	2004			
Billigflieger oder "There is no free lunch"	Christoph Klingenberg		IV	11	2004			
Stark wachsender Güterverkehr - Wirklich nur ein Mythos?	Gerd Aberle		IV	10	2004	Kommentar		
Eckwerte des Personenfernverkehrs in Deutschland	Bastian Chlond, Jörg Last, Wilko Manz, Dirk Zumkeller	Im Rahmen des Forschungsprojekts INVERMO war es erstmalig möglich, Umfang und Struktur des Personenfernverkehrs im zeitlichen Längsschnitt zu ermitteln. Hierzu wurde eine mehrstufige repräsentative Erhebung durchgeführt, die intrapersonelle Aussagen über Reiseintensitäten von Personen im Fernverkehr über etwa ein Jahr zulässt. Aus den erhobenen Daten lässt sich ein in dieser längsschnittorientierten Art neuartiges Bild der Struktur der Nachfrage im Personenfernverkehr für Deutschland ableiten. Im nachstehenden Artikel wird dies vorgestellt und die dabei verwendete Methodik erläutert. Zudem werden die Ergebnisse mit anderen Quellen zum Fernverkehr verglichen.	IV	10	2004			
Dynamisches Verkehrsmanagement	Robert Hoyer	Die wachsende Verkehrsnachfrage kann insbesondere in urbanen Räumen nicht über den schritthaltenden Ausbau des Verkehrsangebots bewältigt werden. Daher wird seit vielen Jahren versucht, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur durch den massiven Einsatz von dynamischen verkehrs- und informationstechnischen Systemen effizienter zu nutzen. Beispielhaft seien hier die optimierte verkehrsabhängige Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA), die Wechselwegweisung und Verkehrsflussharmonisierung oder die Verbreitung von Verkehrsinformationen über elektronische Medien genannt.	IV	10	2004			
Die regionale Bedeutung von Eisenbahnnebenstrecken	Matthias Gather, Markus Rebstock, Sebastian Sommer	Über die regionalen Effekte des Infrastrukturausbaus ist in den vergangenen Jahrzehnten eine umfangreiche Fachliteratur entstanden, die den Fragen nach den möglichen Wirkungen neuer Verkehrsinfrastrukturen besonders für die regionale Wirtschaft und den Arbeitsmarkt nachgeht. Gleichzeitig findet seit Jahren mit der Stilllegung von Bahnstrecken ein nennenswerter Rückbau ehedem bedeutsamer Verkehrsinfrastrukturen statt, dessen Effekte für die Region von der Wissenschaft weitgehend unbeachtet blieben.	IV	10	2004			
Verkehrssicherheit durch Fahrerassistenzsysteme	Christoph Menzel	Das Auto ist seit jeher Technologieträger und Innovator. Nach und nach wurden dem Fahrer immer mehr Hilfestellungen geboten, um sein Automobil sicher und zuverlässig auf den Straßen bewegen zu können. Diese Hilfestellungen wurden dann im Laufe der Zeit komplexer und gegenseitig abhängig. So entstanden ganze Fahrerassistenzsysteme.	IV	10	2004			
Potenzial kaum bekannt - Endanwenderanalyse für Telematik in Nutzfahrzeugen		Rund 1,3 Mio. neue Nutzfahrzeuge sollen in Europa jährlich mit Telematiksystemen ausgerüstet werden. Damit entsteht ein Markt, dessen Volumen bereits im kommenden Jahr die Marke von einer Milliarde Euro überschreiten kann. Bis 2009 soll die Zahl telematikfähiger Nutzfahrzeuge 5,4 Mio. erreichen. Das entspricht einem Umsatzpotenzial von 4,7 Mrd. EUR. Zwei Drittel dieses Umsatzes sollen dann mit Telematikdienstleistungen erwirtschaftet werden, der Rest mit dem Verkauf der Systeme.	IV	10	2004			
Telematik der Zukunft: Verkehrsinformationen in Echtzeit	Kristina Stifter	Mit rund 40 Prozent wird schon heute ein Großteil des Verkehrs in Ballungsräumen durch Zuliefer- und Abholverkehr verursacht. Auf Grund des immer komfortabler werdenden Bestellvorgangs von Waren über das Internet oder Teleshopping-Portale wächst nicht nur die Anzahl der Einzelauslieferungen, sondern auch die der Rücksendungen. Inwieweit können Verkehrsinformationen dazu beitragen, die Situation zu verbessern?	IV	10	2004			
Kooperation von Verkehrsmanagement und Routing	Peter Fischer, Christoph Hecht, Dirk Kessler, Magnus Stadler	Das moderne Verkehrsmanagement lässt durch den Einsatz verkehrstechnischer und verkehrstelematischer Maßnahmen Potenziale für eine Optimierung des motorisierten Individualverkehrs erwarten. Netzausgleich Individualverkehr (NIV), ein Teilprojekt der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Forschungsinitiative INVENT (intelligenter Verkehr und nutzergerechte Technik), verfolgt ähnliche Ziele und möchte durch individuelle Information des Autofahrers sowie strategische Lenkung der Verkehrsströme die zur Verfügung stehende Verkehrsinfrastruktur besser nutzen. Die Berücksichtigung öffentlicher Verkehrslenkungs- und -managementstrategien in individuellen Navigationssystemen ist dabei von wesentlicher Bedeutung.	IV	10	2004			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Es gibt noch viel zu tun - Rahmenkonzept für ein Verkehrsmanagement für München und sein Umland	Fritz Busch, Hartmut Keller, Dirk Keßler	Die zunehmende Aus- und Überlastung der Wegenetze, begrenzte Mittel öffentlicher Haushalte sowie ökologische und soziale Anforderungen lassen derzeit nur einen suboptimalen Ver-kehrsablauf auf den vorhandenen Wegenetzen zu und führen damit zu erheblichen Beeinträchtigungen der Orts- und Stadtqualität sowie der Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung. Ver-kehrsmanagement als der integrierte Einsatz von Verkehrssteuerungs- und Verkehrsinformati-onssystemen hat bei knappen öffentlichen Haushalten verstärkte Bedeutung, da es zum Einen Wege aufzeigt, wie mit der vorhandenen Infrastruktur der Verkehr am besten abgewickelt werden kann, und zum Anderen auf Grund der verbesserten verkehrstechnischen Verfahren und Technologien erhebliche Potenziale für die Verkehrsentwicklung bietet.	IV	10	2004			
Neue Vorschriften zum Transport von Gefahrgut auf Straße und Schiene	Norbert Müller	In Deutschland wurden im Jahr 2002 auf der Straße 150 Mio. t gefährliche Güter und auf der Schiene 48 Mio. t befördert. Diese Transporte werden europaweit durch das Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße von 1957 (ADR) und die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter von 1890 (RID) in allen Einzelheiten geregelt. ADR und RID werden routinemäßig zum 1. Januar 2005 geändert; die Änderungen haben einen Umfang von rund 200 Seiten.	IV	10	2004			
Weichen für privates Kapital stellen	Alexander Hedderich		IV	10	2004	Kommentar		
Wie das Kaninchen vor der Schlange - Etwas mehr Mut kann die Straßeninfrastrukturkrise überwinden	Gerd Aberle		IV	9	2004	Kommentar		
Toll Collect: Panne von Industrie und Politik	Torsten Fleischer, Günter Halbritter	Bisher wird die an technischen und organisatorischen Problemen gescheiterte Einführung des technisch anspruchsvollen elektronischen Mautsystems Toll Collect1 in Deutschland vornehmlich als industriepolitische Panne angesehen. Doch sie offenbart auch innovationspolitische Defizite, die in Deutschland vorliegende politische Rahmenbedingungen für die im Augenblick intensiv diskutierten Innovationen betreffen.	IV	9	2004			
Congestion Charging - das Beispiel Londons	Andreas Eichinger, Andreas Knorr	Unter Congestion Charging bzw. Road Pricing – beide Begriffe sollen im Folgenden synonym verwendet werden1 – versteht man „die Erhebung von Entgelten für die einzelne Benutzung bestimmter Straßenabschnitte.“2,3 Eines der weltweit größten Systeme dieser Art wurde am 17. Februar 2003 in London eingeführt, um die staugeplagte Innenstadt (Central London) nachhaltig vom Individualverkehr zu entlasten. Der folgende Beitrag wird die ökonomischen Grundlagen des Congestion Charging im Allgemeinen sowie die wichtigsten Merkmale des Londoner Systems im Besonderen vorstellen und eine erste Zwischenbilanz der bisherigen verkehrswirtschaftlichen Effekte der Londoner Congestion Charge ziehen.	IV	9	2004			
Mobilität organsieren	Guido Müller	Mobilitätsmanagement ist ein effizienter verkehrspolitischer Ansatz, der flexibel einsetzbar ist und auf der Kooperation von Öffentlichen und Privaten basiert. Das EU-Projekt MOST1 (http://mo.st) hat die Rahmenbedingungen für eine breite Anwendung organisatorischer Lösungen im Verkehr untersucht. Aus der europäischen Analyse werden Empfehlungen für eine notwendige Agenda in Deutschland abgeleitet, um die Umsetzung von Mobilitätsmanagement zu fördern.	IV	9	2004			
Neue Bundesländer: Fortschritte bei der Verkehrsanbindung	Henning Sichelschmidt	Die Ausstattung der neuen Bundesländer mit Infrastruktur ist seit dem Ende der DDR in besonderem Maß Gegenstand öffentlichen Interesses gewesen. Erhebliche Mittel sind in ostdeutsche Verkehrsinfrastrukturprojekte geflossen. Der Beitrag versucht, die Fortschritte bei der Verkehrsanbindung der neuen Bundesländer deutlich zu machen und den verbleibenden Investitionsbedarf näher zu umreißen.	IV	9	2004			
Eisenbahngrenzübergänge als Element auf dem Logistikmarkt	Stanislaw Miecznikowski	Im Zeitraum der Transformation der polnischen Wirtschaft änderte sich die Struktur des polnischen Außenhandels radikal. Es entfällt ein immer höherer Anteil auf den Handel mit den Staaten der EU. Im Jahr 2001 entfiel der höchste Anteil im polnischen Außenhandel auf Deutschland. Er betrug 50 Mrd. EUR – 27 Prozent des gesamten polnischen Exportes.	IV	9	2004			
InnoTrans 2004 - Vorschau	Christoph Müller	Vom 21. bis 24. September trifft sich die Bahnbranche wieder in Berlin zur InnoTrans. Die Leitmesse für die Schienenfahrzeugindustrie wird in diesem Jahr dabei alle Rekorde brechen: Noch mehr Fläche, noch mehr Aussteller. Fast fünfzig Prozent der Aussteller kommen aus dem Ausland. Bleiben wird aber das bewährte Konzept der InnoTrans: große Neuheitenmesse, attraktives Freigelände und hochkarätige Kongresse.	IV	9	2004			
Personenverkehrsprognosen 2020 - HGV weiter erfolgreich	Gunther Ellwanger	Die Entwicklung der Personenkilometer belegt den großen Erfolg der Hochgeschwindigkeit. Im Jahr 2003 wurden in Westeuropa 71 Mrd. Personenkilometer (Pkm) erzielt, die Verkehrsleistung hat sich in nur sieben Jahren verdoppelt. Die Hochgeschwindigkeitszüge erbringen 22 Prozent aller Pkm der bisherigen Europäischen Union. Die „Personenverkehrsstudie 2010/2020“ für Westeuropa sowie eine Ergänzung für Polen und die Tschechische Republik prognostizieren ein weiteres hohes Wachstum für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV).	IV	9	2004			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Der deutsche Bahnmarkt - Marktanalyse 2004 bis 2009	Maria Leenen, Lars Neumann	Im Auftrag der Messe Berlin GmbH hat die SCI Verkehr GmbH zur InnoTrans 2004 eine Marktanalyse des deutschen Bahnmarkts erarbeitet. Neben einer Untersuchung des aktuellen Umfelds im Verkehrswesen werden Akteure, Entscheidungsstrukturen, Marktdaten und -prognosen bis zum Jahr 2009 präsentiert. „Internationales Verkehrswesen“ veröffentlicht in Zusammenarbeit mit Eurailpress exklusiv wesentliche Ergebnisse dieser Analyse.	IV	9	2004			
Wer zu spät kommt, fährt auch später!	Axel Schwarz	Typisch Bahn! Wieder mal zu spät! Dies ist eine noch recht humane Rede, die sich das Verkehrsmittel oder deren Mitarbeiter gefallen lassen müssen. Egal ob montags, freitags, am Wochenende, im Herbst oder Winter: Die Bahn als System ist anfällig und das hat Auswirkungen auf das gesamte Netz.	IV	9	2004			
Europa rüstet sich für freien Schienengüterverkehr	Maik Porsch	Nach jahrelangem Tauziehen hat das Europaparlament grünes Licht für die vollständige Liberalisierung des Güterverkehrs auf der Schiene gegeben. Anfang März dieses Jahres verabschiedeten die Abgeordneten mit dem Eisenbahnpaket II einen mit dem Rat abgestimmten Umsetzungsfahrplan: Bis zum 1. Januar 2006 soll der grenzüberschreitende Frachtverkehr auf dem europäischen Schienennetz dem Wettbewerb geöffnet werden. Ein Jahr später gilt die Aufhebung der Monopole auch für den Binnengüterverkehr. Die damit verbundenen Veränderungen für die Logistikbranche sind bereits jetzt weitreichend.	IV	9	2004			
PPP öffnet Finanzierungsspielräume für die Schiene in Deutschland	Henning Tegner	Mit rund 40 000 km Schienennetz verfügt Deutschland über eine der höchsten Schienennetzdichten in Europa. Damit bestehen im Prinzip gute infrastrukturelle Voraussetzungen, um den prognostizierten Zuwachs von Güter- und Personenverkehr im Zuge der EU-Osterweiterung zumindest teilweise auf die Schiene zu lenken.	IV	9	2004			
Einzelwagensystem einer NE-Bahn: Ecco-Cargo	Christoph Müller	Der Bahntransport per Einzelwagen ist ein kostenintensives und organisatorisch anspruchsvolles Geschäft. Viele der neuen Eisenbahngesellschaften lassen daher lieber die Finger davon. Mit dem System „Ecco Cargo“ startete im Juni 2003 ein Güterverkehrsnetz für Einzelwagen und Wagengruppen, das von der Mittelweserbahn (MWB) zusammen mit der STEG (Salzburger EisenbahnTransportlogistik) betrieben wird. Extra für die Betriebsführung dieses Systems wurde von der MWB die Rhein-Weser-Bahn gegründet.	IV	9	2004			
Flexible Instandhaltung im Schienenverkehr	Volker Schümann	Zehn Jahre nach der Deregulierung des Schienenverkehrsmarkts sehen sich die Bahnbetreiber ständig steigenden Anforderungen gegenüber. Angesichts der Zunahme des Wettbewerbs müssen sie flexible Geschäftsmodelle entwickeln, um ihre immer selbstbewussteren Kunden halten und neue hinzugewinnen zu können. Dabei zählen Verfügbarkeit und Sicherheit der Transportleistung zu den Schlüsselfaktoren für den Markterfolg. Deshalb entwickelt sich die Instandhaltung zu einer echten Kernkompetenz.	IV	9	2004			
Investieren - jetzt!	Michael Clausecker		IV	9	2004	Kommentar		
Steuerparadiese, Steuerflucht und der Wettbewerb	Gerd Aberle		IV	6	2004	Kommentar		
Straßenbenutzungsgebühren weltweit	Andreas Kossak	Die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßen, Brücken, Tunneln oder Gebirgspässen hat eine mehrtausendjährige Geschichte. Schon Aristoteles und Plinius berichten von Wegezöllen in Arabien, Indien und anderen Regionen Asiens lange vor der Zeitenwende. Seit dem Mittelalter sind Maut, Chausseegelder, Pflasterzoll, Karossensteuern und ähnliches in Europa vielerorts selbstverständliche Praxis. Teilweise handelte es sich dabei um willkommene Geldquellen zur Füllung von Staatskassen oder zur Bereicherung von Landes- und Lokalherren. Teilweise wurden die Einnahmen aber auch explizit für den Bau und die Erhaltung derjenigen Anlagen verwendet, für deren Benutzung sie erhoben wurden – wie beispielsweise durch die im Straßen- und Brückenbau über Jahrhunderte sehr aktiven englischen Klöster. In solchen Fällen kann von „Nutzerfinanzierung“ gesprochen werden.	IV	6	2004			
Russlands Bahnen auf Reformkurs	Thomas Berndt, Sergej Vlasenko	Russland hat nicht nur als Handelspartner Deutschlands, sondern auch als Transitland zu anderen Wachstumsregionen erhebliches Potenzial. Bedingt durch die geografischen und klimatischen Gegebenheiten kommt in diesem Zusammenhang aber auch insgesamt den Russischen Eisenbahnen eine große Bedeutung zu (vergleiche Abbildungen 1 bis 3). Veränderungen bei diesen Bahnen sind somit auch im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung der EU-Länder von Interesse. Beispiele dafür sind die Landverbindung zu den Boomregionen Asiens über die Transsib oder die Chancen, bei der Modernisierung eines der größten Bahnsysteme der Erde mitwirken zu können.	IV	6	2004			
Internationalisierung im Schienenverkehr	Jürgen Schneider, Danilo Zatta	Der Eisenbahnsektor der Europäischen Union ist seit Anfang der 90er Jahre Objekt umfassender Reformbemühungen. Ziel der Reformen ist letztlich die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene und damit die Verlagerung nennenswerter Verkehrsanteile von der Straße auf die Schiene. Die Capgemini Deutschland GmbH hat europaweit die Rolle von Betreibermodellen beim internationalen Markteintritt im Schienenverkehr untersucht.	IV	6	2004			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Die Regionalisierung des SPRVs in Frankreich	Ral Schnieders	Als Schienenpersonenregionalverkehr (SPRV) werden in Frankreich die Züge des Regionalverkehrs bezeichnet, die innerhalb der französischen Regionen beziehungsweise in maximal zwei angrenzenden Regionen verkehren, sowie an die Stelle dieser Züge getretene Linienbusverkehre. Die SNCF (Société nationale des chemins de fer francais) bezeichnet diese Züge als „Trains Express Régionaux“ (TER). Diese Züge werden ganz überwiegend von Pendlern zwischen Wohnsitz und Arbeit oder Studienort benutzt. S-Bahn-Züge werden hingegen meist von den Gemeinden oder Agglomerationen (Gemeindeverbänden) betrieben, dies hängt aber vom Einzelfall ab. Ein wichtiger und offenbar erfolgreicher Bestandteil der französischen Bahnreform2 war, die Organisations- und Finanzierungshoheit für diese Züge vom Zentralstaat auf die Regionen zu übertragen (Regionalisierung des SPRV).	IV	6	2004			
Verkehrserhebungen	Peter Moik	Durch die Wahl einer geeigneten Organisationsmethode der Feldarbeit lassen sich erhebliche Einsparungen bei Verkehrserhebungen erzielen. Die verschiedenen Möglichkeiten zur Betreuung der Feldarbeit werden in der folgenden Ausarbeitung genannt und Auswahlkriterien einer geeigneten Organisationsmethode vorgestellt.	IV	6	2004			
Praxisbezug muss verstärkt werden - Bestandsaufnahme und Weiterentwicklung der Lehre und Ausbildung im Verkehrswesen (LAiV)	Jürgen Gerlach, Ralf Haase, Stephan Horn, Iris Utzmann	Wie muss heute die verkehrsrelevante Ausbildung an den deutschen Universitäten und Fachhochschulen gestaltet sein, damit die Verkehrsfachleute von morgen sich den Herausforderungen des Verkehrs stellen und den künftigen Anforderungen gerecht werden können?	IV	6	2004			
Neue EU-Mitgliedstaaten dürfen sich nicht auf Lorbeeren ausruhen	Christian Dahm	Die größte Erweiterung der Europäischen Union ist vollbracht. Am 1. Mai wurde der Beitritt von acht osteuropäischen Ländern und den zwei Mittelmeerinseln Malta und Zypern gebührend gefeiert. Doch damit sind die neuen Mitgliedstaaten nicht am Ende ihres Leidenswegs angekommen. Jetzt muss die Praxis zeigen, ob die Umsetzung und Anwendung der EU-Vorschriften auch wirklich in einem ausreichenden Maß erreicht wurde. Dies wird von den Dienststellen der EU fortwährend überprüft.	IV	6	2004			
Mit der Schwimmenden Landstraße gegen den Verkehrsinfarkt in Europa	Ludger Macke	Mit der Osterweiterung der Europäischen Union entstand die größte Freihandelszone der Welt. Der freie Warenverkehr bedeutet gleichzeitig aber auch eine große Herausforderung bei der Bewältigung der dadurch prognostizierten Transportströme. Allein in Bayern, einst am Rande der EU gelegen und heute Schnittstelle der wichtigsten Verkehrskorridore Europas, soll die Güterverkehrsleistung nach einer Studie des Münchner Ifo-Instituts bis 2015 um 60 Prozent auf 139 Mrd. tkm anwachsen.	IV	6	2004			
Benchmarking von Airlines mit Success Resource Deployment	Dietram Schneider, Magdalena Zeprzalka	Die Luftfahrt steckt in einer der schwersten Krisen ihrer Geschichte. Dafür werden meist „externe Faktoren“ verantwortlich gemacht, die außerhalb des Einflussbereichs der Fluggesellschaften liegen: Flugangst nach den Terroranschlägen in New York, Irakkrieg, SARS-Epidemie, allgemeine Konsumzurückhaltung durch gesellschaftliche Unsicherheit und sinkende Budgets von Kunden. Auf der anderen Seite stellt sich die Frage, ob für die wirtschaftlichen Probleme nicht auch eine gewisse „Mitschuld“ der Airlines selbst vorliegt.	IV	6	2004			
Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste um jeden Preis?	Peter Schmitz	Flughäfen sind in ihrer Funktionsfähigkeit und Kapazität von zentraler Bedeutung für den leistungsfähigen Güteraustausch und die Sicherstellung von Mobilität hochentwickelter, in den Welthandel tief eingebundener Industrienationen. Sie müssen in ihrer Leistungsfähigkeit mit den wirtschaftlichen Erfordernissen wachsen, ihre operative Funktionalität muss zwingend höchste Ansprüche sowie Sicherheits- und Zuverlässigkeitskriterien erfüllen. Hierbei spielt auch das Ground-Handling eine große Rolle.	IV	6	2004			
Der Großraumjet kommt		Kein Jahr mehr, dann soll das erste Supergroßraumflugzeug der Welt seinen Jungfernflug absolvieren. Ab 2006 ist der kommerzielle Betrieb geplant. Seit diesem Frühjahr wird der erste A 380 in Toulouse endmontiert. Doch welche Probleme sind mit dem Bau dieses Flugzeugs verbunden?	IV	6	2004			
Boeing entwickelt Ersatz für B-757 und B-767		Merklich niedrigere Kosten im Kerosinverbrauch (bis zu 20 Prozent) und Betrieb verspricht sich Boeing von seiner Neuentwicklung B-7e7. Zudem würden den Passagieren größere Fenster und mehr Platz geboten. Von diesem Modell sollen die ersten Exemplare 2008 aus den Montagehallen rollen.	IV	6	2004			
Verwandlungskünstler		Viele große Jets starten nach ihrer Ausmusterung als Passagierflugzeug eine zweite Karriere: Sie gehen als Frachtflugzeug in die Luft. Davor steht allerdings ein Umbau, der drei bis vier Monate dauert und zu den kompliziertesten Arbeiten im zivilen Flugzeugbau gehört. Kürzlich wurde darüber im Lufthansa-Nachrichtendienst „Newslink berichtet.	IV	6	2004			
Ausbau des Frankfurter Flughafens wird zur nationalen Aufgabe	Annegret Reinhardt-Lehmann		IV	6	2004			
Rentenfinanzierung, Subventionsabbau, Mautausfall - Der Verkehrsinfrastruktur droht der Infarkt	Gerd Aberle		IV	5	2004	Kommentar		

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Elchtest - Die Reform des staatlichen Eisenbahnsystems in Schweden	Oliver Schöller, Anke Borcherding	Auf der Suche nach Reformstrategien für das deutsche Eisenbahnwesen wird der Blick immer wieder in Richtung Skandinavien gerichtet. Insbesondere Schweden gilt vielen bis heute als Musterbeispiel eines erfolgreich beschrittenen Reformwegs. Der Beitrag unternimmt eine differenzierte Bestandsaufnahme des langjährigen schwedischen Reformprozesses.	IV	5	2004			
Was ist ein Low Cost Airport? - Ergebnisse einer vergleichenden Fluggastbefragung an den Flughäfen Frankfurt-Hahn und Bremen	Richard Klophaus, Thorsten Schaper	Die Frage nach den kennzeichnenden Eigenschaften einer Low Cost Airline wird schon seit geraumer Zeit in Wissenschaft und Praxis thematisiert. Parallel findet auch der Begriff „Low Cost Airport“ zunehmend Verwendung (etwa in diversen Pressemitteilungen der Fraport AG zum „Flughafensystem Frankfurt (Main) – Frankfurt-Hahn“), ohne dass Low Cost Airports als Flughafenkategorie bislang eindeutig definiert wurden. Damit bleibt auch unklar, worin sich Low Cost Airports etwa von „Regionalflughäfen“ oder „sekundären Flughäfen“ abgrenzen.	IV	5	2004			
Optimierte Disposition und Telematik steigern Effizienz im deutschen SGV	Michael Baumgartner, Jacques Léonardi	Viele Verkehrsfachleute vermuten, dass die negativen Auswirkungen des prognostizierten Güterverkehrswachstums auf Klima, Umwelt und den Verkehr selbst durch logistische Änderungen in den Transportprozessen abgeschwächt werden könnten. Dieser Beitrag zeigt auf, wie durch optimierte Disposition und den Einsatz von Telematik die CO2 - und Treibstoffeffizienz von Straßengüterverkehrsunternehmen um zwei bis zehn Prozent verbessert werden kann.	IV	5	2004			
Binnenschiffe auf simulierter Fahrt	Michael Baldauf, Knud Benedict, Sven Herberg, Matthias Kirchoff	Das Maritime Simulationszentrum Warnemünde (MSCW) wurde 1998 an die Hochschule Wismar, University of Technology, Business and Design, Fachbereich Seefahrt, übergeben. Es besteht aus den drei Einzelsystemen Schiffsführungssimulator (Ship Handling Simulator – SHS), Schiffsmaschinensimulator (SES) und Vessel-Traffic-Service Simulator (VTSS). Durch die Möglichkeit zur Kopplung aller Simulatoren ist das Zentrum einzigartig in der Welt für Trainingsaufgaben und zur Untersuchung von Forschungs- und Entwicklungsaufgaben vornehmlich im Bereich der Hochseeschifffahrt geeignet. Inzwischen wurde das Simulationsspektrum des Zentrums noch erweitert. So wurden unter anderem Untersuchungen zum Binnenschiffsverkehr auf der neuen Hohensaaten-Friedrichstaler-Wasserstraße und dem Main (Vorhafen Eddersheim) durchgeführt.	IV	5	2004			
Barrierefreie Stationen im Schienenverkehr	Josef Becker, Hans-Joachim Hollborn, Elke Schramm	Das „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze“ [2002] hat die rechtliche Grundlage für den Anspruch auf barrierefreie Gestaltung aller Lebensbereiche geschaffen. Von einer Barrierefreiheit, die neben den behinderten auch vielen anderen mobilitätseingeschränkten Menschen zugute kommt, ist der Schienenpersonennahverkehr aber noch weit entfernt. Dabei haben die verschiedenen Gruppen mobilitätseingeschränkter Menschen durchaus unterschiedliche Anforderungen an die Gestaltung von Bahnanlagen.	IV	5	2004			
Sparen oder Investieren? - die Verkehrspolitik am Scheideweg - VDV-Jahrestagung 2004 am 25. und 26. Mai in Hamburg		Im Zeichen der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrsinfrastruktur steht die Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die am 25. und 26. Mai auf Einladung der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HHA) stattfindet. Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, MdB Angelika Mertens, Hamburgs Zweite Bürgermeisterin Birgit Schnieber-Jastram sowie der Verkehrssenator der Hansestadt, Dr. jur. Michael Freytag, haben ihre Teilnahme zugesagt.	IV	5	2004			
Is Bangkok missing the bus?	Karl Fjellstrom	It sounds too good to be true: Bangkok can plan and build a fast and efficient city-wide mass transit system at a cost 10 to 100 times less than current metro rail systems. It can be completed in two years and it can be operated at affordable fares without subsidies. While some may stand in disbelief, this is exactly what has happened in major cities in Latin America with a new technology called Bus Rapid Transit (BRT). BRT, referred to by transport planners as a kind of 'surface metro' because of its rail-like service level, speed and comfort, is overturning traditional preconceptions about mass transit.	IV	5	2004			
Smartcard statt Strippenkaart	Stephan Amling, Peter C. Kunneman, Christian A. Rumpke	Ende 2004 fällt in Rotterdam der Startschuss für ein elektronisches Bezahlsystem im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die beteiligten Verkehrsunternehmen sind entschlossen, das so genannte „Check-in-Check-out“ bis zum Jahr 2007 in allen Teilen der Niederlande in Betrieb zu nehmen. Damit entsteht das in der Welt erste landesweite E-Ticketing. Das niederländische Projekt kann Vorlage für vergleichbare Vorhaben im deutschen ÖPNV sein.	IV	5	2004			
Länderbahnen - die Regionalliga der Eisenbahn	Axel Schwarz	Mit der Bahnreform von 1994 wurde auch der Regionalverkehr in Deutschland neu geordnet. Wenn vorher über den Zuschuss des Bundes die Bundesbahn den Regionalverkehr gestaltete, sind seit einigen Jahren die Bundesländer selbst am Zug.	IV	5	2004			
Straßenbahn mit Dieselmotor	Christoph Müller	In der Kleinstadt Nordhausen ist ein neues Modell zur Verknüpfung der öffentlichen Verkehre der Stadt mit dem Umland entwickelt worden. Dabei wird weniger auf Investitionen in die Infrastruktur gesetzt als vielmehr in die Fahrzeuge. Mit dem Duo-Combino kommt dort seit dem 1. Mai eine Straßenbahn zum Einsatz, die auch einen Dieselmotorantrieb aufweist.	IV	5	2004			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Besserer Busverkehr auf dem Land	Fritz Busch, Stefanie Diesch, Peter Kirchhoff	Das Nutzen-Kosten-Verhältnis des ÖPNV im ländlichen Raum lässt sich verbessern, wenn Räumen und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage nachfragegesteuerte Betriebsformen eingesetzt werden.	IV	5	2004			
Qualität entscheidet im Wettbewerb - KEP-Dienstleister kämpfen um Kunden und Marktanteile	Wolfgang Kaerkes	Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) befinden sich trotz lahmender Konjunktur auf der Überholspur. Im Vergleich zu anderen Transport- und Logistikzweigen verzeichneten sie in den vergangenen Jahren die höchsten Wachstumsraten. Ein Ende der Erfolgsfahrt zeichnet sich nicht ab. Ganz im Gegenteil: Für die Zukunft prognostiziert der Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) eine Zunahme der Warensendungen und Umsätze von jährlich rund zwei Prozent.	IV	5	2004			
Auslaufmodell Brief- und Paketsortierzentrum?	Michael Müller	Ein Wort, KEPTrain, steht für eine neuartige gebrochene Transportkette im Bereich der Post- und KEP-Branche und zugleich für das Verkehrsmittel, welches den größten Anteil des Transports übernimmt. Dieses Konzept ist in den vergangenen drei Jahren am Lehrstuhl für Produktionsorganisation und Logistik der Universität Rostock unter Leitung von Frau Prof. Dr.-Ing. Vojdani entstanden. Es verbindet zugleich organisatorisch-planerische Aspekte mit technischen sowie technologischen Lösungen.	IV	5	2004			
Streich- und Leidensopfer Verkehr	August Ortmeyer		IV	5	2004			
Produktionsstandort Deutschland - Bleibt die Qualität eine Vergangenheitserinnerung?	Gerd Aberle		IV	4	2004	Kommentar		
Zehn Jahre Bahnreform: Bilanz und Ausblick	Wilhelm Pällmann	Kernziele der Bahnreform waren die Stärkung der Schiene am Verkehrsmarkt und die Entlastung des Bundeshaushalts; beides wurde bisher nicht erreicht. Die Organisationsprivatisierung wurde weitgehend erfolgreich realisiert. Die DB AG wird jedoch immer mehr zu einer zentral geführten Einheitsgesellschaft entwickelt; das widerspricht den Vorgaben für die zweite und dritte Stufe der Bahnreform. Die Regionalisierung war ein Erfolg; er wurde allerdings teuer erkauft. Die Etablierung von Wettbewerb auf der Schiene steckt noch in den Anfängen. Die materielle Privatisierung der Transportbereiche der Bahn muss angepackt und zu Ende geführt werden. Das Netz muss als AG beim Staat bleiben; eine DB AG mit Netz ist allenfalls unter unakzeptablen Bedingungen börsenfähig. Die Zukunft der Bahnen liegt in leistungsfähigen Verkehren in den Ballungsräumen und zwischen den Ballungsräumen – auf deutscher und europäischer Ebene.	IV	4	2004			
Die Langfrist-Entwicklung des Automobilmarkts in Deutschland	Ferdinand Dudenhöffer	Die Entwicklung des deutschen Automarkts in den vergangenen 30 Jahren zeigte kontinuierlich „nach oben". Seit 1970 steigt der Fahrzeugbestand in Deutschland und wird Ende 2003 mit 45 Mio. PKW (Tabelle 1) einen neuen Höchststand erreichen.	IV	4	2004			
Aktuelle Entwicklungen im deutschen und europäischen Billigflugmarkt	Annegret Reinhardt-Lehmann	In 2003 generierten ein gutes Dutzend so genannter Low Cost Airlines im deutschsprachigen Markt rund 17 Millionen Passagiere, eine Verdoppelung gegenüber dem Vorjahr. Hierdurch entsteht ein enormer Kostendruck nicht nur auf etablierte Netz-Carrier, sondern auch auf alle übrigen Glieder der Flugreisen-Prozesskette, das heißt, auch auf die Flughäfen. Trotz einer bevorstehenden Konsolidierung in diesem Billigflug-Marktsegment kommt es zu einem veränderten Käuferverhalten (Airlines ebenso wie Passagiere), auf das mit neuen, zielgruppenspezifischen (Airport-) Produkten reagiert werden muss.	IV	4	2004			
Entwicklung von Stadt und Verkehr in deutschen Großstädten / Shanghai: Ergebnisse vergleichender Untersuchungen	Ying Zhang	Die chinesische Metropole Shanghai, deren Lage in der Abbildung 1 dargestellt ist, befindet sich seit über zwei Jahrzehnten in einem tiefgreifenden Wandel von Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr. Die Verkehrsinfrastruktur wurde durch beträchtliche Neu- und Ausbauten verbessert. Trotzdem nehmen die Verkehrsprobleme ständig zu. Staus und Behinderungen des Straßenverkehrs sind an der Tagesordnung. Besonders betroffen ist die Innenstadt.	IV	4	2004			
Ermittlung der tageszeitlichen Parkraumnachfrage: Ein innovatives Verfahren mit Differenzierung der Nutzergruppen	Ulrich Bergmann, Markus Frewein	So wie Wirtschaftsbetriebe Marktforschung für ihre Produkte betreiben, sollten auch Kommunen bereit sein, Angebot und Nachfrage nach Stellplätzen kritisch zu hinterfragen. Der Parkplatz im öffentlichen Straßenraum kann als Dienstleistung der Stadtverwaltung angesehen werden und ist gleichzeitig auch Steuerungselement im städtischen Verkehrssystem. Voraussetzung für die Steuerung der zeitlichen und örtlichen Verfügbarkeit ist die Kenntnis tageszeitlicher Parkraumnachfrage unterschiedlicher Nutzergruppen.	IV	4	2004			
Verkehr in Deutschland braucht Reformen und Innovation:Zur thematischen Einstimmung auf den Fachkongress der DVWG-Jahrestagung am 30. April 2004	Ralf Haase	Der Verkehrswissenschaft fällt auf Grund der im Verkehr ablaufenden komplexen Prozesse die Aufgabe zu, langfristige Entwicklungen des Verkehrs zu untersuchen und daraus Szenarien abzuleiten, welche strategische Entscheidungen vor allem in der Ordnungs- und Infrastrukturpolitik ermöglichen. Zugleich kann nicht übersehen werden, dass die Verkehrswissenschaft gefordert ist, getroffene verkehrspolitische Entscheidungen aus wissenschaftlicher Sicht zu hinterfragen, um erforderliche Korrekturen zu verdeutlichen. Für die Verkehrswirtschaft muss sie Impulsgeber für unternehmerische Initiativen sein.	IV	4	2004			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Das Ziel einer Wasserstoffwirtschaft rückt politisch näher	Klaus Scheuerer, Juliane Wolf	Auf dem Weg zu einer Wasserstoffwirtschaft hat sich in den vergangenen Monaten in Europa viel getan: So tagte am 20./21. Januar 2004 in Brüssel zum ersten Mal die Vollversammlung eines neuen Gremiums, der European Hydrogen and Fuel Cell Technology Platform. Das Forum wurde im vergangenen Herbst gegründet und hat die Aufgabe, „die Entwicklung und den Einsatz von kostengünstigen, konkurrenzfähigen europäischen Energiesystemen auf der Basis von Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Technologien für mobile, tragbare und stationäre Anwendungen zu ermöglichen und zu beschleunigen“. Bis zu 2,8 Mrd. EUR wird die EU in den kommenden zehn Jahren zur Verfügung haben, um eine umweltverträgliche Wasserstoffwirtschaft auf den Weg zu bringen.	IV	4	2004			
Welche Alternativen gibt es zu den Alternativen?	Kerstin Zapp	Bisher werden noch rund 90 Prozent der Energie, die das europäische Transportsystem verbraucht, durch Öl gedeckt. Alternativen, die kurz-, mittel- oder langfristig zur Verfügung stehen, gibt es einige.	IV	4	2004			
Neue Ideen für Transporte		In aller Munde sind derzeit vor allem zwei neue Konzepte der Transportwirtschaft: Einerseits die bereits eingeführten Paketabholstationen wie Tower 24 und Packstation, wo auch Pakete abgegeben werden können. Andererseits der bisher nur auf dem Papier existierende unterirdische Cargo Cap, der nun eine Versuchsstrecke erhalten soll. Doch auch für weitere Verkehrsträger sind Innovationen in Sicht.	IV	4	2004			
"Wir sind optimistisch"	Kerstin Zapp	Seit 125 Jahren besteht das 1879 gegründete Hamburger Handelsunternehmen Gebr. Heinemann. Bis zum Ende der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurden vor allem Schiffe und Schiffsausrüster in deutschen Seehäfen mit zoll- und steuerfreier Ware beliefert. Heute betreibt oder beliefert das Unternehmen weltweit Duty-free- und Travel-value-Shops auf Flughäfen, an Landgrenzen, und auf Schiffen. Im vergangenen Jahr nahm Gebr. Heinemann ein hochmodernes Logistikzentrum in Hamburg-Allermöhe in Betrieb. „Internationales Verkehrswesen“ sprach mit dem Leiter des Logistikzentrums, Hans-Jürgen Priebe, über das Logistikgeschäft von Gebr. Heinemann.	IV	4	2004			
Veränderte Kundenbedürfnisse erfordern Lager-Reengineering	Armin Hille	Ob 24-Stunden-Logistik, größere Artikelvielfalt, Atomisierung der Lieferungen, schlanke Produktion oder Fertigung nach Kundenwunsch: Die Parameter für ein Lager haben sich innerhalb der vergangenen Jahre deutlich geändert. Systemanbieter befassen sich deshalb auch mit dem Reengineering bestehender Anlagen.	IV	4	2004			
"Tu felix austria ...."	Sebastian Kummer		IV	4	2004	Kommentar		
Kollaps bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung? - Wofür das Maut-Desaster alles herhalten muss	Gerd Aberle		IV	3	2004	Kommentar		
Mobilität in Deutschland 2002 - Daten der neuen Leitstudie zur Mobilitätserhebung verfügbar	Kay Engelhardt, Robert Follmer, Reiner Gilberg, Jens Hellenschmidt, Jutta Kloas, Hartmut Kuhfeld, Uwe Kunert, Menno Smid	Unter der Bezeichnung „Mobilität in Deutschland 2002“ wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine repräsentative und bundesweite Haushaltsbefragung durchgeführt. Grundlegende Entscheidungen bezüglich der Methode, der Inhalte und der Durchführung dieser Erhebung wurden auf Basis der Ergebnisse einer vorgelagerten Methodenstudie getroffen (siehe IV 4/2002) und ab Herbst 2001 als Erhebungsverfahren umgesetzt (siehe IV 5/2002). Der folgende Beitrag fasst das Erhebungsdesign kurz zusammen und soll mit Hinweisen auf die Inhalte und die Verfügbarkeit der Daten sowie ihren Bezug zu anderen aktuellen Mikrodaten die Anwendungsmöglichkeiten aufzeigen.	IV	3	2004			
Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland - Sollen weitere Neubaustrecken überhaupt noch realisiert werden?	Martin Vieregg	Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist in den vergangenen zehn Jahren eine rückläufige Verkehrsentwicklung zu beobachten, obwohl enorme Investitionen in den Aus- und Neubau von Strecken getätigt wurden. Es stellt sich die Frage, ob weitere Investitionen in die Infrastruktur des SPFV in Deutschland überhaupt noch gerechtfertigt werden können.	IV	3	2004			
Einflüsse des Verkehrs auf den Städtebau - Modelle und Analysen	Carl F. Hidber	In einer früheren Veröffentlichung wurde der Zusammenhang zwischen Verkehr und Städtebau bei homogenen Siedlungsstrukturen studiert. Die zum Teil unerwarteten Hauptergebnisse sind weiter unten dargestellt. In der folgenden Untersuchung werden auch inhomogene Siedlungsstrukturen bearbeitet. Diese kommen den wirklichen Verhältnissen näher. Allerdings ist es schwieriger, daraus allgemeingültige Schlussfolgerungen abzuleiten. Deshalb wird immer wieder mit den Ergebnissen aus den homogenen Strukturen verglichen.	IV	3	2004			
Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen nach dem EuGH-Urteil	Roland Batzill	Werden die vom deutschen Gesetzgeber vorgenommene Abgrenzung und die damit verbundene Ausnahme von der VO 1191/69 bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren den Erfordernissen der Rechtssicherheit gerecht, wie sie der EuGH nach seiner ständigen Rechtsprechung aufgestellt hat?	IV	3	2004			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Parkraumbewirtschaftung in innenstadtnahen Mischgebieten	Melanie Grötsch, Gunther Höhnberg, Peter Kirchhoff	Die nachfolgenden Ausführungen betreffen Untersuchungen, die im Rahmen des in München bearbeiteten Forschungsprojekts MOBINET durchgeführt wurden. Die Darstellung der Untersuchungsergebnisse beschränkt sich hier auf den Münchener Stadtbezirk Alt-Schwabing. Gleichartige Untersuchungen, die zu ähnlichen Ergebnissen führten, erfolgten in den Münchener Stadtbezirken Schwabing-West und Lehel. Inzwischen wird von der Stadt München eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf weitere Stadtbezirke vorbereitet.	IV	3	2004			
Innovationen beim Horizontalumschlag im KV - EU-Projekt InHoTra entwickelte systematisch Konzepte und neue Verfahren	Roland Frindik	Der Umschlag im Kombinierten Verkehr zwischen den Verkehrsträgern ist dessen zentrales Element. Die intermodalen Ladeeinheiten werden heute überwiegend vertikal bewegt. In dem europäischen Projekt InHoTra wurden alternative Horizontalumschlagverfahren und passende Methoden des Betriebs systematisch untersucht sowie drei innovative Technologien bis zum Prototypen neu entwickelt.	IV	3	2004			
Terminal-Macher	Wolfgang Müller	In Sachen Terminalgestaltung gibt in Deutschland seit 2003 die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (Duss) eindeutig den Ton an. Sie hat damit die Verantwortung für die entscheidende Schnittstelle im Kombinierten Verkehr.	IV	3	2004			
Freight Integrator als Jongleur des Verkehrs	Christian Dahm	Stefan Tostmann, Leiter des Referats Intermodalität und Logistik bei der EU-Kommission, ist sicher: „Der intermodale Verkehr ist besser als sein Ruf. Mit einem eigens konzipierten Aktionsplan will die EU-Kommission dem intermodalen Verkehr auf die Sprünge helfen.	IV	3	2004			
Chancen für das Binnenschiff sind da	Lutz Lauenroth	Wo liegen die Märkte der Zukunft? Brauchen die Binnenschiffer Investitionsanreize? Welchen Einfluss haben die neuen Medien, und gibt es eine neue Freiheit für Partikuliere? Es wurden die Chefs von vier führenden deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen nach ihren Einschätzungen befragt. Der Beitrag erschien bereits in der DVZ 107 vom 6. September 2003. An der Aktualität hat sich nichts geändert.	IV	3	2004			
Häfen als Infrastrukturanbieter und Logistikdienstleister	Erich Staake, Michael Haeder	Einige öffentlich-rechtliche Binnenhäfen tun es schon, andere planen, sich künftig auch als Logistikdienstleister zu betätigen. Diese Entwicklung wird im folgenden Beitrag kontrovers diskutiert.	IV	3	2004			
Die „neuen Multimodalen“ - Bedingungen eines multimodalen Verkehrsverhaltens	Sassa Franke	Das Phänomen der Multimodalität, also der alltägliche Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, wird in der Verkehrsforschung bislang kaum thematisiert. Dieser Beitrag bestimmt innerhalb der sehr vielfältigen Arten multimodaler Verkehrsmittelnutzung die Zielgruppe der „neuen Multimodalen“ und zeigt Voraussetzungen ihres Verhaltens sowie den Einfluss von Routinen auf.	IV	3	2004			
Die Binnenschifffahrt kann mehr - Standpunkt	Dierk Schröder		IV	3	2004			
Maut, Maut, Maut - Mehr Politikposse als rationales verkehrspolitisches Instrument	Gerd Aberle		IV	07+08	2003	Kommentar		
Planung von Großereignissen - Fußballweltmeisterschafft 2006	Josef Simons	Einen Monat lang im Jahr 2006 ist Deutschland Gastgeber der FIFA Fußballweltmeisterschaft. 32 Nationalmannschaften werden vom 9. Juni bis zum 9. Juli in 64 Spielen den neuen Fußballweltmeister ermitteln. Die Entscheidungen werden in folgenden zwölf Städten ausgetragen: Berlin, Dortmund, Frankfurt, Gelsenkirchen, Hamburg, Hannover, Kaiserslautern, Köln, Leipzig, München, Nürnberg und Stuttgart. Größtes Stadion ist das Berliner Olympiastadion, das nach seinem Umbau Sitzplätze für 76 000 Zuschauer anbieten wird. Pressezentren werden in München und Berlin eingerichtet.	IV	07+08	2003			
Flughäfen im Wettbewerb - Neue Ansätze zur Prognose des Passagierverhaltens	Michael Holzschneider	Im Rahmen der Diskussion über Flughäfen und ihrer Stellung im Markt wird immer wieder auf die Begriffe Einzugsgebiet oder „Catchment Area” Bezug genommen. So als ob Flughäfen ein festes „Gebiet” besäßen und alle Flugreisen aus einer Region immer den gleichen Flughafen als Abflugort wählen würden.	IV	07+08	2003			
Kundenbezogene Qualitätsmessung im Individualverkehr	Volker Blees, Carsten Kühnel, Achim Reusswig	Seit einigen Jahren hat sich in weiten Bereichen des Wirtschaftslebens die Kundenorientierung als neues Paradigma bei Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Waren und Dienstleistungen herausgebildet. Dabei steht – meist eingebettet in ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem – die Erhebung und Messung der Kundenzufriedenheit oder der von den Kunden wahrgenommenen Produktqualität an zentraler Stelle der Bemühungen eines Unternehmens um Kundengewinnung und Kundenbindung.	IV	07+08	2003			
Die Doppelrolle der Kommunen im ÖPNV	Hans-Jörg Weiß	Die Doppelrolle vieler Kommunen als Eigner kommunaler Verkehrsbetriebe einerseits und hoheitlicher Aufgabenträger andererseits gilt als mögliches Hindernis für mehr Wettbewerb im deutschen ÖPNV. Der vorliegende Beitrag analysiert die Problematik aus wettbewerbsökonomischer Sicht.	IV	07+08	2003			
Mundwerbung für Busse und Bahnen	Sven Krogull, Gerhard Probst	Die Liberalisierung des ÖPNV-Markts hat in den vergangenen Jahren zu zahlreichen Bemühungen um die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit geführt. Dabei standen bisher Kostenreduzierungsprogramme im Vordergrund. Daher ist anzunehmen, dass künftig die Möglichkeiten der Erlösverbesserung eine größere Rolle spielen werden. Dazu zählen mittlerweile auch im ÖPNV Strategien und Maßnahmen der Kundenbindung.	IV	07+08	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Die Maut in Deutschland: Wie wird das System funktionieren?	Sven Ollmann	Mit seinen 11 700 km Autobahnen ist Deutschland ein klassisches Transitland in der Mitte Europas. Durch die Osterweiterung der EU wird sich diese Funktion noch verstärken. Nach fast 30 jähriger Diskussion hat sich Deutschland nun für eine moderne Form der Wegekostenbeteiligung entschieden: Am 31. August 2003 wird eine streckenabhängige Autobahnmaut für alle in- und ausländischen LKW ab 12 t eingeführt. Deutschland stellt damit von der seit 1995 gültigen, zeitbezogenen Eurovignette auf eine elektronische, streckenbezogene Abrechnung um.	IV	07+08	2003			
Instrumente der Mautkalkulation	Patricia Kaus	Ab Sonntag, dem 31. August 2003, muss nach dem Willen der Bundesregierung für die Benutzung von deutschen Autobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen Maut entrichtet werden. Rechtsgrundlage hierfür ist das bereits am 12. April 2002 in Kraft getretene Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG).	IV	07+08	2003			
Überlebensstrategien in der Containerschifffahrt - Beispiel Hapag-Lloyd	Michael Behrendt	Trotz Wirtschaftsflaute blieb der internationale Containerverkehr im vergangenen Jahr auf Wachstumskurs. Die Hapag-Lloyd AG, einer der führenden globalen Carrier, konnte 2002 nicht nur seine Position ausbauen, sondern erreichte auch ein im Branchenvergleich hervorragendes Resultat.	IV	07+08	2003			
Deutsche Seehäfen: Gutes und Verbesserungswürdiges		Die Konjunktur ist in Deutschland nach wie vor schwach, ebenso Im- und Export. Entsprechend sind die Zuwachsraten im Güterumschlag der deutschen Seehäfen im vergangenen Jahr eher gering gewesen.	IV	07+08	2003			
Der Weg zum Zoll wird elektronisch	Behrend Oldenburg	Die Zeiten von Schreibmaschine oder Nadeldrucker, vielfachen Durchschlägen, Faxen und entsprechend hohen Papierstapeln sowie der Gang zum Zollamt haben bald auch in der Verzollung ausgedient. Denn nicht selten behinderte eine langsame Bürokratie den Transportfluss. Hier soll das behördlich eingesetzte elektronische Zollsystem „Atlas" Abhilfe schaffen.	IV	07+08	2003			
Lasermesstechnik automatisiert Containerhandling	Michael Burger	Automatisierter Warenumschlag im Containerhafen reduziert teure Liegezeiten der Schiffe und senkt Handlingkosten, da unter anderem Fahrwege und Stellflächen flexibler und optimaler genutzt und Umschlagzeiten verkürzt werden können. Lasermesssysteme wie „CoCa von Ibeo und Lase und das „LMS von Sick haben sich in zahlreichen Seehäfen als geeignete Sensorik für automatische Kransteuerungen bewährt.	IV	07+08	2003			
Container und Massengut auf einem Binnenschiff	Volker Renner	Wie können Container auf Binnenwasserstraßen außerhalb der Hauptrouten günstig transportiert werden? Der folgende Text stellt die Ergebnisse des Forschungsvorhabens: „Entwicklung eines technisch-wirtschaftlichen Konzeptes für den gemischten Transport von Transportbehältern (Container, Wechselbehälter) und Massengut mit dem Binnenschiff zusammenfassend dar.	IV	07+08	2003			
Ladungssicherung als Qualitätsmerkmal	Uwe Schieder	Die Experten im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft in Berlin (GDV) schätzen, dass rund ein Viertel aller von LKW verursachten Unfälle auf mangelnde Ladungssicherung zurückzuführen ist. Beim Schiffstransport ist es nicht besser: Jedes Jahr gehen Tausende von Containern auf See über Bord. Container, die auf den Schiffen zu Türmen aufeinander gestapelt sind, kippen um und zerdrücken sich und andere. 70 Prozent aller Schäden, die in Containern und mit Container geschehen, sind vermeidbar.	IV	07+08	2003			
Erfolg durch optimale Ladungssicherung	Martin Haase	Die deutschen Transportversicherer schätzen, dass bei einem Drittel der LKW die Güter schlecht oder nicht gesichert sind. 13 Prozent aller Unfälle ließen sich mit einer korrekten Stauung und Sicherung vermeiden. Oft wird die Vielfalt der Güter bei Sammelladungen und der hohe Aufwand gegen die Ladungssicherung angeführt. Doch nicht Sicherungsvermeidung und damit eventuelle günstigere Transportpreise führen zum Erfolg, sondern ausgefeilte Ladungssicherungssysteme, die Transport- und Produktqualität garantieren.	IV	07+08	2003			
Schiffbau in Deutschland - Standpunkt	Werner Schöttelndreyer		IV	07+08	2003			
Schwieriges Jahr 2003	Gerd Aberle		IV	01+02	2003	Kommentar		
Auswirkungen der EU-Erweiterung auf die österreichische Verkehrswirtschaft	Thomas Feßl, Max Herry, Stefan Wolf	Die bevorstehende Erweiterung ist eine der größten Herausforderungen für die Europäische Union, wobei sich neben sicherheitspolitischen Effekten auch für die europäische Wirtschaft positive Auswirkungen zeigen werden – insbesondere, wenn sich die wirtschaftlichen Entwicklungen seit der Ostöffnung weiter fortsetzen. In gewissen Bereichen wird es aber erforderlich sein, Strukturanpassungen vorzunehmen. Die Wirtschaftskammer Österreich – Bundessparte Transport, Verkehr, Telekommunikation – beauftragte Herry Consult, die „Auswirkungen der EU-Erweiterung auf die österreichische Verkehrswirtschaft zu untersuchen. Dieser Beitrag gibt einen Überblick zu den Ergebnissen dieser Studie.	IV	01+02	2003			
Wettbewerbspolitik und Infrastrukturprojekte in den deutschen Seehäfen	Henning Sichelschmidt	Trotz sehr positiver Umschlagentwicklung in der Vergangenheit befürchtet man in den deutschen Seehäfen, im Gefolge wettbewerbspolitischer und verkehrswirtschaftlicher Entwicklungen künftig eher wieder ins Hintertreffen gegenüber konkurrierenden Häfen zu geraten. Der folgende Beitrag analysiert vor allem, wie die neuen Entwicklungstendenzen gesamtwirtschaftlich zu beurteilen sind und wie gegebenenfalls auf Risiken für die Wettbewerbsposition der deutschen Häfen zu reagieren wäre.	IV	01+02	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Herausforderungen und Entwicklungen in der Flughafenlogistik	Helmut Baumgarten, Christian M. Butz	Die Globalisierung der Märkte und die damit verbundenen steigenden Mobilitätsanforderungen von Menschen und Gütern führen zu einem deutlichen Anstieg des Luftverkehrs. Prognosen [2] gehen von einem Wachstum der Personenkilometer im internationalen Luftverkehr im kommenden Jahrzehnt von 5,5 Prozent pro Jahr – und damit einer wachsenden Bedeutung des Luftverkehrs für die globale Wirtschaft – aus. Dies stellt Großflughäfen als Drehscheiben des internationalen Personen- und Güterverkehrs vor neue logistische Herausforderungen.	IV	01+02	2003			
Zu den Folgen einer neoliberalen Deregulierungsstrategie	Oliver Schöller	Acht Jahre nach der Privatisierung der britischen Staatsbahn werden die ökonomischen, sozialen und ökologischen Folgen der Restrukturierungsmaßnahmen untersucht. Anhand von Qualitätskriterien, die sich an den Bedürfnissen der KundInnen orientieren, erfolgt eine Beurteilung der Privatisierungseffekte auf das Gesamtsystem.	IV	01+02	2003			
Qualität von Nahverkehrsleistungen	Josef Becker, Henrik Behrens, Saskia Hollborn	In den vergangenen Jahren hat der Qualitätsgedanke im Transportwesen an Bedeutung gewonnen. Diese Entwicklung kann man auf die in Folge von Wettbewerb gestiegenen Qualitätsanforderungen in allen Lebensbereichen zurückführen, die sich selbstverständlich auch auf die Dienstleistungen und Produkte des Öffentlichen Verkehrs ausgeweitet hat. So sind Besteller (Aufgabenträger), Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zunehmend gefordert, künftige Aufgaben- und Verantwortungsteilung unter dem Merkmal Qualität zum Beispiel mit Hilfe der DIN EN 13816 genauer zu definieren.	IV	01+02	2003			
Der Verkehrsfachmann der Zukunft	Jürgen Gerlach, Ralf Haase, Michael Vieten	In einer komplexen und arbeitsteiligen Gesellschaft ist die Mobilität von Personen, Gütern und Informationen sowie deren Umsetzung in Ortsveränderungen ein unverzichtbarer Bestandteil ihrer Existenz.	IV	01+02	2003			
EU-Osterweiterung	Helmut Botermann	Die Osterweiterung der Europäischen Union soll nun voraussichtlich im Frühjahr 2004 vollzogen werden. Auf diesen Zeitpunkt hat sich die EU nach Gesprächen mit den Regierungen der Mitgliedstaaten und den zehn Bewerberländern festgelegt. Diese einschneidende Veränderung wird damit Wirklichkeit. Nicht nur die Anzahl der Beitrittsländer, sondern auch die gesamtwirtschaftliche Auswirkung auf die EU sind gravierend, da ehemalige Ostblock-Staaten der Gemeinschaft beitreten werden.	IV	01+02	2003			
Binnenhäfen wollen EU-Programm Marco Polo nutzen	Christian Dahm	Seit rund acht Monaten ist der Generaldirektor des Hafens von Brüssel, Charies Huygens, Präsident des Europäischen Verbands der Binnenhäfen (EVB). Seine Ziele erläutert der Beigier „Internationales Verkehrswesen“ im folgenden Gespräch.	IV	01+02	2003			
Transport von Wechselbehältern unter Einbindung der Binnenschifffahrt	Volker Renner	Die Binnenschifffahrt ist auf Grund ihrer Systemeigenschaften traditionell ein Massengutverkehrsträger. Auf Grund des Güterstruktureffekts mit rückläufigem Anteil des Aufkommens an Massengütern und steigendem Anteil der Stückgüter hängt die künftige Position der Binnenschifffahrt wesentlich davon ab, inwieweit es ihr gelingt, in andere Marktsegmente einzudringen.	IV	01+02	2003			
Mäuse auf Lager	Kerstin Zapp	18 000 Aufträge werden im Monat abgewickelt, etwa 5000 Artikel umfasst das Sortiment. Mehr als ein Drittel der 290 Mitarbeiter der Depesche Vertrieb GmbH & Co. in Geesthacht bei Hamburg wird im eigenen Lager und in der Kommissionierung eingesetzt. Seit Anfang 2001 ist die komplette Integration eines Automatischen Blocklagers (ABL) abgeschlossen. Installationen dieser Art gibt es derzeit etwa zehn in Europa. Die Kommissionierung wurde bereits 1996/1997 auf ein belegloses Pick-to-Light-System umgestellt.	IV	01+02	2003			
Der lange Weg zum Logistikdienstleister	Bernhard Kauler	Spediteure sind zunehmend darauf angewiesen, Mehrwertdienste zu bieten. Bei Organisation und IT stoßen sie aber an ihre Grenzen. Warehouse Management Systeme helfen, selbst höchste Anforderungen an Prozesse und die Datenverarbeitung zu erfüllen.	IV	01+02	2003			
Automatisch läuft's besser	Armin Hille	Vor dem Hintergrund zunehmender Just-in-Time-Lieferungen spielen die logistischen Abläufe in Verladezonen eine wichtige Rolle. Zur Ausschöpfung weiterer Rationalisierungspotenziale setzen nahezu alle Branchen auf automatisierte Systeme. So verkürzen sich nicht nur die Verlade- und Wartedauer bei der Be- und Entladung. Zugleich verringern sich Beschädigungen an der Ladung und die Arbeits- und Verkehrssicherheit werden erhöht.	IV	01+02	2003			
Hohe Transparenz, niedrige Kosten	Simon Vieth	Eine Filiale in bester Einkaufslage ist eine feine Sache; sie bietet einfachen Zugang für die Stammkunden und viel Laufkundschaft. Der Standort aber bringt nicht nur Vorteile: Mieten in Stadtzentren schnellten in den vergangenen Jahren in schwindelerregende Höhen. Lagerfläche innerhalb der Zentrumsfilialen ist somit verschenkter Verkaufsraum. Das Personal sollte sich ganz auf die kompetente Bedienung und Beratung der Kunden konzentrieren können und nicht einen bedeutenden Teil ihrer Zeit mit Inventarisierung und Nachbestellung vergeuden müssen, damit der Umsatz die teure Lage wettmachen kann.	IV	01+02	2003			
Die nächste Krise kommt bestimmt - Standpunkt	Volkmar Kübler		IV	01+02	2003			
2003: Ein Krisenjahr - Dramatische Entwicklungen belasten Verkehrswirtschaft und -politik	Gerd Aberle		IV	12	2003	Kommentar		

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes von Telematik im Verkehr	Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	Auf die Telematik werden große Hoffnungen im Hinblick auf die Sicherung und Verbesserung der Mobilität gesetzt. Vom Wort her geht es um die Verknüpfung von Telekommunikation und Informatik. Die Telematik ermöglicht eine Beeinflussung des Mobilitätsgeschehens mit dem Ziel einer höheren Effizienz der Verkehrsabläufe sowie einer größeren Sicherheit, einer Verringerung von verkehrsbedingten Umweltbelastungen, eines höheren Komforts und einer besseren Planbarkeit. Die Möglichkeit, Informationen über den Verkehr online zu erfassen, sie an beliebige Stellen zu senden und über Rechner intelligent zu verknüpfen, eröffnet neue Perspektiven für die Gestaltung der Mobilität. Sie reichen vom Ersatz der physischen Bewegung durch Telekommunikation (virtuelle Mobilität) bis zur Optimierung der Bewegung von Fahrzeugen.	IV	12	2003			
Stauen und Staunen - Die deutsche Verkehrsinfrastruktur im europäischen Vergleich	Stephan Bujnoch, Christoph Huss, Joachim Sumpf	Die Verkehrsinfrastruktur ist die Hardware der menschlichen Mobilität. In Stein oder Eisen ausgeführt, stellt sie unmittelbar eine nachhaltige Veränderung des Lebensraums dar. Die darauf stattfindenden Verkehrsprozesse beanspruchen Raum und als Nebeneffekt entstehen Emissionen und Störungen. In diesem Kontext tritt das gespaltene Verhältnis der Menschen zur Mobilität zur Tage: Einerseits möchten sie ungestört leben, andererseits jederzeit mobil sein. Diese Ambivalenz zeigt sich auch in der Politik. In den vergangenen Jahren fanden bei ihr Argumente gegen einen weiteren Ausbau mehr Gehör. In öffentlichen Diskussionen wird auch häufig die Frage gestellt: Muss der Mensch überhaupt so viel unterwegs sein? [1] Nicht nur die Fragestellung ist seit der Antike gleich, auch die Maßnahmen und Erfahrungen in diesem Bereich wiederholen sich.	IV	12	2003			
Einfluss des Verkehrsangebots auf die Verkehrserzeugung	Andreas Oetting	In diesem Beitrag wird ein Personenverkehrsmodell vorgestellt, das die Verkehrserzeugung sowie ihre Veränderung in Abhängigkeit von zahlreichen Angebotsmerkmalen aller Verkehrsmittel berechnet. Damit ist das Modell besonders für verkehrswirtschaftliche und verkehrspolitische Fragestellungen relevant, wie die Tarifgestaltung, Einnahmeprognosen für Verkehrsunternehmen, Steigerung des Kostendeckungsgrades, Bewertungen von Parkraumbewirtschaftung oder Reisezeitverkürzungen.	IV	12	2003			
Intermodalität am Flughafen Frankfurt	Hans Fakiner, Susanne Scherz	Mit dem Thema „Intermodalität am Flughafen“ sind hohe Erwartungen verbunden. Insbesondere der Verknüpfung von Schiene und Luft wird ein großes Potenzial bei der Lösung von Verkehrs-, Kapazitäts- und Umweltproblemen zugeschrieben. Neben den politischen Institutionen nehmen sich auch die Luftfahrtverbände zunehmend dieses Themas an.	IV	12	2003			
Private könnten öffentliche Kassen entlasten	Kerstin Zapp	Betreibermodelle nehmen in unserer Gesellschaft angesichts der begrenzten öffentlichen Haushaltskassen einen immer höheren Stellenwert ein. Privatwirtschaftliche Komponenten halten auch bei der Infrastrukturfinanzierung Einzug. Auf einer Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums am 12. September 2003 in Berlin wurde das Positionspapier „Betreibermodelle für die Straßenverkehrsinfrastruktur: F- und A-Modell im Fokus" des Lenkungskreises `Infrastruktur´ des Deutschen Verkehrsforums vorgestellt.	IV	12	2003			
Für und Wider einer festen Fehmarnbelt-Querung	Heiko Schmidt	Zu Beginn der 90er Jahre machte eine Jahrzehnte alte Idee wieder Schlagzeilen: der Bau einer festen Verbindung – der Fehmarnbelt-Querung – über die Meerenge zwischen der deutschen Insel Fehmarn und dem dänischen Lolland. Seither reißen die Diskussionen über Sinn und Unsinn dieser Verbindung nicht ab. Dieser Beitrag beleuchtet die generellen Standpunkte der einzelnen Interessengruppen, die von einer festen Querung betroffen wären.	IV	12	2003			
Immer mehr begleitete LKW nutzen maritime Autobahn	Bernd Karpfen	Immer öfter, größer und komfortabler: Trotz europaweit lahmender Konjunktur und fester Öresund-Verbindung bauen die im Schwedenverkehr tätigen Ostseereeder ihre Fährkapazitäten nachfragebedingt weiter aus. Dominierten von und nach Südschweden vor fünf Jahren eindeutig noch unbegleitete Trailer, frequentieren inzwischen überwiegend LKW mit Fahrern die Decks der immer moderner werdenden Fährschiffe.	IV	12	2003			
Was uns lieb und teuer ist	Axel Schwarz	Wenn man eine Eisenbahn betreiben will, muss man sich im Klaren sein, dass zu dieser Anschaffung ein sehr großes Anlagevermögen zählt. Eisenbahnen zu bauen und zu fahren bedeutet, eine Menge Geld in die Hand zu nehmen. In der Vergangenheit erlebte die Finanzierung der Eisenbahn eine wechselvolle Geschichte.	IV	12	2003			
Business Networking	Petra Finke	Viele Akteure mit unterschiedlichen IT-Strukturen verursachen Reibungsverluste in der Wertschöpfungskette. Die Hürden für integrierte Anwendungen erscheinen unüberwindlich, der Weg zur Datenübertragung parallel zum Warenfluss vom Rohstofflieferanten über den Produzenten, den Handel und den Transportweg bis zum Endkunden noch weit. Doch es gibt Branchenlösungen, die den Weg aus dem Dilemma zeigen. Ein Beispiel ist die Business Networking Plattform der Rhenus AG.	IV	12	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Telematik für Logistikdienstleister	Michael Baranek	Stetig wachsende Kundenanforderungen sowie steigende Kosten im Transportgewerbe machen eine Reaktion aller am Logistikprozess beteiligten Partner unumgänglich. So wird der Wettbewerb in der Transportwirtschaft zunehmend dadurch bestimmt, welcher Anbieter das bessere Supply Chain Management, also die lückenloseren Lieferketten hat. Eine wesentliche Voraussetzung zur Beherrschung der Lieferketten ist jedoch die Beherrschung durchgängiger Informationsflüsse, und zwar möglichst in Echtzeit. Das bedeutet für die Transportdienstleister, sich entsprechenden Lösungen, Innovationen und Konzepten zur Steigerung der Transportqualität zu stellen. Ein Baustein zur Lösung dieser Aufgabenstellung ist die e-Logistik.	IV	12	2003			
Mobilität und Verkehrsmanagement in einer vernetzten Welt	Hans-Christian Reuss, Horst Strobel	Die Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ führte am 22. und 23. September 2003 im Hörsaalzentrum der TU Dresden ihre 19. VWT unter dem Rahmenthema "Mobilität und Verkehrsmanagement in einer vernetzten Welt" durch. Damit wurde eine Tradition fortgesetzt, deren Wurzeln ein halbes Jahrhundert, nämlich bis in das Jahr 1954, zurückreichen. Etwa 550 Teilnehmer aus 23 Ländern bestätigen die ungebrochene Anziehungskraft: Sie kamen aus Mitgliedsländern der Europäischen Union sowie aus Russland, der Ukraine, der Türkei, Serbien, Kroatien, Brasilien, Japan und der Schweiz.	IV	12	2003			
Koch/Steinbrück: Politische Symbolik statt Sachargumente - Standpunkt	Martin Henke		IV	12	2003	Kommentar		
PKW-Maut auch in Deutschland?	Gerd Aberle		IV	11	2003	Kommentar		
Generalverkehrsplanung in Deutschland - Der neue Bundesverkehrswegeplan 2003	Peter Gehrung, Joachim Gutknecht, Ulrich Schüller, Reinhard Weber	Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist wesentlicher Bestandteil eines starken und dynamischen Wirtschaftsstandorts Deutschland sowie zentrale Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sichern die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und sorgen für die Stärkung strukturschwacher Räume. Sie schaffen die Grundlage für eine nachhaltige Mobilität von Menschen und Unternehmen mit besserer Erreichbarkeit und höherer Lebensqualität.	IV	11	2003			
Bundesverkehrswegeplan 2003 - eine kritische Bestandsaufnahme	Rainer Willeke	Die Hauptschwäche der Bundesverkehrswegeplanung liegt in der mangelhaften Abstimmung von Investitionsplanung und Investitionsfinanzierung. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 lässt diesen Mangel mit besonderer Deutlichkeit erkennen. Der folgende Beitrag versucht über die Kritik hinaus einen Lösungsweg aufzuzeigen.	IV	11	2003			
Gebührenregulierung von Flughäfen	Lars Petzold	Nicht nur in Deutschland wird immer wieder die ökonomische beziehungsweise Gebührenregulierung von Infrastrukturunternehmen – so auch von Flughäfen – diskutiert. Hierbei werden jedoch regelmäßig Fragen nach dem ökonomischen Sinn solcher Regulierungen ausgeblendet. Häufig ist ein System historisch gewachsen, das den Marktgegebenheiten nicht mehr gerecht wird. Der Autor spricht sich daher aus ökonomischer Sicht anhand internationaler Beispiele für eine grundsätzliche Reform der Gebührenregulierung deutscher Flughäfen aus.	IV	11	2003			
Flexibilisierung der Betreiberstrukturen - Sicherung des ÖPNV-Angebots in ländlichen Regionen durch kommunizierende Planung	Markus Engemann, Petra-Juliane Wagner	Die Veränderungen auf dem ÖPNV-Markt erfordern von den Verkehrsunternehmen, ihre Strukturen zu überdenken und neu zu gestalten. Im Forschungsprojekt „IMPULS 2005 suchen Wissenschaft und Praxis gemeinsam nach modernen Betreiberstrukturen, die den neuen Anforderungen gerecht werden.	IV	11	2003			
Integrierte Verkehrsplanung - Voraussetzung für ein intensiv genutztes Light-Rail-System	Carmen Hass-Klau	Eine erfolgreiche Steigerung der Fahrgastzahlen hängt bei Light-Rail-Systemen im Wesentlichen von dem Prozentsatz der Fahrgäste mit Dauerkarten, dem monatlichen Fahrpreis der Zeitkarten, einer sinnvollen Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs im Stadtzentrum und entlang der Streckenführung sowie der Bevölkerungsdichte ab. Die einzelnen Faktoren können nicht isoliert voneinander betrachten werden, da sie sich gegenseitig verstärken.	IV	11	2003			
Innovationen im Freizeitverkehr - Erste Ergebnisse der Foschungsinitiative des BMBF	Hans-Liudger Dienel, Thomas Richter, Martin Schiefelbusch	Im März 1999 veröffentlichte das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) einen Aufruf zur Einsendung von Projektideen im Bereich Freizeitverkehr. Mit dieser Initiative wandte sich das Ministerium erstmals gezielt diesem Bereich zu. Dabei wurden als Ziele einerseits detaillierte Erkenntnisse über die individuellen Einflussfaktoren in konkreten Bereichen des Freizeitverkehrs erwartet. Andererseits sollten beispielhaft innovative Ansätze zur nachhaltigen Gestaltung der Freizeitmobilität in konkreten geografischen Räumen auf den Weg gebracht werden. Der Komplexität des Themas folgend wurde es räumlich auf Deutschland und zeitlich auf Kurzurlaubs- und Tagesfreizeitverkehr fokussiert.	IV	11	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
ALERT - Alltags- und Erlebnisfreizeit	Wolfgang Fastenmeier, Herbert Gstalter, Heinz Hautzinger, Ulf Lehnig, Lothar Neumann, Hendrik Oehme, Manfred Pfeiffer, Matthias Pfeil, Beate Reiners, Bernd Schaaf, Sebastian Schmermbeck, Rainer Schubert	Im Rahmen des Verbundprojekts ALERT werden mit Blick auf eine nachhaltige Beeinflussung der Mobilität im Bereich Alltags- und Erlebnisfreizeit wissenschaftlich fundierte Erklärungs- und Gestaltungsansätze anwendungsbezogen entwickelt, erprobt und optimiert. Neben der theoretischen Erklärung von Freizeitmobilität und methodischen Fragestellungen ist die Evaluation konkreter Maßnahmen mittels Befragungen am Aktivitätsort ein Schwerpunkt des Vorhabens. Der vorliegende Aufsatz stellt erste Evaluationsergebnisse – vier Monate vor Abschluss des Projekts – vor.	IV	11	2003			
Dienste- und Erschließungskonzepte für Freizeitgroßeinrichtungen	Klaus J. Beckmann, Kathrin Jansen, Thomas Perian	Ziel des Projekts FreiMove war die Erarbeitung planungspraktisch umsetzbarer Dienste- und Mobilitätskonzepte für Großeinrichtungen der Freizeit, die Ableitung von Dimensionierungsgrundlagen und von Hinweisen zu Vorgehensweisen für die verkehrliche Erschließung von Freizeitgroßeinrichtungen sowie die Verbesserung und Schaffung von Grundlagendaten. Dazu wurden - aufbauend auf spezifischen Be-triebs- und Verkehrsmerkmalen der untersuchten Einrichtungen - geeignete Konzepte für die am Projekt beteiligten Großeinrichtungen der Freizeit erarbeitet [2]. Ausgewählte Konzepte wurden in einer zweiten konzeptionellen Stufe detailliert und spezifiziert [3] sowie einer vergleichenden Bewertung durch Beurteilung der Machbarkeit gegenübergestellt.	IV	11	2003			
An- und Abreise als Teil des Events	Hans-Liudger Dienel, Jenny Schmithals	Events – darunter verstehen wir kleine und große Erlebnis- und Erholungsveranstaltungen vom lokalen Weinfest bis hin zur Reichstagsverhüllung 1995, der Expo 2000 oder der jährlich stattfindenden Love Parade. Sie gewinnen in Freizeit und Tourismus und damit auch als Wirtschaftsfaktor eine immer größere Bedeutung. Events zeichnen sich dadurch aus, dass sie nicht als Dauerangebot, sondern zeitlich befristet stattfinden und dadurch einen Ereigniswert gewinnen. Sie erzeugen zum Teil beachtliche Verkehrsströme und können als Verkehrsbewältigungsereignisse bezeichnet werden.	IV	11	2003			
Freizeitmobilität älterer Menschen	Stefanie Föbker, Udo Käser, Birgit Kasper, Ulrike Lubecki, Gudrun Ramatschi, Karen Rein, Antje Ruhm, Joachim Scheiner, Martina Schreiber, Anke Schüttemeyer	Demografischer Wandel in Deutschland, Veränderungen im Freizeitverhalten älterer Menschen, zunehmende Automobilisierung und die Forderung nach einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung sind die Eckpunkte des Forschungsprojekts Freizeitmobilität älterer Menschen (FRAME). Beteiligt sind Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus Geographie, Psychologie und Verkehrsplanung.	IV	11	2003			
Kontrasträume und Raumpartnerschaften	G. Wolfgang Heinze	Wir leben in einem „Leopardenfell von Kontrasten. Auf der Suche nach Zufriedenheit benötigen wir so viele Gewohnheiten wie möglich, und auf der Suche nach Anregungen und Lustgewinn streben wir nach soviel Abwechslung wie nötig. Räumlich bewegen wir uns damit zwischen unserer vertrauten Umgebung und Ausgleichsräumen verschiedenster Art. Dabei werden uns diese Ausgleichsräume zunehmend vertraut und zu einer Art zweiten Heimat.	IV	11	2003			
Umweltfreundlicher Ausflugs- und Kurzurlaubsverkehr im Harz	Gernot Steinberg	Den ökonomischen Gewinnen der Tourismuswirtschaft stehen die durch den Freizeitverkehr induzierten Belastungen in den Reisegebieten gegenüber, die sich negativ auf die Erholungsfunktion dieser Räume auswirken. Die ökologischen Auswirkungen des touristischen Verkehrs, und hier insbesondere des PKW-Verkehrs, sind vielfältig: Abgas- und Lärmemissionen, Veränderungen des Landschaftsbilds, Flächenverbrauch, Energieverbrauch, aber auch Unfälle. Hier setzen Initiativen verschiedener Tourismusregionen an, die über gezielte Maßnahmenpakete Alternativen zum PKW bieten.	IV	11	2003			
Informations- und Prognosesystem für den Weltmarkt Bahn - Vossloh setzt auf systematische und kontinuierliche Analyse der Entwicklungen	Maria Leenen, James Sanders	In kaum einem Industriezweig ist der Paradigmenwechsel der sich globalisierenden Weltwirtschaft so radikal wie in der Bahnindustrie. Noch vor wenigen Jahren war die Eisenbahn und damit auch die Bahnindustrie nicht zuletzt auf Grund ihrer militärischen Bedeutung strategisches „Kerngeschäft" jedes Nationalstaats. Erst in den späten 80er Jahren haben die qualitativ und quantitativ gestiegenen Transportansprüche weltweit die Leistungsgrenze der „Behördenbahnen" aufgezeigt und so zu tiefgreifenden Reformen geführt. Hierzu gehörten das EU-Eisenbahnpaket ebenso wie die Privatisierungswelle in Neuseeland oder Südamerika oder die aktuellen Reformen in Russland.	IV	11	2003			
Nicht jede kann alles - Rolle der Privatbahnen in Deutschland	Christoph Müller	Bis zum Beginn der Bahnreform am 1. Januar 1994 war die Aufgabenverteilung zwischen der Bahn des Bundes (Deutsche Bundesbahn) und den NE-Bahnen, den nichtbundeseigenen Eisenbahnen, klar geregelt. Die NE-Bahnen dienten im Personen- wie im Güterverkehr in der Regel als Zubringer für die große DB. Diese Rollenverteilung hat sich mit der Bahnreform total geändert.	IV	11	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Betuwe-Linie: Notwendigkeit zur Entlastung der Straße	Werner Kühlkamp	Im Jahr 2007 geht die Betuwe-Linie, eine reine Güterzugverbindung zwischen dem Hafen Rotterdam und der deutsch-niederländischen Grenze, in Betrieb. Damit wird der Hafen Rotterdam erstmals über eine leistungsfähige Schienenhinterlandverbindung verfügen. Die starke Stellung der Binnenschifffahrt im Hinterlandverkehr wird dadurch jedoch kaum beeinträchtigt.	IV	11	2003			
Die - fast - endlose Geschichte des Eisernen Rheins	Eckhard-Herbert Arndt	Güter sollen auf die Schiene. Verkehrs- und Umweltpolitiker in vielen Staaten Europas werden nicht müde, diesen Satz fast gebetsmühlenartig zu wiederholen. Die nüchternen Zahlen stehen allerdings auch seit Jahr und Tag im krassen Gegensatz zu den Forderungen und verkehrspolitischen Sonntagsreden. Denn: Die Bahn verliert nach wie vor im Schienengüterverkehr auf breiter Front. Die Gründe dafür sind sehr vielfältig. Einer lautet: Es fehlt vor allem beim grenzüberschreitenden Verkehr an leistungsstarken Trassen, die zudem primär dem Güterverkehr auf der Schiene vorbehalten sind.	IV	11	2003			
In Wien steht die weltgrößte Wetterküche	Josef Müller	Wien ist um eine Attraktion reicher: Seit Dezember des Vorjahres ist dort der größte Klima-Wind-Kanal der Welt in Betrieb, in dem Schienenfahrzeuge, Busse und LKW in punkto Sicherheit, Komfort und Funktionstüchtigkeit unter allen nur denkbaren Wetterbedingungen getestet werden.	IV	11	2003			
Neubaustrecke Alice Springs - Darwin	Gunther Brux	In Australien wird mit der 1420 km langen Neubaustrecke von Alice Springs im Landesinnern bis zum Hafen in Darwin an der Nordküste die erste leistungsfähige Verbindung durch den Erdteil geschaffen. Damit verbessern sich die Exportmöglichkeiten nach Südostasien wesentlich. Nach Baubeginn im Frühjahr 2001 wird die Neubaustrecke infolge des raschen Baufortschritts im Dezember dieses Jahres fertiggestellt sein und der erste Zug soll bereits am 15. Januar 2004 auf der Strecke verkehren.	IV	11	2003			
Chiles Eisenbahnnetz vor Renaissance?	Jean-Daniel Hausammann	Nur 200 km breit, aber mehr als 4300 km lang ist das südamerikanische Chile mit seinen 15 Mio. Einwohnern. Westlich wird das Land vom Pazifik, östlich von den Anden mit mehr als 6000 m hohen Gipfeln begrenzt. Im Norden sind vor allem Wüste und Bodenschätze (Nitrat, Eisen, Kupfer, Bauxit und mehr) zu finden. Die Bahn hat maßgeblich zur Entwicklung der Bergbauindustrie beigetragen, indem sie die Erze von den Gruben zu den Pazifikhäfen transportierte. Um die Erschließung des Landes und die Verbindung zu den Nachbarn sicherzustellen, wurden in Chile vier Eisenbahntransversalen gebaut.	IV	11	2003			
Kluge Weichenstellung im Regionalverkehr - Standpunkt	Alexander Hedderich		IV	11	2003	Kommentar		
Mehr Flops als Tops - Kümmerliche Innovationsbilanz im Transportsektor	Gerd Aberle		IV	10	2003	Kommentar		
Verkehr im Jahr 2030	Hartmut H. Topp	Zukunft kann im wissenschaftlichen Sinne nicht vorausgesagt werden; es lassen sich lediglich verschiedene, aus heutiger Sicht denkbare Zukünfte als Szenarien entwerfen: Die Einzelprognose „Was wird 2030 sein?“ macht wenig Sinn, Szenarien dagegen „Was könnte 2030 sein, wenn ...?“ sind für politische Diskussionen und Weichenstellungen unverzichtbar.	IV	10	2003			
Planung/Konzeption von Großevents	Sascha Bernhardt	Durch das Wachstum von Großevents hinsichtlich ihrer Anzahl und ihrer Gästezahlen spielen diese seit einigen Jahren eine immer bedeutendere Rolle im Tourismus. Dabei hat sich Berlin als international führender Standort für die Austragung offener Mega-Events wie Reichstagsverhüllung, Love Parade, Silvesterparty oder Christopher Street Day etabliert. Die Verkehrswirkung solcher Großveranstaltungen wird in dieser Untersuchung erstmalig analysiert und das vielerorts vorhandene Insiderwissen der Öffentlichkeit systematisch aufbereitet präsentiert.	IV	10	2003			
Kombinierter Verkehr für Europa	Paul Wittenbrink	Der Kombinierte Verkehr ist aus der verkehrspolitischen Diskussion nicht mehr wegzudenken. Unzählige Fachbeiträge, Veranstaltungen aber auch die normale Tagespresse sehen im KV den Hoffnungsträger für die Lösung der Verkehrsprobleme. Die Aussichten sind attraktiv, wird doch zuweilen der Eindruck erweckt, mit dem KV die Autobahnen wieder frei zu bekommen, um den hohen Mobilitätsansprüchen des Individualverkehrs zu genügen.	IV	10	2003			
Erschließungsqualität im öffentlichen Nahverkehr	Ulrich O. Vaubel	Ob ein Siedlungsraum gut oder schlecht durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen ist, wird häufig anhand einer graphischen Darstellung beurteilt. Dabei werden in einem geographischen Plan um die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel Kreise geschlagen, die die jeweiligen Einzugsbereiche repräsentieren sollen. Je vollständiger die entstehenden Kreisflächen ein (besiedeltes) Gebiet überstreichen und abdecken, umso höher wird die Güte der Nahverkehrserschließung eingeschätzt. Bei einem solchen Vorgehen legt man jedoch einen – im wörtlichen Sinn – sehr oberflächlichen Maßstab an.	IV	10	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Nichts wirklich Neues für die regionale Infrastruktur der Bahn - Entgegnung auf Beitrag von Christoph Zimmer	Johannes Berg	Der Aufsatz von Christoph Zimmer („Neue Organisationsmodelle für den Nebennetzbetrieb der Eisenbahn"; IV 3/2003, S. 82 ff) zu den Grundlagen und zur Überwindung der Probleme derzeit unwirtschaftlicher Infrastrukturvorhaltung im Bereich der Regionalnetze der DB Netz AG greift die insbesondere durch die Einführung der Regionalfaktoren zum 1. Januar 2003 erneut ins Blickfeld geratene strukturelle Problematik regionaler Eisenbahninfrastruktur auf. Dieser begrüßenswerte Ansatz missrät jedoch zu einem Rundumschlag aus allgemeinpolitischen Forderungen und einer Kritik an der unternehmerischen Positionierung der DB Netz AG in dieser Frage.	IV	10	2003			
ÖPNV-Reform am Scheideweg	Felix Berschin	Der „Schwarze Peter der ÖPNV-Liberalisierung ist wieder dort, wo er hingehört, nämlich in Deutschland. In einem mutigen Spruch haben die europäischen Richter am 26. Juli 2003 dem deutschem Spiel ein Ende bereitet, allein Brüssel und Luxemburg die Schuld an der Einführung des als dringend notwendig erachteten Wettbewerbs im ÖPNV-System zuzuweisen.	IV	10	2003			
Quo vadis, Luftverkehrsstandort Deutschland?	Andreas Kossak	„Luftfahrt in der Krise – Flughäfen fordern offensive Luftverkehrspolitik überschreibt die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ihre Pressemitteilung vom 20. Juni 2003 [1]. „Fliegen vom letzten Kaff – Deutschland im Flughafen-Fieber titelt eine große Wochenzeitschrift in ihrem Wirtschaftsteil am 27. Juli 2003 [2]. Damit ist die Spannweite der aktuellen Situation des Luftverkehrsmarkts in der Bundesrepublik durchaus treffend umrissen.	IV	10	2003			
Gerüstet für das nächste Jahrzehnt? - Die Integration des neuen Superjumbos in das Welt-Flughafensystem	Michael Holzschneider	Mit seinem neuen Großraumjet konstruiert Airbus ein Flugzeug in bisher unbekannten Dimensionen. Mit der Einführung des neuen Riesenjumbos A380 erhoffen sich die Airlines günstigere Betriebskosten je Passagier und somit eine Stärkung ihrer Marktposition. Um den A380 in den Flugbetrieb zu integrieren, bedarf es allerdings Anpassungen der Infrastruktur am Boden, die für einige Flughäfen mit großem Aufwand verbunden sind.	IV	10	2003			
Wettbewerbsvorteile durch Supply Chain Management - Neue Märkte für Cargo-Airlines	Michael Schüller	Nicht nur Carrier sein, sondern über „Supply Chain Management (SCM) stärker in die Wertschöpfung einsteigen: Dieser strategische Ansatz hat in den vergangenen Jahren die Transport- und Logistikbranche stark verändert. Auch in der Luftfrachtszene könnte sich dadurch noch Einiges tun.	IV	10	2003			
Transport & Logistik - eine Branche auf Zack	Michael Bargl	Das Geschäft rund um Transport, Handling und Zustellung von Waren boomt. Auf 450 bis 500 Mrd. EUR schätzen Experten das Marktvolumen für Transport- und Logistikleistungen pro Jahr allein in Europa. Die EU-Osterweiterung zum größten Binnenmarkt der Welt birgt weiteres Potenzial. Doch seit Jahren herrschen Verdrängungswettbewerb und Kostendruck.	IV	10	2003			
Flexible, maßgeschneiderte Lösungen	Klaus Vollrath	Was für Logistikdienstleister schon länger gilt, trifft nun zunehmend auch auf das produzierende Gewerbe selbst zu: Die Fähigkeit zur rationellen Abwicklung selbst kleinster Auftragsmengen gewinnt an Bedeutung. Dies bedingt entsprechend höhere Forderungen an Flexibilität und Effizienz der gesamten Logistik bei Produktion, Distribution und Ersatzteilversorgung. Bei den Anbietern entsprechend maßgeschneiderter Lösungen agieren daher innovative Nischenspezialisten selbstbewusst neben Konzernunternehmen mit großer Bandbreite.	IV	10	2003			
DB Cargo gibt's nicht mehr	Kerstin Zapp	Am 1. September 2003 ist die Stinnes AG, Berlin, als Führungsgesellschaft des neuen Unternehmensbereichs 'Transport und Logistik' der Deutsche Bahn AG an den Start gegangen. Unter dem Stinnes-Dach wurden die bisherige Stinnes-Tochter Schenker und die Güterverkehrsaktivitäten der Bahn zusammengeführt.	IV	10	2003			
Wirtschaftsverkehr in Städten - 'vergessener' Planungsgegenstand?	Heike Flämig	Seit dem Ende der Euphorie um Güterverkehrszentren und Citylogistik ist es ruhig geworden in der öffentlichen Auseinandersetzung, wie der Wirtschaftsverkehr in Städten zu gestalten sei. Sind die Probleme inzwischen etwa alle gelöst?	IV	10	2003			
Netzairlines besinnen sich auf ihre Stärken - Standpunkt	Christoph Klingenberg		IV	10	2003			
Wo liegen noch Umsetzungschancen? - Die Existenzkrise der Transrapid-Entwicklung	Gerd Aberle		IV	9	2003	Kommentar		
Überprüfung von Prognoseansätzen im Personenverkehr	Milenko Vrtic, Kay W. Axhausen	Wesentliche Voraussetzungen für die Erstellung von Verkehrsprognosen sind geeignete Datengrundlagen und die daraus geschätzten Modellparameter. Die aus beobachtetem Verkehrsverhalten (Revealed Preference (RP)-Daten) geschätzten Modelle sind oft mit Unsicherheiten behaftet und daher häufig nur eingeschränkt nutzbar. Aus diesem Grund werden seit längerer Zeit für die Schätzung der Nachfrageveränderungen neben den RP-Daten auch Stated Preference-Befragungen (SP Daten) verwendet. Um die Grenzen und Möglichkeiten der verschiedenen Ansätze aufzuzeigen, ist es sehr wichtig bei konkreten Maßnahmen die aus unterschiedlichen Datengrundlagen und Ansätzen ermittelten Verkehrsprognosen durch eine Vorher-/Nachher-Analyse zu verifizieren.	IV	9	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Der Metrorapid: Sinnvolles Zukunftsprojekt oder Milliardengrab?	Dorjee Hegel, Benedikt Peter	Im Ruhrgebiet sollte die erste Magnetschwebebahn Deutschlands errichtet werden. Die Planungen wurden nach langer Diskussion gestoppt. Potenzielle Nutznießer protestieren. Eine neutrale ökonomische Betrachtung soll zeigen, ob die Entscheidung richtig ist oder ob ein sinnvolles Zukunftsprojekt auf Grund parteipolitischen Kalküls unterbunden wurde.	IV	9	2003			
Strategische Umweltprüfung in der Verkehrsplanung in Deutschland	Wolfgang Stein	Die EU-Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung2 (SUP-RL) wird bis Juli 2004 in deutsches Recht umgesetzt werden. Von den europaweit wenigen Erfahrungen, wie eine SUP bearbeitet werden muss, stammen die meisten aus dem Verkehrssektor, wobei die deutschen Arbeiten methodisch am weitesten gediehen sind.	IV	9	2003			
Landesweiter Verkehrsdatenverbund des öffentlichen Verkehrs in NRW	Dan Winnesberg	Um dem Mobilitätsbedürfnis der Bürger und der Wirtschaft besser gerecht zu werden, ist die Bewältigung des ständig zunehmenden Verkehrs eine der zentralen verkehrspolitischen und -technischen Aufgaben unseres Jahrzehnts. Bei der Lösung dieses Problems rückt die optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur durch moderne Informations- und Verkehrsmanagementsysteme in das Zentrum der Überlegungen.	IV	9	2003			
Marketingkonzepte für Güterverkehrszentren	Claus C. Berg	Es ist still geworden um die Errichtung von Güterverkehrszentren. Nur wenige Standorte in Deutschland erfüllen die an sie gerichteten Erwartungen. Meist sind es See- oder größere Binnenhäfen, die sich zu mehr oder auch weniger aktiven Güterumschlagplätzen weiterentwickelt haben. In vielen Fällen entstanden Gewerbegebiete, die nur wenig zum Wachstum des bi- und trimodalen Verkehrs beigetragen haben. Aber genau dies ist angesichts der nicht mehr übersehbaren kommenden Verkehrsmisere dringend notwendig.	IV	9	2003			
In der Talsohle	Sven Bennühr	Das Konjunkturbarometer der Nutzfahrzeugbranche zeigt seit über zweieinhalb Jahren ein frostiges Klima an. Das kurze Zwischenhoch nach der Nfz-IAA im vergangenen Jahr entpuppte sich als Strohfeuer. Die Aussichten, 2003 mit einem zufriedenstellenden Ergebnis abzuschließen, sind gering. Dennoch oder gerade deshalb haben die europäischen LKW-Hersteller kräftig an der Erneuerung ihrer Modellpaletten gearbeitet, technisch neue Wege eingeschlagen und die Weichen für den Sprung auf neue Märkte gestellt.	IV	9	2003			
Technik, die begeistert	Sven Bennühr	Gerade bei LKW zeigt sich, wie rasch sich die Technik weiterentwickelt: So gehörten automatische Schaltgetriebe und Retarder noch vor wenigen Jahren zu den teuren Extras. Heute werden Automatiken für vergleichsweise kleines Geld angeboten und Retarder verlieren dank hochwirksamer und preiswerter Motorbremsen immer mehr an Boden.	IV	9	2003			
INVENT - Intelligenter Verkehr und nutzergerechte Technik	Eberhard Hipp	Die Forschungsinitiative INVENT – gefördert vom Bundesministerium Bildung und Forschung (BMBF) – hat zum Ziel, den Verkehr der Zukunft sicherer und effizienter zu machen. Dazu entwickeln die Partner gemeinsam neue Fahrerassistenzsysteme, Informationstechnologien für den Lieferverkehr und Lösungen für ein effizientes Verkehrsmanagement. Das vierjährige Vorhaben läuft bis 2005. Ende Juni 2003 wurde in Bonn Zwischenbilanz gezogen und der Stand der Entwicklungen präsentiert.	IV	9	2003			
Alternative Energien und Antriebe: Wohin geht der Trend?	Erich-Karl Freudling, Friedbert Schwarm	Seit fast zwei Jahrzehnten erprobt die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg alternative Antriebssysteme für Linienbusse. Sie tut dies, obwohl zu beobachten ist, dass in den vergangenen Jahren die zunehmend schlechteren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen das öffentliche Interesse am Umweltschutz in den Hintergrund gedrängt haben. Auch die geplante Deregulierung im ÖPNV hat die Voraussetzungen für den freiwilligen Einsatz alternativer, umweltschonender Antriebssysteme seitens der Verkehrsbetriebe nicht gerade verbessert.	IV	9	2003			
Telematik in bestehende Unternehmens-IT einbinden	Thomas Schneider	Simple Fuhrparkverwaltung entwickelt sich zum elektronischen Helfer des Disponenten, mobile Logistikanwendungen verändern nachhaltig das Transportmanagement: Unternehmen setzen Telematiksysteme längst nicht mehr nur zur Ortung von Fahrzeugen und Transporteinheiten mittels des satellitengestützten Ortungssystems GPS ein. Sie dienen heute, ergänzt um zusätzliche Informationen wie Fracht- und Fahrzeugzustände, als Controllinginstrument zur Optimierung von Logistikprozessen und zum effektiven Management von Fahrzeugflotten.	IV	9	2003			
Komfort für den Rücken		Rein statistisch betrachtet leiden 40 Prozent aller LKW-Fahrer unter schweren Erkrankungen der Wirbelsäule. Dieser Prozentsatz steigt nach zwölf bis 15 Berufsjahren sogar auf 65 Prozent. Ausfallzeiten bis hin zur Berufsaufgabe sind die Folge. Die Sitzhersteller für LKW und Busse versuchen, gegenan zu entwickeln.	IV	9	2003			
Entspannung im Bett		Klimaanlage, Sitze, Dämpfungssysteme – in der Fahrzeugentwicklung wird seit Jahren intensiv daran gearbeitet, den Arbeitsplatz des Fahrers komfortabel und gesundheitserhaltend zu gestalten. Während die Potenziale in den Lenkphasen schon fast ausgereizt ausgereizt scheinen, hat sich DaimlerChrysler im vergangenen Jahr einen Bereich vorgenommen, der bislang eher ein Schattendasein fristete: das Bett.	IV	9	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Trends in der Automobilindustrie - Sprungbrett für Klimainnovationen	Kerstin Zapp	Das Automobil ist ein Innovationsträger ersten Rangs: Bei Fahrwerk, Antrieb, Karosserie, Ausstattung und Elektrik sind wie in dieser Ausgabe dargestellt in den nächsten Jahren zahlreiche Neuerungen von KFZ-Herstellern und Zulieferern zu erwarten. Die Behr GmbH & Co., Stuttgart, hat im Mai auf einem technischen Pressetag vorgestellt, wie sie ihr Produktangebot entsprechend ausweitet und anpasst.	IV	9	2003			
Verkehrspolitik muss auf Reformkurs bleiben - Standpunkt	Bernd Gottschalk		IV	9	2003	Kommentar		
EU-Osterweiterung - Kaum vorbereitet und viele Hoffnungen	Gerd Aberle		IV	6	2003	Kommentar		
Heterogenität im Fernverkehr: Wie wenige reisen wie viel?	Jörg Last, Wilko Manz, Dirk Zumkeller	Schlechte Organisation und die nicht optimale Nutzung der Verkehrsträger sowie neuer Technologien macht die Europäische Kommission in ihrem jüngsten Weißbuch1 für die chronische Überlastung des europäischen Verkehrssystems verantwortlich. Danach kommt es auf zehn Prozent des europäischen Straßennetzes täglich zu Staus2, 20 Prozent der Schienenwege gelten als Engpässe und bei einem Drittel der Flüge kommt es zu Verspätungen. Andererseits gibt es ebenso Netzbereiche, deren Kapazitäten regional und/oder temporal nur schwach ausgelastet sind. Als Transitland ist das vereinigte Deutschland in besonderem Maß diesen Problemen ausgesetzt.	IV	6	2003			
Balanced Scorecard für Güterverkehrsunternehmen	Uwe Clausen, Mark-Ken Erdmann, Kirsten Schmidt	Die Balanced Scorecard (BSC) wurde zu Beginn der 90er Jahre von Kaplan/Norton entwickelt und wird heute auf Grund ihrer Flexibilität und der Abkehr von der ausschließlich finanzorientier-ten Betrachtung in vielen Unternehmen eingesetzt. Lediglich die Güterverkehrsbranche übt bis dato Zurückhaltung, obwohl durch steigenden Wettbewerbsdruck und Mauteinführung die Margen stetig schrumpfen.	IV	6	2003			
Traffic in cities	Christiane Just	Much has been studied and written about factors influencing travel behaviour and traffic in cities. However, previous research has not considered the impact on a city's traffic when rapid and extensive changes impact on the size and structure of its population. Many of today's European regions are facing such changes. This study focuses on the impact of demographic changes on traffic in cities. Changes in age-related travel behaviour are also taken into consideration.	IV	6	2003			
Fluss/Seeschiffe auf Ostsee und Oder	Horst Linde	Küsten- oder Shortsea-Schifffahrt in der Ostsee steht als transporttechnisch leistungsfähiger, ökonomisch und ökologisch vorteilhafter Verkehrsträger für einen weiten Bereich von Handelsbeziehungen zwischen Ostseeanrainerländern zur Verfügung. Kombinierte Küsten-/Binnenschifffahrt unter Einsatz von Fluss/ Seeschiffen ist eine verkehrswirtschaftlich interessante Möglichkeit, maritime Verkehre auf schiffbare Flüsse und Kanäle auszudehnen. Der im Bereich der unteren Oder, genauer an der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße gelegene Hafen- und Industriestandort Schwedt bietet in dieser Hinsicht aussichtsreiche Ansatzpunkte und soll für Fluss/Seeschiffe von der Ostsee her erreichbar gemacht werden.	IV	6	2003			
Aktuelle Finanzlage der CD und ihre Transformation	Antonín Peltrám	Der Artikel sollte als ein Vortrag auf der Konferenz der Gleisbau e.V. gehalten werden, die aber wegen der Hochwasserfolgen verschoben wurde. Der Hauptzweck war eine Beschreibung zum Einen der schlechten Finanzlage der Tschechischen Eisenbahnen (CD) und zum Anderen der hohen Kapazität und hohen Qualifikation der tschechischen Bauindustrie, die auf Grund qualitativ hochwertiger Arbeit überleben sollte, bis die reale Umstrukturierung der Tschechischen Eisenbahn kommt.	IV	6	2003			
Intelligent Parken in der Stadt der Zukunft	Manfred Boltze	Die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit unserer Städte mit dem Auto ist für viele Menschen und Unternehmen ein wesentliches Merkmal der Standortqualität und hängt wesentlich von den Parkmöglichkeiten ab. Gleichzeitig sind Parkraumplanung und Parkraummanagement seit langem Hauptaufgaben im Stadtverkehr. Sie haben sich als effektive Stellschrauben zur Beeinflussung des gesamten Verkehrs bewährt. Die in Zukunft noch zunehmenden Anforderungen und Zielkonflikte im Stadtverkehr werden es erforderlich machen, bewährte und auch neue Maßnahmen beim Parken intelligent einzusetzen.	IV	6	2003			
Köln setzt auf P+R	Karl-Heinz Dresselhaus	Am Schnittpunkt der Autobahnen A1 und A4 im Kölner Südwesten ist 2002 die bisher größte P+R-Anlage im Bedienungsraum des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg eröffnet worden. Autopendlern aus dem benachbarten Erftkreis sowie dem Voreifelraum bietet das Umsteigen auf den Nahverkehr eine schnelle und preisgünstige Weiterfahrt in die Kölner City. Bewohner und Umwelt werden entlastet, in der Innenstadt verringern sich Parkplatzsuchverkehr und Staus.	IV	6	2003			
Erfolgsfaktoren für automatische Parksysteme	Roland Rahn, Silvia Rothweiler, Jens Strauß	Eine zeitgemäße Antwort auf die wachsende Zahl von PKW, die immer geringer werdenden Freiflächen und die Parkplatzsuche vor allem in Ballungsgebieten sind automatische Parksysteme. Einsparungen im Bauvolumen von bis zu 50 Prozent sind charakteristisch für automatische Parksysteme auf der Basis kompakter Lagerformen mit gekoppelten Rollpaletten. So werden Anreize und Voraussetzungen für individuelle Lösungen von Parkplatzproblemen in Ballungsgebieten geschaffen.	IV	6	2003			
Parkhaus in Hamburgs Speicherstadt		Erstmalig wird in der Hamburger Speicherstadt ein Parkhaus gebaut. Es entsteht an Stelle des Speichergebäudes Block O6-8, das derzeit abgerissen wird. Der Neubau mit 730 Parkplätzen erhält eine historische Fassade in Anlehnung an die frühere Gestaltung der Außenansicht.	IV	6	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Mobilität mit gutem Gewissen?	Axel Schwarz	Die Bahn gilt allein vom Energieverbrauch und Umgang mit Landschaftsressourcen her sowie durch ihre Funktion als Massenverkehrsmittel bereits als umweltfreundlicher als Flugzeuge, PKW und LKW. Aber tun die Bahnen auch von sich aus etwas für den Umweltschutz? Der Klimaschutz gilt als die Herausforderung überhaupt zur Absicherung der Lebensräume auf unserem Planeten. Vom Verkehr geht dabei die größte Gefahr aus, weil die Menschen und Güter immer mobiler werden.	IV	6	2003			
Leichtbau für Sicherheit und Umwelt	Franz Miller	Was für die Luft- und Raumfahrtindustrie schon lange ein Muss ist, wird für immer mehr Branchen zum Wettbewerbsvorteil. Vom Automobil- und Fahrzeugbau über den Maschinenbau bis hin zur Sport- und Freizeitartikelindustrie geht der Trend zum Leichtbau. Ultraleicht und dennoch hochfest sollen die Bauteile werden. Das spart Energie, reduziert Kosten und ermöglicht höhere Leistungen.	IV	6	2003			
Auf leisen Schwingen - Lufthansa engagiert sich für mehr Ruhe		Mit relativ einfachen Mitteln ist es der Deutsche Lufthansa AG und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR gelungen, Heul-, Pfeif- und Brummtöne an einem eigens für Messflüge zugelassenen, modifizierten Serien-Airbus zu reduzieren. Hersteller, Fluggesellschaften und Forschungsinstitute arbeiten derzeit an weiteren Maßnahmen zur Umsetzung und Zulassung. Darüber wurde kürzlich im Nachrichtendienst (newslink 12/2002) der Lufthansa wie folgt berichtet.	IV	6	2003			
Neubau von LRG Gas 85		Rund 1 Mio. jährlich transportieren die 13 Gastanker der VTG-Lehnkering Reederei. Der Gastransportmarkt ist zwar von der Chemiekonjunktur abhängig, doch "die Nachfrage im Bereich Flüssiggas entwickelt sich positiv", so Günter Arndt, Geschäftsführer der VTG-Lehnkering Reederei GmbH und dort zuständig für die Tankschifffahrt.	IV	6	2003			
Verkehrsmarkt Polen - mit dem EU-Beitritt zu dynamischem Wachstum	Giorgi Doborjginidze, Stefan Klusmeier	In weniger als einem Jahr hat die EU zehn neue Mitglieder. Polen ist wegen seiner Größe und geografischen Nähe für Deutschland der wichtigste neue Markt. Überproportional zum Bruttoinlandsprodukt wachsen die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und die Transportmärkte. SCI Verkehr hat sich den Verkehrsmärkten Polens in einer eigenen Studie Länderhandbuch Polen gewidmet. Ausgewählte Erkenntnisse werden im Folgenden zusammengefasst.	IV	6	2003			
Neue EU-Mitgliedstaaten: Der Sprung auf den fahrenden Zug der Bahnliberalisierung - Standpunkt	Klaus Milz		IV	6	2003	Kommentar		
Intermodaler und intramodaler Wettbewerb - Unterschiedliche Innovations- und Effizienzwirkungen?	Gerd Aberle		IV	5	2003	Kommentar		
Markterkundungsverfahren zur Festen Querung des Fehmarnbelt	Stephan Kritzinger	Die Feste Querung des Fehmarnbelt ist das fehlende Teilstück zur Herstellung einer direkten, durchgehenden Landverbindung zwischen Skandinavien und Mitteleuropa. Am 6. Dezember 2000 haben die Verkehrsminister von Dänemark und Deutschland vereinbart, dass dieses Vorhaben zusammen mit der Privatwirtschaft realisiert werden soll. Ein Markterkundungsverfahren sollte Aufschluss geben, ob potenzielle Interessenten in der Lage sind, die Feste Querung des Fehmarnbelt zu planen, zu finanzieren und nach dem Bau auch zu betreiben.1	IV	5	2003			
Dedicated Terminals: Wer hat den Vorteil?	Ullrich Hautau	Die zunehmende Einrichtung von Dedicated Terminals verläuft parallel zum vertikalen Integrationsprozess in der Linienschifffahrt. Hierbei stellt sich unter anderem das Problem möglicher Gestaltungsformen entsprechender Verträge zwischen Reedereien und Hafenbetreibern.	IV	5	2003			
Transrapid - Aufbruch in ein neues Bahnzeitalter?	Rudolf Breimeier	Die Eröffnungsfahrt des Transrapid in Shanghai am 31. Dezember 2002 hat die Diskussion um Magnetbahnprojekte in Deutschland neu angefacht. Der Bundeskanzler stellt die Realisierung der beiden Vorhaben in Nordrhein-Westfalen („Metrorapid) und in München in Aussicht und andere Politiker fordern, weitere Projekte in Angriff zu nehmen.	IV	5	2003			
Fiskalische und ökologische Aspekte des Bahnverkehrs auf Nebenstrecken	Peter Jakubowski, Michael Zarth	Mobilität von Personen und Gütern ist Wesensbestandteil moderner Gesellschaften geworden. Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung eines Landes. Mobilität erschließt Räume: Lebensräume und Wirtschafts- beziehungsweise Arbeitsräume.	IV	5	2003			
Nahverkehrsbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen	Nicola Fischer, Bernhard Friedrich	An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen konkurrieren Verkehrsarten besonders innerhalb bebauter Gebiete um das Flächen- und um das Zeitangebot. Durch Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Nahverkehrsfahrzeugen soll in dieser Konkurrenzsituation der öffentliche Personennahverkehr gefördert werden, wobei dabei in der Regel vorrangig eine Verbesserung des Verkehrsablaufs im Nahverkehr angestrebt wird. Im Zusammenspiel mit der ebenfalls geforderten Beibehaltung der Qualität des Verkehrsablaufs des Kraftfahrzeugverkehrs ergeben sich häufig weitreichende negative Auswirkungen für den Rad- und Fußgängerverkehr.	IV	5	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
VDV-Jahrestagung 2003	Kerstin Zapp	Unter dem Motto Nachhaltige Mobilität für Personen und Güter steht die diesjährige Jahrestagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln, die am 20. und 21. Mai im Kongresszentrum Karlsruhe stattfindet. Hochrangige Redner, aktuelle verkehrspolitische Themen sowie ein attraktives Fach- und Rahmenprogramm sollen dazu beitragen, die Teilnehmer über wichtige Problemstellungen und -lösungen zu informieren.	IV	5	2003			
Allianzen und Fusionen im ÖPNV professionell steuern	Katharina Jobe-Gräfin Esterházy, Christian A. Rumpke, Henning Todte	Die in der Accenture-Zukunftsstudie „ÖPNV 2010 befragten Stadtverkehrsexperten sind sich einig: Bis zum Jahr 2010 reagieren ÖPNV-Unternehmen auf die veränderten Wettbewerbsbedingungen insbesondere mit Allianzen und Fusionen. Mit dem professionellen Management von Allianzen und Fusionen haben ÖPNV-Unternehmen bislang aber vergleichsweise wenig Erfahrung. Hier zeigt ein Blick auf andere Branchen, welche Klippen umschifft und welche Maßnahmen umgesetzt werden müssen.	IV	5	2003			
Innovativ, kundengerecht und umweltfreundlich	Jürgen Burmeister	Ob niederflurige Straßenbahnen, innovative Bussysteme oder recyclingfähige U-Bahnen – moderne Nahverkehrsmittel tragen dazu bei, dass in den Ballungsräumen mehr und mehr Bürgerinnen und Bürger auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen, die Innenstädte zu neuem Leben erwachen und die Umwelt entlastet wird. Dieser Beitrag zeigt einige Beispiele auf.	IV	5	2003			
E-Ticketing - Umsetzung wird konkret	Christoph Müller	Das elektronische Ticket- und Fahrgeldmanagement ist keine Zukunftsmusik mehr. Viele Betriebe haben schon einzelne Bausteine wie Fahrkarten auf Chipbasis umgesetzt. In mehreren Pilotversuchen wurden in eingeschränkten Gebieten die Fahrscheine komplett auf E-Ticketing umgestellt. Neueste Entwicklung ist das Mobile Elektronische Ticketing: das Handy-Ticket.	IV	5	2003			
Rekordbeteiligung an der transport logistic 2003	Kerstin Zapp	Die transport logistic, die 9. Internationale Fachmesse für Logistik, Telematik, Güter- und Personenverkehr auf dem Münchner Messegelände, verzeichnet 2003 eine Rekordbeteiligung: 1074 Aussteller aus 43 Ländern waren Anfang April für das vom 20. bis 24. Mai stattfindende Ereignis angemeldet. 2001 waren es 975 Aussteller aus 36 Ländern, die sich mit mehr als 35 000 Fachbesuchern aus 66 Ländern trafen.	IV	5	2003			
Informationsanbindung von Logistikern in Wertschöpfungsnetzwerken	Helmut Baumgarten, Ingo Beyer, Felix Kasiske	In den heutigen Ansätzen der unternehmensübergreifenden Optimierung von Wertschöpfungsketten werden die Logistikdienstleister meist nicht weitgehend einbezogen. Gerade hierin liegen jedoch noch ungenutzte Potenziale sowohl für die Dienstleister als auch für die Beteiligten der Lieferketten.	IV	5	2003			
Kompetenz für Logistiklösungen in der Chemieindustrie	Dietmar Lonke	Die Chemische Industrie setzt – trotz oder gerade auch in der schwierigen konjunkturellen Situation – die Entwicklung der zunehmenden Globalisierung bei den Absatzmärkten und ihrer Produktion fort. Durch die weltweite Arbeitsteilung entstehen neben den lokalen Verflechtungen der Produktion (etwa Chemie- und Industrieparks) auch überregionale und internationale Netzwerke. Diese Netzwerke umfassen verschiedene Produktionsstufen und -prozesse der Produktentstehung vom Rohstoff zum Fertigprodukt.	IV	5	2003			
Gefährliche Güter sicher transportieren	Peter Boese, Armin Hansmann	Telematikgestützte Informations- und Überwachungssysteme gewinnen bei der Gefahrgutbeförderung zunehmend an Bedeutung. Zielsetzung des im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) von Dornier Consulting durchgeführten Forschungsprojekts ist die Erhöhung der Transportsicherheit und Zuverlässigkeit der Gefahrgutbeförderung im multimodalen Verkehr (Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr).	IV	5	2003			
Drei in einem Boot - Die DB AG und der Stinnes/Schenker-Kauf	Axel Schwarz	Die Spedition Schenker ist an diversen Standorten der Welt vertreten. Ein Grund für DB Cargo, sich des Know-hows dieses Unternehmens zu bedienen. Mit logistischen Fähigkeiten soll es gelingen, Bahntransporte günstiger zu gestalten.	IV	5	2003			
Konkurrenz für Frankfurt? - Flughafen Leipzig/Halle als Frachtdrehkreuz für Ost- und Mitteleuropa	Felix Zimmermann	Wettbewerb belebt das Geschäft! Die Zeiten sind vorbei, in denen der Frankfurter Flughafen nahezu ausschließlich die Luftfracht deutscher Unternehmen umgeschlagen hat. Die Angebotsseite wurde unter anderem durch den konsequenten Auf- und Ausbau des Frachtdrehkreuzes auf dem Flughafen Leipzig/Halle erweitert.	IV	5	2003			
(Zwischen)bilanz der Bahnreform	Christoph Müller	Der 1. Januar 1994 war für die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland ein wichtiges Datum. Es war der erste Tag der Deutsche Bahn AG, ein nach vielen Jahren der Behördenbahn privatwirtschaftlich agierendes Bahnunternehmen im Staatsbesitz. Die Gründung war der Beginn einer umfassenden Reform des gesamten Bahnwesens in Deutschland. Nach damaligen Äußerungen sollten die Ziele der Bahnreform nach zehn Jahren erreicht sein. Nun, knapp ein Jahr vor dem damals prognostizierten Ende der Bahnreform, wurde auf einem Forum von „Internationales Verkehrswesen“ (Zwischen)bilanz gezogen.	IV	5	2003			
„No Frills-Markt“ als europäischer Motor	Annegret Reinhardt-Lehmann		IV	5	2003	Kommentar		
Public-Private Partnerships an bundesdeutschen Flughäfen	Wolfgang Gerstlberger, Detlef Sack	Auch wenn nach den Anschlägen des 11. September 2001 die Passagierzahlen im Flugverkehr zunächst rückläufig waren, ist mittelfristig von einem weiteren Wachstum auszugehen. Nach einer Prognose für das Bundesverkehrsministerium vom April 2001 werden sich bis 2015 die Verkehrsleistungen in der Luftfahrt gegenüber 1997 mehr als verdoppeln. Der Anteil des Luftverkehrs an der gesamten Personenverkehrsleistung steigt von zirka 3,8 auf etwa 6,6 Prozent (Gresser et al. 2001, S. 589).	IV	4	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Straßenbau in Japan - Infrastrukturpolitische Notwendigkeit oder verteilungspolitisch motivierter Irrweg?	Thomas Feldhoff	„Mehr Straßen braucht das Land" lautet eine alte und neue Forderung aus weiten Teilen der Politik, der Verwaltung und der Bauwirtschaft in Japan. Dabei ist gerade der Straßenbau zu einem Hauptgegenstand der Reformpolitik unter der Regierung von Ministerpräsident Koizumi geworden. Einsparungen bei den Bauinvestitionen in Milliardenhöhe und die geplanten Privatisierungen der öffentlichen Straßenbauunternehmen gefährden zunehmend die Besitzstände einer mächtigen Straßenbau-Lobby.	IV	4	2003			
Ist die deutsche Wirtschaft fit für Transport- und Logistikinnovationen?	Horst Hermann Binnenbruck	Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), Paris, fordert dazu auf1, Innovation in der Wirtschaft zu stärken und das privatwirtschaftliche Verständnis und Engagement für Innovationsprozesse aufzurüsten. Forschung und Forschungsförderung sollen die Investition in Wissenssysteme vorantreiben, Innovationskräfte mobilisieren und ihre „kontext-spezifische“ Effizienz, das heißt deren Beitrag zum Produktivitätsfortschritt steigern.	IV	4	2003			
Simulationsrechnungen zu einigen Telematiktechniken und -diensten	Klaus-Rainer Bräutigam, Günter Halbritter, Christel Kupsch	Untersuchungsgegenstand der Simulationsrechnungen sind die verkehrlichen Wirkungen neuer verkehrstechnischer und organisatorischer Konzepte unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrstelematik. Ein bemerkenswertes Ergebnis der für die Bedingungen des Modellballungsraums München durchgeführten Rechnungen ist, dass einfache organisatorische Maßnahmen, wie die Spreizung des Zeitfensters für den morgendlichen Berufsverkehr oder die Erhöhung der Besetzungszahl durch Mitfahrgemeinschaften, zumindest ebenso große, teilweise sogar größere Reisezeitgewinne ergeben, wie der umfassende Einsatz individueller dynamischer Routenführungssysteme im morgendlichen Berufsverkehr.	IV	4	2003			
Europa braucht ein funktionsfähiges System für den Kombinierten Verkehr	Ralf Haase	Fachkongress der DVWG auf der transport logistic München weist Weg zu effektiven Lösungen	IV	4	2003			
Kombinierter Verkehr weiter Hoffnungsträger	Kerstin Zapp	Im schwierigen Umfeld gut behauptet. Diese Floskel gilt für den größten Teil des Marktes für den Kombinierten Verkehr in Europa in Bezug auf das Jahr 2002. Die meisten Bilanzen weisen eine Stagnation oder einen leichten Zuwachs aus, allein die österreichische Ökombi legte zweistellig zu.	IV	4	2003			
Neue Wege für den Kombinierten Verkehr?	Hans Wilcke	Seit Jahren ist das erklärte Ziel der Politik auf allen Ebenen und aus den verschiedensten Gründen, Straßengüterverkehr auf Schiene und Wasserwege zu verlagern. Einhellig ist der Kombinierte Verkehr (KV) als Mittel zur Lösung des Problems anerkannt. Betrachtet man aber die Statistiken, ergibt sich, dass der Anteil des Kombinierten Verkehrs an der insgesamt beförderten Gütermenge äußerst gering ist. Der Kombinierte Verkehr erfüllt die ihm gestellte Aufgabe in keiner Weise.	IV	4	2003			
KV-Neuentwicklungen	Christoph Müller	Immer wieder wurden und werden neue Umschlagsysteme für den Kombinierten Verkehr vorgestellt. Allerdings sind die einzelnen Lösungen oft nicht miteinander kompatibel, andere gleichen sich. Es fehlt ein Überblick über die diversen Entwicklungen, ihre Einsatzmöglichkeiten und den jeweiligen Projektstatus.	IV	4	2003			
Hoch und breit sind stark gefragt	Jürgen Wriedt	Der Wunsch nach Containern, die immer mehr Ladung aufnehmen können, bestimmt die technische Entwicklung. Erkennbar ist eine deutlich steigende Nachfrage nach High Cube-Einheiten von 40 Fuß Länge, sowohl im Dry Cargo- als auch im Reefer-Bereich. Seit Anfang der 90er Jahre nimmt die Zahl der abgelieferten Einheiten von Jahr zu Jahr um etwa 15 Prozent zu. Im Bereich der Trockenfracht-Container ist diese Tendenz erst seit 1999 deutlich zu erkennen – mit ebenfalls hohem Zuwachs in 2002.	IV	4	2003			
Ostseefährreeder sind optimistisch		Nach Schätzungen der Europäischen Kommission wird der Güterverkehr innerhalb der Europäischen Union bis 2010 um 40 Prozent steigen, für den Personenverkehr prognostizieren die Brüsseler Verkehrsexperten einen Anstieg um 20 Prozent. Dieses enorme Wachstumspotenzial stellt einerseits die Transportwirtschaft vor neue logistische Herausforderungen, andererseits wird die Bedeutung des Seetransports und somit der Fährreedereien auch und gerade auf der Ostsee weiter zunehmen. Hier die Einschätzungen einiger Reedereien.	IV	4	2003			
Im Osten liegt die Zukunft	Kerstin Zapp	Die Ostseehäfen haben wenig zu klagen und schauen zumeist vorsichtig optimistisch in die Zukunft. Dienstleistungen werden optimiert, Anlagen ausgebaut. Allein die baltischen Häfen leiden unter dem geringeren Export russischer Waren. Russland baut die eigenen Häfen massiv aus, um die Abhängigkeit zu verringern. Verständlich, denn bisher sind fast 25 Prozent der gesamten russischen Ölausfuhr über die baltischen Häfen abgewickelt worden. Die Transitgebühren haben bis zu 15 Prozent der Exportkosten ausgemacht. Doch Neubauprojekte gibt es beispielsweise auch in Finnland. Einige Hafenprojekte werden hier vorgestellt.	IV	4	2003			
"Baltic Bridge" macht Fähren Konkurrenz	Peter Wörnlein	Mehr als andere Betreiber von Containerterminals hat sich die Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG (HHLA) der Integration von Umschlag und Hinterlandverkehr verschrieben. Durch die „Baltic Bridge“ soll jetzt Hamburgs Position als westlichster Ostseehafen gestärkt werden.	IV	4	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Letzter Aufruf an Beitrittskandidaten und EU-Wirtschaft	H. Peter Friedl	Mehr als 1,8 Mrd. EUR stellt die Europäische Union zwischen 2000 und 2006 zur Verfügung, um Eisenbahnprojekte in den EU-Beitrittskandidatenländern zu finanzieren. Der Topf ist noch nicht ausgeschöpft. Jetzt beginnt die Zeit allerdings knapp zu werden. Denn mit dem Beitrittsdatum 2004 verfällt für viele Länder die Möglichkeit, die ISPA-Gelder in Anspruch zu nehmen. Und das betrifft auch Unternehmen innerhalb der EU, denn bei ISPA-Projekten handelt es sich (nach Angaben von EU-Stellen) sowohl um lukrative als auch um sichere Geschäftschancen.	IV	4	2003			
Zielvereinbarung für den Schienengüterverkehr - Standpunkt	August Ortmeyer		IV	4	2003	Kommentar		
Yield-Management auf Ebene Null	Gerd Aberle		IV	3	2003	Kommentar		
Der Gütertransport im internationalen Luftverkehr	Richard Vahrenkamp	Betrachtet man die Publikationen der Verkehrswissenschaft, so fällt eine starke Konzentration auf see- und bodengebundene Verkehre auf. Das Thema Luftverkehr spielt demgegenüber eine vergleichsweise geringfügige Rolle, insbesondere das Thema Gütertransport auf dem Luftweg. Wenn man das jährlich im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen publizierte Zahlenwerk „Verkehr in Zahlen“ studiert, so fällt die geringe Gewichtung des Luftverkehrs sofort ins Auge.	IV	3	2003			
Der Generalverkehrsplan Österreich 2002	Werner Rosinak, Sepp Snizek	Nach langem vergeblichen Bemühen um einen österreichischen Bundesverkehrswegeplan liegt nun nach einer Bearbeitungszeit von nur neun Monaten ein Verkehrsinfrastrukturprogramm vor. Dabei wurden methodisch und organisatorisch neue Wege beschritten. Die gewählte Vorgangsweise hat sich in der Praxis als erfolgreich gezeigt, hat jedoch auch Kritik, insbesondere von der Verkehrswissenschaft, ausgelöst.	IV	3	2003			
Neue Organisationsmodelle für den Nebennetzbetrieb der Eisenbahn	Christoph Zimmer	Die vorliegenden Ausführungen nehmen Bezug auf den Betrieb des Nebennetzes der Deutsche Bahn AG beziehungsweise der DB Netz AG, welches infolge hoher Sanierungserfordernisse und veralteter Betriebstechnologie vieler Orts zu einer völlig unwirtschaftlichen Infrastrukturvorhaltung führt. Daher wurden seitens der DB Netz AG die entsprechenden Trassenpreise seit dem 1. Januar 2003 durch so genannte Regionalfaktoren deutlich erhöht, ohne dass in allen Fällen die Bezahlung dieser erhöhten Trassenpreise gesichert ist; insofern droht die Stilllegung vieler Strecken. Nachfolgend werden Grundlagen und alternative Modelle zur Überwindung dieser Probleme hergeleitet.	IV	3	2003			
Der Verkehrsnachfragemodell AVENA und seine Anwendung	Ulrike Brüggemann, Stefan Kröpel, Harry Lehmann	AVENA ist ein aktivititätenorientiertes Verkehrsnachfragemodell, das den Prozess der Verkehrsnachfrageentstehung beschreibt, indem es das Ablaufplanungsverhalten („activity scheduling behaviour") modelliert und simuliert [1,2]. Es stellt den Akteur – das modellhafte Abbild eines Menschen – in den Mittelpunkt von Modellbildung und Simulation: Durch ein Modell der Handlungsorganisation und Entscheidungsfindung und unter Anwendung eines Nutzenmaximierungskalküls werden die Handlungskompetenzen des Menschen, seine objektiven und subjektiven Restriktionen, sein Entscheidungsverhalten und sein verkehrsrelevantes Handeln abgebildet.	IV	3	2003			
Verkehr als Motor des europäischen Integrationsprozesses - Rolle der Wissenschaft unverzichtbar	Ralf Haase	Nachbetrachtung zum 1. Europäischen Verkehrskongress der DVWG am 7. und 8. November 2002 in Berlin	IV	3	2003			
Verkehrsdatenerfassung aus der Luft	Bernhard Grüber, Andrea Holz	Mit den bisherigen Erfassungsmethoden werden Verkehrsdaten an einzelnen Messpunkten erfasst. Damit ist eine Erfassung der räumlichen Verteilung des Verkehrs, wie sie zur Verkehrsplanung und -steuerung benötigt wird, nicht möglich. Dies kann aber mit Hilfe der Methoden der Fernerkundung geschehen. Der Blick von oben zeigt nicht nur die Situation auf einer fokussierten Hauptstraße, sondern auch an den Einmündungen zu dieser Hauptstraße und – was für die Verkehrstelematik besonders zielführend ist – auch auf den Straßen im Umfeld, die sich gegebenenfalls als Ausweichroute empfehlen.	IV	3	2003			
Integrierte Steuerung kollektiver Verkehrsleitsysteme auf Autobahnen	Klaus Bogenberger, Axel Leonhardt, Georg Lerner	Auf 3200 km der 11 500 km (28 Prozent) der deutschen Autobahnen befinden sich heute über 60 kollektive Verkehrsleitsysteme [BMVBW; 2002]. Häufig überlagern sich die Einflussbereiche verschiedener Leiteinrichtungen, wie etwa von Wechselwegweisungs- und Linienbeeinflussungsanlagen. Diese Systeme werden bisher fast ausschließlich getrennt voneinander gesteuert. Eine intelligente Verknüpfung der eingesetzten Verkehrsleitsysteme für den kombinierten Einsatz auf der Straße erfolgt nicht. Doch gerade der kombinierte Einsatz verschiedener kollektiver Verkehrsleitsysteme würde eine umfassendere Beeinflussung des Autobahnverkehrs ermöglichen als dies mit nur einem System möglich ist. Neben dem möglichen Mehrwert durch das gezielte Nutzen der jeweiligen Stärken und Schwächen können jedoch auch Probleme durch die Interaktion entstehen.	IV	3	2003			
Weniger Wellen in Venedig	Kerstin Zapp	Hoher Bootsverkehr in den Kanälen, Engpässe an den Anlegestellen, nicht ausgelastete Frachtboote sowie die stark zunehmende Zerstörung der historischen Gemäuer durch Wellengang: So sieht der Alltag im Altstadtkern von Venedig aus. Mitte November 2002 haben die Wiesbadener Logistikberater der TransCare AG der Stadt Venedig ein Citylogistikkonzept zur Rettung des Centro Storico vorgelegt.	IV	3	2003			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Berlin strebt nachhaltige Verkehrsentwicklung an	Hans-Joachim Becker, Friedemann Kunst, Holger Zeiser	Mit der Erstellung eines Stadtentwicklungsplans Verkehr hat Berlin den Weg zu einer sukzessiven Veränderung des Verhältnisses von Stadt und Verkehr beschritten. Dabei wird in enger Verzahnung von Politik und Öffentlichkeit die Umsetzung einer nachhaltigen Strategie verfolgt, die darauf ausgerichtet ist, die Stadt für heutige und künftige Generationen als attraktiven Lebensraum zu erhalten und zu gestalten.	IV	3	2003			
Die ADSp im Umbruch	Hubert Valder	„ADSp ohne eigenes Versicherungskonzept". An diese Aussage werden sich Spediteure und Verlader erst gewöhnen müssen. Denn zum 1. Januar 2003 ist eine überarbeitete Fassung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen – ADSp – in Kraft getreten, die nicht länger ein Klauselwerk beinhaltet, in dem Allgemeine Geschäftsbedingungen mit Versicherungsbedingungen verknüpft sind. Damit entfällt ein prägendes Merkmal der ADSp, das insbesondere auf einen Interessenausgleich zwischen Speditionsunternehmen und Unternehmen der verladenden Wirtschaft gerichtet war.	IV	3	2003			
Risikoanalyse	Uwe Lukas	Die s.a.f.e. – Schutz- und Aktionsgemeinschaft für die Eindämmung von Schäden verzeichnete 2002 einen erheblichen Zuwachs. Die Zahl der betreuten Speditions- und Logistikstandorte konnte von 20 (Mai 2002) auf über 200 zum Jahreswechsel ausgebaut werden. Damit wurde die s.a.f.e. innerhalb kürzester Zeit eine der größten Organisationen im Bereich Schadensprävention für Speditionen, so Vertreter der SAFE Schutz- und Aktionsgesellschaft für die Entwicklung von Sicherheitskonzepten in der Spedition mbH, Bonn, und ihres operativen Partners, der riscLOG Deutschland GmbH.	IV	3	2003			
INTRANSNET	Robert Aoki, Joanne Ellis, Ralf M. Ringenberger, Gertraud Schäfer	Intransnet1 ist eine Datenbank für verkehrsbezogene Forschungseinrichtungen in Europa. In Form eines Internetportals bietet es den Betreibern von Forschungslaboratorien für den Verkehrssektor die Möglichkeit, sich zu präsentieren und Kunden zu gewinnen. Das Portal wird im Rahmen eines EU-Forschungsprojekts des 5. Rahmenprogramms von zwölf Partnern aus acht europäischen Ländern bis Ende 2004 entwickelt. Ziel ist es, Verkehrsforschungseinrichtungen, insbesondere technische Labors, auf europäischer Ebene eine koordinierte Vermarktung ihrer Dienste anzubieten. Einbezogen werden Forschungseinrichtungen aller Verkehrsträger. Das Portal umfasst die Länder der EU, die assoziierten EU-Länder Mittel- und Nordosteuropas sowie Norwegen und die Schweiz.	IV	3	2003			
Der Bundesverkehrswegeplan 2003 - Standpunkt	Ulrich Schüller		IV	3	2003			
Kompetenz-Akquisition - Die DB AG verändert ihren Marktauftritt	Gerd Aberle		IV	07+08	2002			
Ostseeverkehr - Entwicklung, Struktur und künftige Herausforderungen	Karl-Heinz Breitzmann	Der Ostseeraum stellt eine besonders dynamische Wirtschaftsregion dar und damit hat der Ostseeverkehr – hier verstanden als Seetransport über das Mare Balticum – umfangreiche und wachsende Aufgaben zu erfüllen. Der Gütertransport steigt, weil die Vertiefung der internationalen Arbeitsteilung und die zunehmende Einbeziehung der Transformationsländer in die Weltwirtschaft zu größeren Handelsströmen führt. Und der Personenverkehr wächst durch den Tourismus und die Geschäftsreisenden. Damit steht der Ostseeverkehr, der sich durch eine hohe Komplexität auszeichnet, vor zahlreichen Zukunftsherausforderungen.	IV	07+08	2002			
Fahrzeugpools im SPNV: Marktversagen durch Staatsversagen?	Mirko C.A. Schnell	Der Gesetzgeber verfolgt mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) unter Anderem das Ziel, Wettbewerb zwischen den Anbietern von SPNV-Leistungen entstehen zu lassen. Seit der Umsetzung der Regionalisierung im Jahr 1996 gab es jedoch nur wenige Fälle, in denen Wettbewerbskräfte wirkten. Der mangelnde Wettbewerb führte dazu, dass die DB AG gut fünf Jahre nach der Regionalisierung bundesweit immer noch über einen Marktanteil im SPNV von mehr als 90 Prozent verfügt.	IV	07+08	2002			
Umweltverträgliche Ver- und Entsorgungskonzepte - eine Vision?	Manfred Pfeifle, Paul Wimber	"Wir werden vom Güterverkehr überrollt." Schlagworte mit entsprechenden Bildern finden sich fast täglich in den Medien. Die Politik setzt dem Schlagworte wie „Güter auf die Schiene", „Güterverkehrszentren" oder „City-Logistik" entgegen. Wie ernst dies gemeint ist, ob damit etwas erreicht werden kann oder nicht ganz neue Lösungskonzepte aufgegriffen werden müssen, ist Inhalt dieses Beitrags.	IV	07+08	2002			
Maßnahmenwirkungen im ÖPNV	Karin Arndt, Uwe Köhler, Silvia Körntgen, Gerhard Stanek, Ralf Zöllner	Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat seit seiner Gründung im Jahr 1994 zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im RMV-Gebiet Bedeutendes geleistet. Die Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) konnten 2002 gegenüber dem Jahr der Betriebsaufnahme 1995 um etwa 17 Prozent auf rund 35 Mio. Zug-km angehoben werden. Die Anzahl der Personenfahrten im ÖPNV beträgt 2001 rund 620 Mio. pro Jahr und übertrifft damit den Wert aus dem Gründungsjahr um zirka 19 Prozent.	IV	07+08	2002			
Siedlungsstrukturelle Einflüsse auf die Freizeitmobilität 18- bis 24-Jähriger	Sonja Haustein, Dirk Schreckenberg, Indra R. Schweer	Junge Menschen üben in der Altersklasse von 18 bis 24 Jahren einen Großteil ihrer Freizeitaktivitäten außer Haus aus. In ihrer Freizeit sind sie häufig abends oder nachts und überwiegend mit individuellen Verkehrsmitteln wie PKW oder Motorrad unterwegs. Das Risiko, dabei in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, ist für diese Altersgruppe besonders hoch. Mehr als jeder fünfte im Straßenverkehr Verletzte und Getötete gehörte im Jahr 2000 zur Gruppe der 18- bis 24-Jährigen, obwohl diese nur 7,8 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmacht.	IV	07+08	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Die LKW-Hersteller legen sich ins Zeug	Sven Bennühr	Obwohl sich die Nfz-Konjunktur gerade im vergangenen Jahr deutlich abgekühlt hat, haben die sieben großen europäischen LKW-Hersteller ihre Produktpaletten kräftig überarbeitet. Mit neuen Modellen, ansprechenden Kabinen und technischen Raffinessen wollen sie ihre Marktanteile halten und möglichst noch ausbauen.	IV	07+08	2002			
Härtere Gangart am Aufliegermarkt	Sven Bennühr	Geht es den LKW-Herstellern nicht gut, bekommen das über kurz oder lang auch die Produzenten von Aufliegern und Anhängern zu spüren. So haben sich die Absatzzahlen der Branche in den vergangenen Monaten spürbar verschlechtert. Grund zur Sorge bereitet auch der Einstieg eines weiteren großen Players auf dem europäischen Markt: Der italienische Newcomer Merker Yshima hat erst vor wenigen Wochen sein hochmodernes Riesenwerk am Fuß der Abruzzen eingeweiht.	IV	07+08	2002			
Trucknologie Safety	Michael Pongratz, Franz Weinberger	Im PKW ist ESP heute Stand der Technik zur Erhöhung der Sicherheit auf unseren Straßen. MAN bietet das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP für alle Sattelzugmaschinen der neuen Trucknology Generation an. Zudem ist der Einbau in dreiachsige Fahrgestelle der Ausführungen 6x2 FNL und 6x2 FVL für den Soloeinsatz geplant. Eine erste eindrucksvolle Demonstration mit zwei vollbeladenen Tank-Sattelkraftfahrzeugen erfolgte im Rahmen des Truck Race auf dem Nürburgring im Juli 2001: Das Fahrzeug mit ESP blieb bei allen präsentierten Fahrmanövern exakt in der Spur, während der Sattelzug ohne ESP nur durch zusätzlich montierte Stützräder am Umkippen gehindert werden konnte.	IV	07+08	2002			
Vom Fahrerhaus zum Telearbeitsplatz	Kerstin Zapp	Infrarotkameras für den Durchblick bei schlechter Sicht, Stabilitätsregelungen, Spurassistenten, elektro-hydraulische und automatische Bremssysteme mit Reibwerterkennung, elektronische Knautschzonen, Sensoren rundum zur Gefahrenerkennung, „by wire“-Systeme oder völlig eigenständige Fahrprogramme: Fast alles ist möglich, wenn es um die Unterstützung der LKW- und PKW-Fahrer geht. Das einstige Fahrerhaus wandelt sich mehr und mehr zum mobilen Telearbeitsplatz, das Fahrzeug zu einem „Fail Safe Truck“.	IV	07+08	2002			
Private Verkehrsdienste, öffentliche Informations- und Lenkungsstrategien	Peter Fischer, Werner Huber, Dirk Kessler, Christian Schütte	In den kommenden Jahren wird ein Anstieg der Ausstattungsrate von Fahrzeugen mit individuellen Navigationssystemen erwartet. 60 Prozent der heute zwischen 18- und 40-Jährigen wünschen sich in Zukunft persönliches Routing (TNS EMNID). Die Erwartung derartig hoher Ausstattungsraten beeinflusst die künftige Entwicklung von Navigationssystemen. Dieser Artikel zeigt, wie im Rahmen der vom BMBF geförderten Forschungsinitiative INVENT ein Routingsystem entwickelt wird, das individuelle Zielführung in Übereinstimmung mit den Zielen der Verkehrsordnung und entsprechenden Systemen kollektiver Verkehrslenkung ermöglichen soll.	IV	07+08	2002			
Ohne Stau ins Konzert	Frank Jülich, Matthias Kölle, Christian Korda	Image und Erfolg von Messen und Veranstaltungen hängen mehr denn je auch von der Qualität der Verkehrserschließung ab. Durch ihr künftiges dynamisches Verkehrsleitsystem positioniert sich die Stadt Nürnberg als fortschrittlicher und für neue Herausforderungen gewappneter Standort für Messen sowie sportliche und kulturelle Großveranstaltungen. Damit ist Nürnberg verkehrlich hervorragend gerüstet als ausgewählter Austragungsort der Fußball-WM 2006 in Deutschland.	IV	07+08	2002			
CoPark - Coordiniertes Parken in Ballungszentren	Dietmar Scharf, Robert Underberg	Jeder Autofahrer kennt den Frust, bei einer Stadtfahrt lange und oft vergeblich nach einem Parkplatz in der Nähe seines Zielorts suchen zu müssen. Das Projekt CoPark hat das Ziel, vorhandene öffentliche und private Parkplätze bedarfsgerecht zu vermitteln, deutlich besser zu nutzen, punktgenau anzusteuern und insbesondere den Parksuchverkehr – der in Ballungsräumen bis zu 50 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens verursacht – drastisch zu reduzieren. CoPark setzt dabei auf eine Hightech-Lösung durch Integration modernster Informationstechnologien.	IV	07+08	2002			
Privater Stellplatzbau	Lutz Kaden, Holger Thiel	Seit der Einführung der Reichsgaragenordnung 1939 müssen bei Neu- und Umbau von Gebäuden Stellplätze in ausreichender Zahl privat hergestellt werden. Angesichts der enormen Ablösebeträge für nicht geleisteten Stellplatzbau liegt die Vermutung nahe, dass ein großer Teil des privaten Stellplatzbaus in Deutschland direkt durch die Verpflichtung zum Stellplatzbau hervorgerufen wird. Fünf Jahre nach ihrer Abschaffung in der Berliner Bauordnung konnte diese Vermutung nun widerlegt werden.	IV	07+08	2002			
Standpunkt: Mobilität bedeutet Wohlstand - Brauchen wir noch ein deutsches Transportgewerbe?	Eckhard Cordes		IV	07+08	2002			
Der Interkommunale Leistungsvergleich	Matthias Drews-Borrmann, Peter Jakubowski	Die Sicherung einer umweltverträglichen Mobilität ist eine der zentralen strategischen Aufgaben in unseren Städten. Lösungen sind nur zu erreichen, wenn die zuständigen Verwaltungen ihre Selbststeuerungs- und Lernfähigkeit entscheidend verbessern. Mit dem Interkommunalen Leistungsvergleich „Mobilität“ wurde ein erfolgversprechendes Instrument entwickelt.	IV	01+02	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Verkehrliche Auswirkungen von Krankenhäusern	Wolfgang Maurer, Heinz Tiefenthaler	Mit den ermittelten Kenngrößen lassen sich die Verkehrserzeugung und die Verkehrsmittelwahl geplanter Krankenanstalten abschätzen. Erforderliche straßenplanerische, verkehrstechnische und verkehrsplanerische Maßnahmen können aus der Kenntnis des Tagesverlaufs der PKW- und ÖPNV-Nutzung abgeleitet werden.	IV	01+02	2002			
Die Strategische Umweltprüfung von Verkehrsplänen	Matthias Gather	Am 5. Juni 2001 haben das Europäische Parlament und der Rat der EU die „Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“ beschlossen. Nach dieser Richtlinie, die bis 2004 in bundesdeutsches Recht umgesetzt werden muss, sind künftig auch in Deutschland Verkehrspläne einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Der folgende Beitrag skizziert die Anforderungen, die sich daraus für die Verkehrsplanung in Deutschland ergeben.	IV	01+02	2002			
Peak-Pricing oder Yield-Management?	Andreas Krämer, Hans-Joachim Luhm	Auslastungssteuerung und Optimierung der Preisgestaltung stehen bei Dienstleistungen in einem besonders engen Zusammenhang, da die Kostenstruktur durch einen hohen Anteil fixer Kosten geprägt ist. So stehen Anbieter von Verkehrsdienstleistungen auf Grund festgelegter Fahrpläne und aus betrieblichen Gründen kaum zu praktizierender Kapazitätsanpassungen vor großen Herausforderungen. Gleichzeitig ist die Nachfrage durch regelmäßige systematische Schwankungen gekennzeichnet, die eine Preisdifferenzierung als wesentlichen Stellhebel für die Abmilderung von Auslastungsschwankungen erscheinen lässt.	IV	01+02	2002			
Das neue Preissystem im Personenverkehr der DB AG	Mark Roman Ehrhardt	Am 5. Juli 2001 stellte die DB AG erstmals die Struktur ihres neuen Preis- und Erlössteuerungssystems im Personenverkehr (abgekürzt „PEP“) der Öffentlichkeit vor. Die Einführung ist für die zweite Jahreshälfte 2002 vorgesehen. Seitens der DB AG knüpfen sich hieran hohe Erwartungen. So sollen bereits im Jahr 2003 zusätzliche Umsatzerlöse in Höhe von bis zu 150 Mio. EUR erzielt werden, was einer Steigerung um etwa fünf Prozent entsprechen würde. Zudem ist geplant, die Auslastung der Züge im Fernverkehr von derzeit 42 auf 55 Prozent im Jahr 2005 zu erhöhen. Auch für die Kunden sind, nach Aussagen der DB AG-Führung, erhebliche Vorteile mit der Einführung des neuen Preissystems verbunden. Neben umfänglichen Preissenkungen sollen diese künftig auch von einem nachhaltigen Komplexitätsabbau im Rahmen der Preisstruktur profitieren.	IV	01+02	2002			
Quo vadis Verkehr und Technik?	Mitglieder des Herausgeberbeirats	Welche Trends und Perspektiven im Güter- und Personenverkehr sowie welche technologischen Entwicklungen zeichnen sich für die nächsten Jahre ab? Welchen Einfluss haben die zu erwartende konjunkturelle Entwicklung, zunehmende Globalisierung, Wettbewerbsharmonisierung, Umweltschutz, Sicherheit und das Infrastrukturinvestitionsverhalten? Diese Fragen stellten wir den Mitgliedern des IV-Herausgeberbeirats aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik. Hier die Antworten:	IV	01+02	2002			
Die europäischen Paket- und Kurierdienstmärkte	Peter Klaus	Über mehr als 20 Jahre hinweg waren Kurier-, Express- und Paketdienste die „Stars“ der Transport- und Logistikdienstleistungswirtschaft: Internationale Erfolgsgeschichten wie der kometenhafte Aufstieg von Federal Express – 1972 mit Null-Umsatz gestartet, heute ein 20-Mrd.-USD-Unternehmen –, die Vernetzung des Globus über Land und in der Luft durch UPS, dem weltweit umsatzgrößten und finanziell überaus erfolgreichen Transportunternehmen, sprechen dafür.	IV	01+02	2002			
Ab geht die Post!	Christoph Dörrenbächer, Dieter Plehwe	Einst als Schneckenpost verschmäht, haben sich eine Reihe europäischer Postunternehmen in den vergangenen zehn Jahren stark gewandelt. Durch massive Firmenaufkäufe und weitreichende Kooperationen sind besonders die deutsche und die niederländische, aber auch die britische und die französische Post zu international tätigen, multimodalen Komplettanbietern von Transport- und Logistikdiensten geworden. Sie brauchen den Vergleich mit privaten Großspeditionen oder Expressdienstleistern nicht (mehr) zu scheuen.	IV	01+02	2002			
Fulfillment aus einer Hand	Dörte Marks	In Zeiten gesättigter Märkte und steigender Verbraucheransprüche ist der Distanzhandel über eine hohe Produktqualität und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis hinaus mehr denn je auf kundenorientierte Dienstleistungen angewiesen. Aus diesem Grund bündelte Otto 1999 seine langjährige Servicekompetenz für Auftraggeber außerhalb des Konzerns in den Angeboten des Hermes General Service (HGS).	IV	01+02	2002			
Ampeln reagieren auf Verkehrsstrom	Kerstin Zapp	Zum ersten Mal reagieren in München die Lichtsignalanlagen auf die aktuelle Verkehrssituation. Mit dem Verfahren „Balance“ kann der Verkehr schneller, sicherer und umweltfreundlicher abgewickelt werden. „Verkehrsadaptive Netzsteuerung“ heißt das Stichwort.	IV	01+02	2002			
Russlands Verkehrswesen im Aufbruch	Karl Nehls	Das russische Verkehrswesen hat den Übergang zu marktwirtschaftlichen Strukturen zwar weitgehend vollzogen, es leidet aber unter seiner technischen Veraltung. Jetzt ist ein Programm zur Modernisierung aller Verkehrsträger angelaufen. Dies soll nachfolgend in seiner Gesamtheit und mit besonderem Blick auf die Reform der Bahn – auch im Westen ein heikles Thema – betrachtet werden.	IV	12	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Integrierte Verkehrspolitik	Martina Hinricher, Ulrich Schüller	Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft, für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand. Es sichert berufliche Mobilität, persönliche Bewegungsfreiheit und die Kontakte der Menschen untereinander. Die Menschen wollen ihre Wege schnell, bequem, sicher und preisgünstig zurücklegen. Die Wirtschaft braucht für eine immer spezialisiertere, hoch arbeitsteilige Produktion die zuverlässige, pünktliche Lieferung von Rohstoffen und Fertigteilen aus ganz Europa und zunehmend auch aus der ganzen Welt.	IV	12	2002			
Wer Straßen und Schienen sät, wird Verkehr ernten?	Frank Kalter, Matthias Lenz, Walter Vogt	In den vergangenen Jahrzehnten ist die von Pendlern zurückgelegte Entfernung beständig gestiegen. Im gleichen Zeitraum haben sich auch die Quantität und die Qualität der Infrastruktur verbessert. Deshalb wird hierin eine wesentliche Ursache des gestiegenen Fernpendlertums vermutet. Berücksichtigt werden muss, dass andere Einflussfaktoren – oft nicht unabhängig von der Entwicklung der Verkehrsgunst – gegenläufige Wirkungen auf die Wahl des Wohn- und des Arbeitsorts und somit auf die Pendeldistanz ausüben.	IV	12	2002			
Das EU-Ports Package	Ullrich Hautau	Die europäischen Seehäfen sind die bedeutendsten Schnittstellen des EU-Außenhandels. Etwa 70 Prozent des gesamten Handels mit Drittländern und mehr als ein Viertel des innergemeinschaftlichen Handels werden über die Seehäfen abgewickelt. Die Europäische Kommission strebt an, die Hafenwirtschaft ähnlich wie in anderen Verkehrs- und Netzbereichen zu deregulieren.	IV	12	2002			
Der Integrale Taktfahrplan	Viktor Stottmeister, Ral Zöllner	Auf Grund der vermehrten Einführung von Integralen Taktfahrplänen (ITF) im öffentlichen Personenverkehr und der damit verbundenen Diskussion über die Vor- und Nachteile der ITF wurde es aus Sicht der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erforderlich, den Planern und Entscheidungsträgern eine objektive Planungs- und Entscheidungshilfe zur Verfügung zu stellen. Daher wurde vom Arbeitsausschuss 1.6.13 der FGSV ein Merkblatt zum Integralen Taktfahrplan erarbeitet.	IV	12	2002			
Professionalisiertes Car-Sharing im Dilemma Ökologie / Ökonomie?	Georg Wilke	Nach dem überwiegend vollzogenen Schritt von der genossenschaftlichen zur marktförmigen Mobilitätsdienstleistung scheint nun das kommerzielle Car-Sharing in Deutschland am Beginn eines Systemwandels zu stehen. Dieser Wandel ist wahrscheinlich die Voraussetzung für den angestrebten breiten Markterfolg. Eine unerwünschte Nebenfolge könnte allerdings sein, dass die positiven ökologischen Effekte, mit denen auch das kommerzielle Car-Sharing bis heute verbunden wird, in der Zukunft deutlich zurückgehen oder sich sogar ins Gegenteil verkehren.	IV	12	2002			
Information ist alles im Furhparkmanagement	Andreas Bastin	Für den wirtschaftlichen Einsatz von Mensch und Fahrzeug ist Information alles. Beweglichkeit, weniger Leerfahrten und Rationalisierungseffekte im Betriebsablauf sind die Motoren beim Einsatz von Telematik im Fuhrpark.	IV	12	2002			
4PL, LLP oder reicht doch ein Sofaspediteur?	Kerstin Zapp	Kommt man mit alten Konzepten und Organisationsformen nicht mehr weiter, müssen oft neue her. Ist der „Fourth Party Logistics Provider (4PL) aber wirklich neu oder etwa nur ein moderner Sofaspediteur? Und welche Rolle spielt künftig der Lead Logistics Provider (LLP) aus der Riege der 3PL?	IV	12	2002			
Letzte Meile: Kosten reduzierbar?		Ob Packstation, Shopping Box, Pickpoint oder Tower 24: Lösungen für die „letzte Meile“ werden forciert. Nicht zuletzt durch E-Commerce (B2C), aber auch durch Supermärkte mit Bringservice und die lange bekannten Katalogbestellungen häufen sich Anlieferungen bei Privatadressen. Da diese Sendungen schwer zu bündeln sind und daher zeitraubende, zum Teil vergebliche Zustellfahrten entstehen, wird hier nach Alternativen gesucht, um die Lieferkosten zu reduzieren. Der Bericht beruht auf Informationen des Fraunhofer Instituts für Materialfluss und Logistik (IML).	IV	12	2002			
Neue Konzepte in der Logistik	Stefan Zahn	Die Anwendung wissenschaftlicher Methoden und Hilfsmittel bei Logistikprojekten führt in der Praxis eher ein Schattendasein. Das virtuelle Kompetenznetzwerk FGLnet wurde von der Hamburger Forschungsgemeinschaft für Logistik e.V. gegründet. Gemeinsam wollen Unternehmen durch Bündelung ihrer Kernkompetenzen ganzheitliche Logistikleistungen erbringen, gepaart mit innovativem Logistikwissen aus verschiedenen Logistikdisziplinen und Hochschulen.	IV	12	2002			
Alpentransit: Bietet der Kombinierte Verkehr kurzfristige Lösungen?	Josef Müller, Kerstin Zapp	Der Güterverkehr über die Alpen wird in den nächsten Jahren weiter stark zunehmen. Dieses Verkehrswachstum ist nur dann zu bewältigen, wenn es gelingt, mehr Transporte als bisher auf der Schiene abzuwickeln. Dazu wiederum müssen jedoch die Transitstrecken ausgebaut werden.	IV	12	2002			
Standpunkt: Der Finanzierungsvorbehalt muss weg!	Detlef Frank		IV	12	2002			
Billig fliegen und immer mehr?	Gerd Aberle		IV	11	2002			
Der Anpassungsprozess von Ost an West - schnell, aber nicht homogen	Bastian Chlond, Oliver Lipps, Dirk Zumkeller	Nach historischen Ereignissen ist es üblich, in bestimmten Abständen ein Resumée zu ziehen. Gut zehn Jahre nach der Vereinigung soll bezüglich des Verkehrsverhaltens überprüft werden, was aus den Erwartungen, Hoffnungen und Prognosen der späten 80er geworden ist.	IV	11	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen des Flugverkehrs	Falk Heinen	Kein anderes Verkehrsmittel wächst so stark und so schnell wie der Flugverkehr. Allein im Zeitraum von 1980 bis 1995 ist das Fluggastaufkommen um 70 Prozent, der Frachtverkehr um 130 Prozent angestiegen. Die Passagierzahlen an deutschen Flughäfen haben von ungefähr 30 Millionen 1990 in nur sieben Jahren auf etwa 120 Millionen 1997 zugenommen. Sie haben sich somit etwa vervierfacht.	IV	11	2002			
Die ganze Welt des Verkehrs - im Internet	Borislav Bjelicic	Das Internet bietet heute eine Fülle von Informationen für Nutzer. Insbesondere für Neueinsteiger ist es allerdings oft nicht ganz einfach, im großen Angebot diejenigen Informationen zu finden, die man haben möchte. Das gilt auch für Informationen rund um den Verkehr. In diesem Beitrag werden Einstiegshilfen und Anregungen zur besseren Orientierung im weltweiten Web gegeben.	IV	11	2002			
Wieviel Personenverkehr lässt sich zu ÖPNV bündeln?	Joachim Sumpf	Professor Kutter ist ein renommierter Verkehrswissenschaftler, der sich in der Vergangenheit sehr für den Öffentlichen Verkehr engagiert hat und in diesem Bereich hohe Kompetenz besitzt. In der vorliegenden Studie vernimmt man einen resignativen Grundton bezüglich der Potenziale, die der ÖPNV innerhalb des realen Verkehrsaufkommens besitzt.	IV	11	2002			
Wie werden die Erwachsenen von morgen unterwegs sein?	Antje Flade, Ulrike Hacke, Günter Lohmann	Mit Blick auf den Verkehr der Zukunft sind die heute noch nicht Erwachsenen die wichtigste Zielgruppe. Ihre Zunkunftsvorstellungen im Hinblick auf die Verkehrsmittelnutzung im späteren Erwachsenenalter werden wesentlich von ihrer räumlichen, sozialen und gesellschaftlichen Umwelt geprägt. Bei der Herausbildung einer autoorientierten Haltung erwiesen sich soziale Lernprozesse als besonders wirksam.	IV	11	2002			
Luftfracht bleibt trotz Rückschlägen ein Wachstumsmarkt	Erwin Maruhn	Kein Zweifel: Die Folgen der weltweiten Rezession und der Terroranschläge in den USA haben die Luftfracht schwer getroffen. Nach einem gut siebenprozentigen Wachstum des weltweiten Aircargo-Aufkommens anno 2000 ging die Tonnage ein Jahr später um 5,9 Prozent zurück, der schwerste Rückschlag seit Beginn der Aircargo-Branche. Rund 400 in der Jetwüste von Arizona vorübergehend außer Dienst gestellte Frachtflugzeuge machen die nun schon seit Ende 2000 anhaltende Marktschwäche mehr als deutlich.	IV	11	2002			
Schnelligkeit braucht kurze Wege	Barbara Hilker	Der Luftweg ist die schnellste Transportmöglichkeit für Post. Doch Nutzen bringt der fliegende Postverkehr den Kunden nur, wenn auch am Boden alles wie im Fluge geht. Kurze Wege, wenige Umschläge und Zuverlässigkeit sind die Voraussetzungen.	IV	11	2002			
Hat E-Commerce die Logistik revolutioniert?	Alexandra Matthes, Alexander Schmitt, Jürgen Weber	Eine explorative Marktuntersuchung, durchgeführt von der Wissenschaftlichen Hochschule für Unternehmensführung (WHU) mit 34 Experten aus dem deutschen Top-Management in Form von Interviews, soll Licht in das gegenwärtig noch immer herrschende Dunkel rund um die Auswirkungen von E-Commerce bringen. Auszüge aus dem kürzlich erschienenen Buch „E-Commerce in der Logistik: Quantensprung oder Business as usual?“1 werden hier präsentiert. Danach beschleunigt E-Commerce vier wesentliche Trends für die Logistik.	IV	11	2002			
Nur wenige kommen durch	Wolf-Rüdiger Bretzke	Elektronische Marktplätze zählen seit deren Beginn zu den Hauptthemen der E-Business-Diskussion. Sie sind zunächst wie Pilze aus dem Boden geschossen und haben dabei ebenso Faszination wie Skepsis und Unverständnis ausgelöst. Nach dem Bereich „Allgemeine Beschaffung“ hat sich die Logistik als das Segment mit der größten Marktplatzdichte entwickelt. Inzwischen trennt sich die Spreu vom Weizen: Zeit für eine nach vorn gerichtete Bestandsaufnahme.	IV	11	2002			
Transporte aus dem Netz	Kerstin Zapp	Ob offene oder geschlossene Frachtenbörse: Der Nutzungsgrad internetbasierter Handelsplattformen ist auch mehr als zwei Jahre nach der Gründungswelle noch gering. Doch die Suche nach Einsparungspotenzial bei der Auftragsabwicklung hat im Frachteneinkauf Konjunktur.	IV	11	2002			
Strategische Verkehrssteuerung im Hauptstraßennetz	Christoph Hecht, Christian Schütte	Im Rahmen des BMBF-Leitprojekts Mobilität in Ballungsräumen – MOBINET werden in München eine Anzahl neuer Steuerungsverfahren für den Straßenverkehr weiterentwickelt und in groß angelegten Umsetzungsfeldern im Hauptstraßennetz demonstriert. Innerhalb der modularen, physikalisch verteilten Systemarchitektur sind die Steuerungskomponenten logisch in einer dreistufigen hierarchischen Struktur verknüpft. In die makroskopische Optimierung auf der mittleren, taktischen Ebene kann einerseits strategisch eingegriffen werden, andererseits können die Feldgeräte noch eine lokale, mikroskopische Optimierung anschließen. Dadurch können verkehrsplanerische und -technische Zielvorgaben von der Strategischen Steuerung SAM über die taktischen Steuerungsverfahren bis an die lokalen Steuergeräte durchgereicht und umgesetzt werden.	IV	11	2002			
Nachholbedarf	Olga Khvostunova	Auf allen Wegen, ob in der Luft oder auf dem Wasser, auf den Straßen oder auf der Schiene, ändert sich das russische Transportsystem energisch und grundlegend. Die Analyse der neuen Tendenzen und Zahlen hilft, die Gesamtentwicklung einzuschätzen und langfristige Prognosen aufzustellen.	IV	11	2002			
Standpunkt: Wann kommt ETCS?	Michael P. Clausecker		IV	11	2002			
Alte und neue Herausforderungen - In der neuen Legislaturperiode warten komplexe verkehrspolitische Aufgaben	Gerd Aberle		IV	10	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Sind Krisen im Luftverkehr immer ein Desaster?	Heinrich Beder	War der 11. September 2001 ein Fanal für den dauerhaften Zusammenbruch des weltweiten Luftverkehrs? Die Interdependenz zwischen volkswirtschaftlicher Leistungsfähigkeit und Luftverkehrsnachfrage zeigt ein anderes Bild. Zwischen beiden Größen besteht ein „symbiotisches“ Verhältnis, welches Auswirkungen von Krisen – abhängig von der wirtschaftlichen Stärke eines jeweiligen Landes – für den weltweiten Luftverkehr abfedern und eine relativ rasche Erholung der Luftverkehrsnachfrage sichern kann.	IV	10	2002			
Neue Entwicklungen bei der Bewertung der Schieneninfrastruktur	Johann Niggl, Andreas Saxinger	Durch die Bahnreform vom 1. Januar 1994 wurden die ehemals wie staatliche Behörden geführten Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn in ein privatwirtschaftliches Unternehmen Deutsche Bahn AG (DB AG) überführt. Ein zentraler Bestandteil dieser grundlegenden Neuorganisation des Schienenverkehrs in Deutschland war es, die Schieneninfrastruktur bei der Deutschen Bahn AG zu belassen und deren Finanzierung durch Bundesmittel und durch Erlöse sicherzustellen, die bei der Vermietung der Strecken an Eisenbahnverkehrsunternehmen anfallen (so genannte Trassenentgelte).1	IV	10	2002			
Gehen die Schweizer mehr zu Fuß als die Deutschen?	Siegfried Holz	Die Methodik zur Berechnung von Mobilitätskenngrößen hat einen entscheidenden Einfluss auf das Berechnungsergebnis. Dies wird bei einem Vergleich von Mobilitätskenngrößen zwischen der Schweiz und Deutschland an der Kennziffer „durchschnittliche Tagesdistanz eines Fußwegs pro Person der Wohnbevölkerung“ besonders deutlich. Der folgende Beitrag vergleicht das in der Schweiz übliche „Etappen-Konzept“ mit dem in Deutschland verwendeten „Wege-Konzept“ bei der Aufnahme von Basisdaten für Verkehrserhebungen zur Mobilitätsmessung.	IV	10	2002			
Kann die Medienlandschaft zur Verkehrssicherheit beitragen?	Christoph Menzel	Ansätze eines Geschwindigkeitsmanagements unter Berücksichtigung der Berichterstattung in den Medien werden bislang kaum in der Fachplanung verwendet. Zwar gibt es zahlreiche Anzeigen- und Plakatkampagnen, sogar Kinowerbespots, die auf Gefahrensituationen wie Raserei und Alkohol hinweisen. Die Einbeziehung der Tagespresse als Berichterstatter in ein planerisches Maßnahmenpaket mit dem Ziel der Verkehrssicherheitsverbesserung – also im Endeffekt Vision Zero – ist jedoch bisher nicht gelungen.	IV	10	2002			
Der City-Tunnel in Leipzig	Reinhard W. Heinemann	Bereits im Jahr 1965 hat eine von der Bundesregierung berufene Sachverständigenkommission grundsätzliche Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden ausgesprochen. Diese Empfehlungen umfassen Maßnahmen der Raumordnung und des Städtebaus, der Verkehrsplanung, des Straßenbaus und der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs.	IV	10	2002			
High speed - allerhöchste Eisenbahn	Axel Schwarz	Was in Japan normal ist, ist in Europa noch Utopie: Mit 500 km/h rasen Züge im Regelfall durchs Land. Bei uns steckt der Hochgeschwindigkeitsverkehr noch in den Kinderschuhen. Aber die Bahn kommt…	IV	10	2002			
Denkblockade Transrapid	Andreas Kossak	Seit mehr als 30 Jahren wird in Deutschland an der Magnetschwebetechnik für den Einsatz im spurgebundenen Fernverkehr gearbeitet. Die in jüngster Zeit regelmäßig von Politik und Wirtschaft als Zukunftstechnologie apostrophierte Trag- und Füh-rungstechnik für spurgeführte Transportsysteme selbst wurde bereits vor rund 70 Jahren „erfunden. Sie hat also schon ein lange Vergangenheit.	IV	10	2002			
ICE-Bahnhöfe als Wirtschaftsfaktor: Neue Haltepunkte auf dem Prüfstand	Florian Eck	Die zunehmende Vernetzung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV) in Deutschland und Europa berührt auch den Geschäftsreiseverkehr und damit die Standortwahl der Unternehmen. Im Rahmen eines Forschungsprojekts wurde in den Jahren 1998 bis 2000 die Bedeutung von ICE-Bahnhöfen für Unternehmen in Deutschland durch Befragung von rund 5900 Unternehmen an existierenden und zukünftigen Haltepunkten sowie in Vergleichsräumen untersucht. Zusätzlich wurden bundesweit die 500 umsatzstärksten Einzelunternehmen und Konzerne herangezogen.	IV	10	2002			
Diskriminierung ja oder nein?	Roman Brauner, Hans-Jürgen Kühlwetter	Die Änderungen des § 14 AEG durch die Zweite Eisenbahnrechtsnovelle, die Einrichtung eines neuen Referats 15 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) mit der Aufgabe der Sicherstellung des Rechts auf diskriminierungsfreien Netzzugang in Vollzug der Änderungen, die zunehmende Konfliktgeneigtheit im Regelungsbereich des § 14 AEG durch Vergrößerung der Anzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie zwei gerichtliche Entscheidungen zum Netzzugang legen eine Untersuchung von Inhalt und Reichweite der aus § 14 AEG folgenden Ansprüche von EVU gegen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) nahe.	IV	10	2002			
Terminalkapazitäten wachsen schneller als der Markt	Behrend Oldenburg	Jahrzehntelang wurde dem internationalen Containerverkehr ein fast grenzenloses Wachstum vorhergesagt. Der Containerschiffsmarkt ist bereits von Überkapazitäten geprägt – droht den Containerterminals ein ähnliches Schicksal? Ein Überblick über die Situation in den Häfen der Nordrange zwischen Hamburg und Antwerpen.	IV	10	2002			
Auf dem Weg zum Jade-Weser-Port	Iven Krämer	Nachdem sich seit Mitte des vergangenen Jahrzehnts langfristige Kapazitätsengpässe in den bestehenden deutschen Nordseehäfen abzeichneten, führte das gemeinsame Ziel des Erhalts der Wettbewerbsfähigkeit zu einer neuen Form der Zusammenarbeit der Bundesländer Bremen, Hamburg und Niedersachsen. Diese fand am 30. März 2001 ihren Ausdruck in einer Ministerpräsidentenerklärung zur norddeutschen Hafenpolitik, wo man sich für Wilhelmshaven als Standort des neuen Container-Tiefwasserhafens in Deutschland, dem Jade-Weser-Port, entschied.	IV	10	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Der Schiffbauweltmarkt und die Zukunft des deutschen Schiffbaus	Axel Gerlach	Zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor hat die Europäische Kommission seit 1999 fünf sehr informative Berichte vorgelegt1, die stets mit der Feststellung begannen, dass dieser Markt vor gravierenden Problemen steht: Ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage, das auf die Erweiterung von Werftkapazitäten überwiegend in Korea, in jüngster Zeit aber auch in China, zurückzuführen ist, hat zu einem drastischen und anhaltenden Preisverfall für Schiffsneubauten geführt.	IV	10	2002			
Grenzen des Wachstums bei Containerschiffen	Harald Chr. Poehls	Die Lastesel der Weltmeere im schnell und stetig wachsenden, interkontinentalen arbeitsteiligen Austausch und Seetransport hochwertiger Güter sind die Containerschiffe – wie einst ihre Vorgänger, die Stückgutschiffe. Moderne Containerschiffe müssen deshalb hochproduktiv sein, bei minimalen Betriebskosten gleichzeitig ein Maximum an Transportleistung erbringen. Dies impliziert im Folgenden genannte grundlegende Entwicklungstrends, die sich sowohl einzeln als auch vielfältig untereinander vernetzt auswirken.	IV	10	2002			
Standpunkt: Mehrverkehr durch schnellere und häufigere Bahnverbindungen	Jürgen Siegmann		IV	10	2002			
Maut-Diskussion ohne Ende? - Die Projektumsetzung ist schwieriger als erwartet	Gerd Aberle		IV	9	2002			
Stagnation der Verkehrsnachfrage - Sättigung oder Episode?	Bastian Chlond, Wilko Manz, Dirk Zumkeller	Mit dem vorliegenden Artikel wird eine dreiteilige Serie eingeleitet, die durch eine Vielzahl von gegenwärtig feststellbaren Befunden zu aktuell stattfindenden Veränderungen des individuellen Verkehrsverhaltens ausgelöst worden ist. Diese Befunde stützen sich gleichermaßen auf sich regelmäßig wiederholende Dauerzählungen, Befragungen auf kommunaler und regionaler Ebene sowie Sekundärstatistiken – in besonderer Weise jedoch auf sehr zeitnahe Ergebnisse des mittlerweile erwachsen gewordenen deutschen Mobilitätspanels (1994 bis dato fortlaufend).	IV	9	2002			
Aktuelle Probleme des alpenquerenden Güterverkehrs	Peter Mückenhausen	Am 1. Juni 2002 ist das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Der Güterverkehr im Transit durch Österreich ist durch das Protokoll Nr. 9 zum Vertrag über den Beitritt von Österreich, Finnland und Schweden zur Europäischen Union bis zum Jahr 2003 einem Sonderregime unterstellt. Danach war für Österreich die uneingeschränkte Geltung des Rechts der Europäischen Gemeinschaft vorgesehen. Die Hoffnung, dass durch diese Verträge der alpenquerende Güterverkehr – wenn schon nicht auf Dauer, dann doch auf längere Zeit – einer alle Teile zufrieden stellenden Lösung zugeführt werden könnte, hat sich nicht erfüllt.	IV	9	2002			
Die deutschen Seehäfen im Standortwettbewerb	Henning Sichelschmidt	Im vergangenen Jahr wurde der Bau eines Tiefwasserhafens an der deutschen Nordseeküste bei Wilhelmshaven beschlossen. Der neue Umschlagplatz für sehr große Containerschiffe soll die Marktanteile der deutschen Nordseehäfen im Wettbewerb der nordwesteuropäischen Hafenstandorte sichern und verhindern, dass Rotterdam ein Monopol für die Abfertigung solcher Schiffe erhält. Vor diesem Hintergrund wird untersucht, wie sich Verkehrsaufkommen und Arbeitsmarkt in den bestehenden deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee unter dem Einfluss des Wettbewerbs und weltwirtschaftlicher Tendenzen – Stichwort Globalisierung – entwickelt haben.	IV	9	2002			
Die technisch begründete Wegekostenallokation	Wolfgang Wirth	Unabhängig von der grundsätzlichen Problematik der LKW-Maut auf deutschen Autobahnen mit einer Reihe mehr oder weniger großer Fragwürdigkeiten, auf die teilweise in dieser Zeitschrift schon eingegangen wurde, sollen im Folgenden ein paar kritische Punkte nachgetragen werden.	IV	9	2002			
Innovative Güterverkehrssysteme	Ingrid Göpfert	Logistik besitzt eine vergleichsweise hohe Entwicklungsdynamik. Das zeigt sich besonders in der Weiterentwicklung der Auffassungen über den Inhalt von Logistik, ihrem wachsenden Stellenwert als entscheidender Wettbewerbsfaktor sowie in den höheren Anforderungen an die Logistik- und Verkehrssysteme. Viele Unternehmen haben das erkannt und damit zugleich den Bedarf nach Erwerb von neuestem Logistikwissen und exzellenten Logistikfähigkeiten.	IV	9	2002			
InnoTrans - der Branchentreff in Berlin	Christoph Müller	Ende September ist es wieder soweit: Die Bahnbranche trifft sich erneut in Berlin. Bereits zum vierten Mal lockt die Messe InnoTrans die Experten des In- und Auslands in die Bundes-hauptstadt, diesmal vom 24. bis 27. September.	IV	9	2002			
Perspektiven im Schienenfahrzeugbau	Kerstin Zapp	Neigetechnik, Magnetschwebebahnen, Gummibereifung, Spurwechselradsätze, Leichtbau, verschleißfreie Bremsen, Mittelpufferkupplungen und alternative Antriebsenergien: Im Schienenfahrzeugbau tat und tut sich was. Zudem bringen die Globalisierung und die weitere EU-Entwicklung große Veränderungen, die von Fusionen und Kooperationen bis zur Übernahme bedeutender Instandhaltungsleistungen reichen.	IV	9	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Entdecke die Möglichkeiten der Bahn	Axel Schwarz	Die Logistik ist zu einem entscheidenden Faktor in der Wirtschaft geworden. Egal, ob Beschaffungs- oder Distributionslogistik, das Element ist fester Bestandteil der Wirtschaft. Kaum ein Transportunternehmen kann sich nur noch auf den Transport von Gütern beschränken. Immer häufiger müssen größere Problemlösungen angeboten werden bis hin zu geschlossenen logistischen Konzepten. Das gilt auch für das Unternehmen DB Cargo. Verschiedene Beispiele werden hier vorgestellt.	IV	9	2002			
Internationaler Güterverkehr - Chance für die Schiene?	Stephan Anemüller	Steckt im internationalen Güterverkehr eine Chance für die Schiene? Dieser Frage widmeten sich über 80 Teilnehmer im Rahmen einer Veranstaltung der VDV-Akademie im April in Berlin.	IV	9	2002			
Den Betreibern Kreativitätsspielraum lassen	Axel Müller	Mehrere juristische Auseinandersetzungen und Gerichtsurteile in Deutschland haben in den vergangenen Monaten das Thema „Vergabe von SPNV-Leistungen“ in den Vordergrund rücken lassen. Die Klärung dieser Seite der Problematik ist zwar noch nicht endgültig abgeschlossen, doch zeichnet sich bereits deutlich klarer eine künftige Struktur einer adäquaten Aufgabenteilung zwischen den Aufgabenträgern und den Betreibern ab.	IV	9	2002			
Wirtschaftlichkeit alternativer Bedienungsformen	Niklas Sieber, Christoph Walther	In ländlichen Regionen und zu Schwachlastzeiten operiert der traditionelle Linienverkehr in der Regel nicht kostendeckend. Alternative Bedienungsformen wie Rufbusse oder Anruf-Sammeltaxis werden oft als Allheilmittel zur Lösung der wirtschaftlichen Probleme betrachtet. Das BMB-Forschungsprojekt AMABILE1 untersucht diese These im Rahmen einer Literaturrecherche zur Wirtschaftlichkeit, die 45 Projekte mit alternativen Bedienungsformen in Deutschland umfasst.	IV	9	2002			
Maut und Marktmacht - Warum ist die neue LKW-Maut ein Problem?	Gerd Aberle		IV	6	2002			
Trennung von Netz und Transport im Eisenbahnwesen	Wissenschaftlicher Beirat des BMVBW	Der Beirat hat sich bereits mehrfach grundsätzlich für eine Trennung von Netz und Transport und für eine Herauslösung der DB Netz AG aus der Holding ausgesprochen, weil nur so ein diskriminierungsfreier Zugang zum Netz als generelle Bedingung für einen fairen Wettbewerb gewährleistet werden kann. Die von der Bundesregierung eingesetzte Task Force zur Untersuchung der Frage der Trennung von Netz und Transport bei der DB AG kommt in ihrem Schlussbericht allerdings zu dem Ergebnis, dass das Netz bei der DB AG verbleiben soll.	IV	6	2002			
Russlands Verkehrswirtschaft in der Krise	Wilfried Legat	Mehr als zehn Jahre nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion befindet sich Russland in einem Transformationsprozess, der auch in der Verkehrswirtschaft zu tiefgreifenden Umbrüchen führt. Gütertransport und öffentlicher Personenverkehr waren früher systembedingt Bestandteil einer staatlichen Daseinsvorsorge, die dafür eingerichteten Ministerien bloße Durchführungsbehörden mit den Verkehrsbetrieben als eine Art Außenstellen. Dies änderte sich, als immer mehr private Unternehmensformen in den Markt vordrangen und damit zwangsläufig ein Regelungsbedarf zwischen dem freien Unternehmertum und der Verkehrsadministration entstand.	IV	6	2002			
B2B: Erfolgspotenziale elektronischer Absatzkanäle und Handelssysteme	Richard Klophaus	Nachdem E-Commerce nicht mehr als digitales Eldorado angesehen wird, müssen Logistiker die Chancen und Risiken des elektronischen Handels neu bewerten. Der Beitrag zeigt am Beispiel des internationalen Luftfrachtmarktes, wie die Erfolgspotenziale elektronischer Absatzkanäle und Handelssysteme im Business-to-Business (B2B) mit Hilfe grundlegender ökonomischer Prinzipien abgeschätzt werden können.	IV	6	2002			
Das Insolvenzverfahren der Railtrack	Christian Böttger	Im Oktober 2001 wurde auf Antrag des britischen Verkehrsministers die privatisierte Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Railtrack wegen drohender Insolvenz unter Zwangsverwaltung gestellt. In diesem Beitrag wird der Verlauf der Privatisierung der Eisenbahnen in Großbritannien dargestellt. Dabei stehen im Mittelpunkt die vertraglichen Regelungen zwischen den staatlichen Stellen und den privatisierten Unternehmen. Es wird herausgearbeitet, dass bei der überhasteten Durchführung der Privatisierung die Gestaltung der Regulierung für die Transportunternehmen und für die Infrastrukturgesellschaft mangelhaft war. Daraus werden Lerneffekte für andere Privatisierungsprojekte abgeleitet.	IV	6	2002			
Mehrzweckstreifen - Radverkehrsführung auf schmalen Fahrbahnen	Klaus Robatsch, Gregor Stratil-Sauer	Der Mehrzweckstreifen ist geeignet, das Radverkehrsnetz im innerstädtischen Bereich zu erweitern. Es müssen allerdings bestimmte Rahmenbedingungen (zum Beispiel ausreichende Breite, Geschwindigkeitsniveau, Linienführung, Stellplatzordnung, Markierung) eingehalten werden. Wenn dies berücksichtigt ist, bringt der Mehrzweckstreifen nachweisbare Sicherheitsgewinne für Radfahrer. Es kommt zu einer Entflechtung zwischen dem Rad- und KFZ-Verkehr, wobei sich der Überholabstand vergrößert. Die KFZ-Lenker orientieren sich an der Warnlinie, sie nehmen eher knappe Seitenabstände zur Fahrbahnmitte in Kauf, als auf den Mehrzweckstreifen auszuweichen. Der Mehrzweckstreifen wird im Regelfall von nahezu allen Radfahrern wahrgenommen, benutzt, akzeptiert und im Normalfall nicht verlassen.	IV	6	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Bahnreform: Positive Zwischenbilanz motiviert für kraftvollen Endspurt	Klaus Daubertshäuser	Mit den Beschlüssen des Bundestags und des Bundesrats wurde im Dezember 1993 der Weg frei gemacht für die Bahnreform in Deutschland. Mit überwältigender Mehrheit wurden von Bundestag und Bundesrat das Grundgesetz geändert, fünf neue Gesetze geschaffen und 130 Gesetze und Verordnungen angepasst. Die Ziele dieses in der Geschichte der deutschen Verkehrspolitik beispiellosen Kraftaktes waren klar vorgegeben: „Die Strukturreform der Bundeseisenbahnen soll die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhöhen und sie in die Lage versetzen, an dem zu erwartenden künftigen Verkehrswachstum stärker als bisher teilzuhaben. Sie soll darüber hinaus die durch die bisherigen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR) dem Bund erwachsende Haushaltsbelastung zurückführen und in berechenbaren Grenzen halten.	IV	6	2002			
Grußwort zur VDV-Jahrestagung	Dieter Ludwig	In diesem Jahr lädt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu seiner Jahrestagung vom 11. bis 13. Juni 2002 nach Frankfurt am Main ein. Die VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main (VGF) als Gastgeber bietet für die Teilnehmer der Tagung zusammen mit dem Verband ein attraktives Fach- und Rahmenprogramm. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei, Frankfurt am Main als zentrale, umfassende Verkehrsdrehscheibe für den nationalen und internationalen Verkehr zu präsentieren.	IV	6	2002			
Erneut mehr Fahrgäste im ÖPNV		Mit 9,945 Mrd. Fahrgästen nutzten 0,8 Prozent mehr Menschen im vergangenen Jahr in Deutschland die öffentlichen Verkehrsmittel auf Straßen und Schienen als noch 2000. Das teilte kürzlich Destatis, das Statistische Bundesamt in Wiesbaden, mit. Allerdings ist die Beförderungsleistung um 0,5 Prozent auf 152,366 Mrd. Personenkilometer (Pkm) zurückgegangen.	IV	6	2002			
Servicegarantien - ein (noch) neues Thema im öffentlichen Verkehr	Gregor Laumann, Martin Röhrleef, Axel Sauer	„Eines der großen Potenziale von Servicegarantien ist die Möglichkeit, durch die Veränderung des Prozesses der Dienstleistungserstellung, so wie er von den Wettbewerbern wahrgenommen wird, die Spielregeln einer ganzen Branche zu verändern.“ Das schreibt Christopher Hart in seinem Artikel „The Power of Unconditional Service Guarantees“1. Das klingt nach einem mächtigen Instrument, und wieder einmal fällt das Wort „Wettbewerb“ gleich im ersten Satz eines Artikels.	IV	6	2002			
Mobilitätserhebungen zum Stadtverkehr	Gerd-Axel Ahrens, Alexander Badrow, Frank Ließke	Die Abstimmung von Verkehrserhebungen war Gegenstand des Workshops „Mobilitätserhebungen zum Stadtverkehr“, zu dem das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) am 18. März 2002 nach Berlin eingeladen hatte.	IV	6	2002			
E-Ticketing - Die Umsetzung beginnt	Christoph Müller	Elektronic Ticketing ist kein Schlagwort mehr. Nach mehreren Pilotanwendungen auch in Deutschland folgen nun erste große Einsätze weltweit, wie in Helsinki, Hongkong und Singapur. Nun steht auch in Deutschland der flächendeckende Einsatz in großen Verbundräumen kurz bevor.	IV	6	2002			
Technisch perfekt, aber ungenügend umgesetzt	Kerstin Zapp	Eines der Haupthindernisse für die Nichtnutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist noch immer, dass Informationen über das öffentliche Verkehrsnetz und das entsprechende Beförderungsangebot fehlen oder von geringer Qualität sind. Das belegen diverse Marktuntersuchungen. Doch woran liegt das? Schließlich sind die Fahrgastinformationssysteme auf dem Markt technisch längst ausgereift. Also muss noch einmal über die grundlegenden Ziele eines solchen Systems nachgedacht werden.	IV	6	2002			
Neues von Fahrzeugen und Linien		Nicht nur ganz neue Fahrzeuge, sondern auch Veränderungen und Ersatzinvestitionen sowie Netzerweiterungen prägen das Bild der Auftragslage in der Fahrzeugindustrie. Hier einige Beispiele.	IV	6	2002			
Menge muss Terminal rechtfertigen	Christoph Seidelmann	Die Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern trägt entscheidend zum Erfolg der intermodalen Transportkette bei. Auf das Zusammenspiel von Technik, Organisation und Information kommt es an.	IV	6	2002			
Hat der Kombinierte Verkehr in Richtung Osteuropa eine Zukunft?	Armin Hansmann	Mit Öffnung der Grenzen in Richtung Osteuropa Anfang der 90er Jahre sowie dem Auf- und Ausbau der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen mit Westeuropa und insbesondere Deutschland sind die Warenströme sprunghaft gestiegen. Möglich wurde dies durch den freien Handels- und Warenaustausch sowie den wirtschaftlichen Reformprozess in den osteuropäischen Ländern. Doch mit dem steigenden Güteraufkommen haben auch die Verkehrsprobleme deutlich zugenommen. Hiervon sind besonders die landseitigen Verkehre Straße und Schiene betroffen.	IV	6	2002			
Wegekostenrechnung für das Bundesfernstraßennetz	Claus Doll, Maja Helms, Gernot Liedtke, Stefan Rommerskirchen, Werner Rothengatter, Michael Vödisch	Der vorliegende Beitrag gibt die methodischen Ansätze und Ergebnisse einer Studie wieder, die von der Prognos AG, Basel, und dem Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe (IWW) für den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erstellt wurde.	IV	5	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Mobilität in Deutschland - KONTIV 2002: Repräsentative Daten zum Personenverkehr / Design der Erhebung	Kay Engelhardt, Robert Follmer, Jens Hellenschmidt, Jutta Kloas, Hartmut Kuhfeld, Uwe Kunert, Menno Smid	Die Ergebnisse der jüngsten Kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV) datieren aus dem Jahr 1989. Unter der Bezeichnung „Mobilität in Deutschland“ (KONTIV 2002) wird gegenwärtig im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine neue Personenverkehrserhebung durchgeführt. Grundlegende Entscheidungen bezüglich der Methode, der Inhalte und der Durchführung dieser Erhebung wurden auf Basis der Ergebnisse einer vorgelagerten Methodenstudie getroffen. Diese wurden in einem ersten Beitrag (IV 4/2002) dargestellt. Der folgende Beitrag beschreibt Methode, Inhalt und Durchführung der Erhebung „Mobilität in Deutschland“.	IV	5	2002			
Japanische Eisenbahngesellschaften als Akteure auf dem Bodenmarkt	Stefan Klug	Während der Deutsche Bahn-Konzern erst seit der Bahnreform über seine Tochter DB Immobiliengesellschaft mbH (DB Imm) auf dem Immobilien- und Bausektor tätig ist, stellt dieser Bereich bei den japanischen, regional operierenden Privatbahngesellschaften schon seit deren Gründung ein wichtiges Nebengeschäftsfeld dar. Besonders bei den Entwicklungen im Umfeld ihrer Bahnhöfe haben die Betreiber eine große städtebauliche Bedeutung. Das gilt sowohl bei der Konzeptionierung von hochwertigen multifunktionalen Bahnhöfen in den Zentren als auch bei der Entwicklung von Wohngebieten in den Außenbereichen. Darüber hinaus sind die Konzerne über Tochterunternehmen in den Bereichen Büroflächenentwicklung, Einzelhandel, Freizeit/Tourismus und anderen Dienstleistungen tätig.	IV	5	2002			
Stadtverkehr im nächsten Jahrzehnt und die Chancen des Fahrrads	Hartmut H. Topp	Wie sieht der Stadtverkehr im nächsten Jahrzehnt aus? Und wie können wir den künftigen Stadtverkehr gestalten? Das sind – auch für einen Verkehrsplaner – keine leichten Fragen. Wahrscheinlich sieht der Stadtverkehr 2011 nicht völlig anders aus als heute. Aber es wird Veränderungen geben oder geben müssen, die einige als schmerzlich, andere als heilsam empfinden. Erinnert sei nur an die vorübergehend höheren Benzinpreise und die heftigen Reaktionen vor etwa einem Jahr.	IV	5	2002			
Express- und Spezialfracht künftig besonders erfolgreich	Kerstin Zapp	„Exzellente Aussichten für den globalen Luftfrachtmarkt erwartet Lufthansa-Chef Dr. Jürgen Weber in den nächsten Jahren. Seine Zuversicht beruht auf den Ergebnissen einer erstmals im Auftrag des Konzerns durchgeführten weltweiten Marktprognose.	IV	5	2002			
Telematik-Anwendungen im Luftverkehr	Georg Theis	Die Deutsche Lufthansa AG hat im Rahmen ihrer Pünktlichkeitsoffensive „Operational Excellence das Projekt ALLEGRO zur Optimierung der Flugabfertigung ins Leben gerufen. Während zu den Bewegungen eines Flugzeugs in der Luft umfangreiche Informationen vorliegen, war bisher die Datenverfügbarkeit für Tätigkeiten rund ums Flugzeug am Boden eher gering. Mit dem Projekt ALLEGRO implementiert die Airline daher ein umfassendes Steuerungs- und Analysetool für Bodenprozesse. Neben der Erfassung der rund 80 Istzeiten pro Bodenereignis ist die Definition der Sollzeiten für die Einzelprozesse entscheidend für eine hohe Aussagekraft der gesammelten Informationen.	IV	5	2002			
Power Optimized Aircraft	Kerstin Zapp	„Power Optimized Aircraft“ heißt das ehrgeizige Projekt, das Anfang 2002 gestartet wurde und den Flugzeugbau revolutionieren soll. Über 40 europäische Luftfahrtunternehmen und Forschungsinstitute ziehen bei der Entwicklung leiserer und vor allem sparsamerer Flugzeuge an einem Strang.	IV	5	2002			
FANS und Lido: Pfadfinder am Himmel		Wie kommt man am schnellsten von einem Ort der Welt zu einem weit entfernten anderen? Diese Herausforderung stellt sich für den internationalen Luftverkehr täglich neu. Denn die rechnerisch kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten auf der Erde kann in vielen Fällen mit dem Flugzeug nicht beflogen werden. Staatspolitische, verkehrsrechtliche und technische Besonderheiten sowie topografische Gegebenheiten beeinflussen viele Flugrouten.	IV	5	2002			
Containertransport auf deutschen Binnenwasserstraßen	Wolfram Bläsius	Es boomt im Containertransport mit Binnenschiffen, derzeit noch überwiegend auf den Seehafenhinterlandverkehr beschränkt, nun schon einige Jahre; auch wenn das erst wenige mitbekommen haben. Dabei werden die Chancen und Möglichkeiten, die sich hier bieten, noch gar nicht voll genutzt. Das gilt nicht nur für den bimodalen, sondern in Zusammenarbeit mit der DB AG oder privaten NE-Unternehmen auch für den künftig noch weit stärker interessierenden trimodalen Verkehr.	IV	5	2002			
Startschuss für DoRIS	Josef Müller	Sicherer soll die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen in Europa werden. Dazu wird in diesem Jahr zunächst auf einem Teilstück der Donau ein neues Informationssystem getestet. Was genau soll das System, das im Endausbau mehr als 5 Mio. EUR kostet, bringen?	IV	5	2002			
Mobilität in Deutschland	Kay Engelhardt, Robert Follmer, Jens Hellenschmidt, Jutta Kloas, Hartmut Kuhfeld,	Die Ergebnisse der letzten Kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV) datieren aus dem Jahr 1989. Unter der Bezeichnung „Mobilität in Deutschland“ (KONTIV 2002) wird gegenwärtig im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine neue Personenverkehrserhebung durchgeführt. Grundlegende Entscheidungen bezüglich der Methode, der Inhalte und der Durchführung dieser Erhebung wurden auf Basis der Ergebnisse einer vorgelagerten Methodenstudie getroffen. Der folgende Beitrag zeigt die Stellung der KONTIV 2002 im Kontext weiterer Erhebungen und stellt den Aufbau und die Ergebnisse der Methodenstudie dar. In einem weiteren Beitrag (siehe IV 5/2002) wird das Design der Hauptstudie vorgestellt.	IV	4	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
KV: Strategien und Konzepte	Leo Schulz	Am 10. August 2001 hat Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig dem Deutschen Bundestag einen ausführlichen Bericht zum Kombinierten Verkehr (KV) vorgelegt (Bundestags-Drucksache 14/6928). Was war der Anlass?	IV	4	2002			
„Mobilität für alle!“	Peter Endemann	Ortsveränderungen beruhen auf Entscheidungen, die je nach Zweck der Unternehmung zu verschiedenen Reisezielen führen. Besonders im Versorgungsverkehr werden verschiedenartige Angebote an unterschiedlichen Zielorten wahrgenommen oder durch Inanspruchnahme von Lieferdiensten Gütertransporte ausgelöst.	IV	4	2002			
Wo kann der Transrapid sinnvoll und sparsam eingesetzt werden?	Volkhard Jung	Wenn 100 km Streckenlänge des Transrapid 3,5 Mrd. DEM kosten, wäre eine Mindestauslastung von 10 Mio. (pkm/Strecken km)/a geboten. Wenn jedoch die Streckenkosten für den Metrorapid im Ruhrgebiet um 160 Prozent höher liegen, wäre eine entsprechende Auslastung von 26 Mio. (pkm/Strecken km)/a nötig. Diese hohe Auslastung könnte jedoch nur mit einer entsprechend teueren Verknüpfung des Metrorapid mit dem IC/ICE- und S-Bahn-System, sowie mit dem übrigen ÖPNV-System erreicht werden.	IV	4	2002			
Nur Probleme oder reale Chance?	Ullrich Martin	Gegenwärtig vergeht kaum ein Tag, an dem nicht die nutzerbezogene Infrastrukturfinanzierung in den Medien thematisiert wird. Dabei ist festzustellen, dass die Medienpräsenz dieses Themas längst nicht mehr auf die Fachwelt des Verkehrs beschränkt ist. Die im Augenblick sehr kontrovers und teilweise auch emotional geführte, von unterschiedlichen Seiten aufgegriffene Diskussion wurde zweifellos durch die unmittelbar bevorstehende, politisch initiierte Einführung einer LKW-Maut in Deutschland in den Mittelpunkt des allgemeinen Interesses gerückt. Außerhalb der Fachwelt kaum beachtet blieben dagegen die bereits als Konsequenz der mit der Bahnreform entstandenen Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen vor Jahren auch für den Personenverkehr der Eisenbahn eingeführten Trassenpreise.	IV	4	2002			
Auf dem Weg zur Nutzerfinanzierung	Wilhelm Pällmann	Dr.-Ing. E.h. Wilhelm Pällmann referierte am 24. Januar 2002 vor den Mitgliedern der DVWG-Bezirksvereinigung Hamburg über „Das Problem des Verkehrswegebaus in der Bundesrepublik“. Er zeigte sich dabei davon überzeugt, dass die traditionelle Haushaltsfinanzierung auf eine Nutzer- und Veranlasserfinanzierung umgestellt werden kann.	IV	4	2002			
Welches Mautsystem wann?	Christiane Krämer	Die Strategie steht, die Technik ist da, die Logistik längst entwickelt. Nun sollen bald die Pläne für ein Novum, das ab Januar 2003 auf deutschen Autobahnen Alltag werden soll, in die Tat umgesetzt werden: die neue Form des „Roadpricing“ – ein neues Mautsystem für schwere LKW. Im Folgenden stellt das Ages-Konsortium seine Sicht der Dinge dar.	IV	4	2002			
Gute Aussichten für den Baltikumverkehr	Frank Christensen	Der Ostseeverkehr Richtung Baltikum und Russland boomt wieder. – Eine andere Schlussfolgerung lässt die augenblickliche Situationsanalyse des Fährverkehrs in der Ostsee kaum zu. Zwar fällt diese Entwicklung für die jeweiligen Wettbewerber unterschiedlich positiv aus, doch die Tendenz ist klar: Dank größerer und modernerer Tonnage, verbunden mit erhöhten Frequenzen, leisten die im Ost-West-Linienverkehr tätigen Fährgesellschaften so viel wie nie zuvor.	IV	4	2002			
Richtig nah am Wasser gebaut	Axel Schwarz	Enormer Druck lastet auf den deutschen Seehäfen. Auch hier hat die Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarkts ihre Spuren hinterlassen. Der Wettbewerb an der Nord- und Ostseeküste der Europäischen Gemeinschaft wird immer härter. Ausbau der Strukturen und Kapazitäten sowie Stärkung der Häfen und des Hinterlandverkehrs ist von der Weser bis zur Warnow die Devise.	IV	4	2002			
Gemeinsam oder einzeln im Bahngüterverkehr?	Christoph Müller	Der Markt im Schienengüterverkehr unterliegt derzeit einem starkem Wandel. Die Zusammenarbeit und Kooperation von Bahnunternehmen und Speditionen aber auch von Bahnunternehmen untereinander, national und international, erst schafft die Revitalisierung des Bahngüterverkehrs. Eine kleine Bestandsaufnahme zur aktuellen Situation.	IV	4	2002			
Umweltschutz ist Innovationsmotor	Kerstin Zapp	Es tut sich Einiges in Sachen Umweltschutz bei den verschiedenen Güter- und Personenverkehrsträgern. Einserseits angestoßen durch Regelwerke, andererseits aus der Innovationskraft von Unternehmen heraus. Einige Beispiele bei einzelnen Verkehrsträgern sollen hier kurz angerissen werden.	IV	4	2002			
Ist Straßenausbau Umweltschutz?	Udo Becker, Falk Richter	Die Umweltwirkungen von verkehrlichen Maßnahmen, die eine Erhöhung der Straßenkapazität zur Folge haben, werden kontrovers diskutiert. Zum Einen wird darauf verwiesen, dass Verbesserungen des Verkehrsflusses die durch Stillstand im Stau verursachten „unnötigen“ Luftschadstoffemissionen vermindern und daher einen positiven Umweltbeitrag darstellen. Auf der anderen Seite geht man davon aus, dass Verbesserungen des Verkehrsflusses die Attraktivität des Straßenverkehrs insgesamt erhöhen. Diese höheren Attraktivitäten (etwa bequemere Fahrt oder erzielte Zeitgewinne) werden zum Teil in längere oder zusätzliche Fahrten umgesetzt, was als Gesamteffekt einen negativen Umweltbeitrag zur Folge hätte.	IV	4	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Standardisierte Bewertung der ÖPNV-Wegeinvestitionen	Dieter Glück, Gerhard Heimerl, Hans-Ulrich Mann	Mit Wirkung vom 1. Januar 2001 an haben Bund und Länder die Version 2000 der „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ verbindlich eingeführt. Damit wird das Ergebnis einer im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durchgeführten Forschungsarbeit umgesetzt. Sie beinhaltet neben der in regelmäßigem Turnus erforderlichen Aktualisierung der Kosten- und Bewertungsansätze die Anpassung des Verfahrenskonzepts an die mit der Regionalisierung des ÖPNV entstehenden neuen Organisationsstrukturen von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des ÖPNV sowie an das erweiterte Spektrum möglicher Anwendungsgebiete.	IV	3	2002			
Verkehrsvermeidung durch Raumplanung?	Arnd Motzkus	Das mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel verbundene Verkehrswachstum ist eines der größten Problemfelder und Herausforderungen der modernen Gesellschaft. Die mit dem Verkehrswachstum einhergehenden Belastungen gefährden inzwischen die Lebens-, Umwelt- und Standortqualität der Metropolregionen. Eine weitere Zunahme der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) kann die Leistungs- und Funktionsfähigkeit der Metropolregionen im internationalen Wettbewerb beeinträchtigen. Eine zentrale Frage unserer Gesellschaft wird deshalb sein, wie eine Dämpfung des Verkehrsleistungswachstums bei gesellschaftlichem Fortschritt und wirtschaftlichem Wachstum erreicht werden kann.	IV	3	2002			
Verkehrsplanung und Internet: Auf dem Weg zum E-Planning	Thomas Haupt	Der Verkehrsmarkt steht vor gewaltigen Umbrüchen: Wettbewerb im öffentlichen Verkehr, Privatisierung im Individualverkehr, neue Technologien sowie zunehmende Verknappung er „Rohstoffe“ Straßenraum, Kraftstoff, Finanzmittel und Akzeptanz für das Produkt Ortsveränderung stellen neue Herausforderungen an private Haushalte, Industrie, Verkehrsdienstleister, Betreiber und die öffentliche Hand. Durch den Aufbau geeigneter Informations- und Prognosesysteme können die anstehenden Aufgaben besser und effizienter bewältigt werden. Im Folgenden soll aufgezeigt werden, wie diese Prozessgestaltung und die sie unterstützenden Systeme beschaffen sein können, um aktuelle und künftige Aufgaben wirkungsvoll und qualitativ hochwertig zu bewältigen.	IV	3	2002			
Benutzerfreundliche Konzeption und Gestaltung von Parkleitsystemen	Lothar Kehrer, Cristina Meinecke	Parkleitsysteme werden in vielen Städten genutzt, um den Parksuchverkehr und die damit einhergehenden Negativwirkungen zu reduzieren. Bei der Beurteilung der Wirksamkeit dieser Systeme kommt dem Aspekt der „Benutzerfreundlichkeit“ eine zentrale Bedeutung zu, da die Verkehrsteilnehmer die angebotenen Systeme auch ignorieren können. Am Beispiel eines in Bielefeld neu konzipierten Parkleitsystems wird beleuchtet, wie der Begriff „Be-nutzerfreundlichkeit“ unter Berücksichtigung wahrnehmungs- und kognitionspsychologischer Befunde in konkrete Gestaltungsvorschläge umgesetzt werden kann.	IV	3	2002			
parkinfo.com – Online Parkinformationen für Deutschland	Thomas Jerger, Thomas Röhr	Parken ist ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsgeschehens. Und Parken wird zunehmend schwieriger, besonders in Stadtzentren und in Wohnvierteln. Durch die Einführung von Parkraumbewirtschaftungszonen sollen Berufspendler zum Umstieg auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) motiviert und somit Parkflächen für Kunden und Besucher erschlossen werden. Trotz dieser Maßnahmen gehören regelwidrig abgestellte Fahrzeuge und lange Parksuchfahrten zum Alltag.	IV	3	2002			
Das Carsharing-Konzept der Deutsche Bahn AG	Andreas Knie, Bernd Koch, Rolf Lübke	Menschen in Ballungsräumen organisieren ihre Mobilitätsbedürfnisse mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Fahrten im öffentlichen Verkehr werden mit der Nutzung des Fahrrads und des Automobils je nach Bedarfslage kombiniert.	IV	3	2002			
Vom Service zum Instrument	Torsten Fleischer, Günter Halbritter	Der 8. ITS Weltkongress vom 30. September bis 4. Oktober 2001 in Sydney, Australien, war wiederum eine bedeutende internationale Dialogplattform im Bereich der Anwendung neuer Informations- und Kommunikationstechniken (IuK-Techniken) im Verkehrswesen. Dieser Dialog zur Entwicklung und Einführung von Intelligent Transportation Systems (ITS) bezieht sich nicht nur auf die technischen Aspekte der neuen IuK-Techniken im Verkehrsbereich, sondern auch auf die organisatorischen, politischen, gesellschaftlichen und institutionellen Bedingungen der Technikeinführung.	IV	3	2002			
CRM entscheidet	Jamie Anderson	Viele Fahrzeughersteller bieten heute Telematiksysteme an. Wenn es gelingt, über diese Systeme eine Kundenbindung zur Automarke herzustellen, kann dies ein Wettbewerbsvorteil sein.	IV	3	2002			
Informationslogistische Abbildung der logistischen Schachtelung	Bernhard Steckel	Ein durchgängiges, international einsetzbares Sendungsverfolgungssystem lässt sich mit dem Kurzstreckenfunk-Standard Bluetooth verwirklichen. Die logistische Schachtelung, bei der Kollis oder Palletten in Containern verstaut werden, die wiederum auf Waggons und LKW transportiert werden, ist informationstechnisch lückenlos abzubilden. In Kombination mit Tragwagenmodulen, die über eine Ortungseinheit verfügen, ist quasi eine kontinuierliche Sendungsverfolgung möglich.	IV	3	2002			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Integration von Beschaffung und Distribution über Transhipmentpoints	Raimund Klinkner, Philippe Tufinkgi	Die Gestaltung integrierter beschaffungs- und distributionslogistischer Prozesse steht zunehmend im Fokus von Optimierungsbestrebungen in der Unternehmenspraxis, insbesondere im Hinblick auf die nachhaltige Reduzierung der Logistikkosten und der Bestände in der logistischen Kette. In diesem Zusammenhang ist die Integration von bestandslosen Umschlagpunkten in die physischen Prozesse der Beschaffungs- und Distributionslogistik eine erfolgversprechende Strategie. Am Beispiel der Zusammenarbeit der Gildemeister AG mit dem Logistikdienstleister Atege wird deutlich, dass durch effiziente logistische Beziehungen erhebliche Kostensenkungspotenziale entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu erschließen sind.	IV	3	2002			
Zu alt, zu wenige oder nicht praxisorientiert ausgebildet	Kerstin Zapp	Die Große Anfrage an die Bundesregierung zu „Situation und Perspektiven der Ingenieurinnen und Ingenieure in Deutschland“ sowie deren Beantwortung Mitte Januar dieses Jahres haben eine weit reichende Diskussion ausgelöst. Im Mittelpunkt steht der Technologiestandort Deutschland, denn ohne Fachkräfte kein Innovationspotenzial, ohne Innovationen rückläufige Geschäftsentwicklungen. Wie sieht es allgemein für Ingenieure aus und wie steht es in der Verkehrs- und Logistikbranche?	IV	3	2002			
Vom Handelsfachpacker zum Toplogistiker – begrenzt offene Karriereleiter	Ralf Neuhaus	Eine Gesamtübersicht über den logistischen Bildungsmarkt scheint immer noch nicht möglich zu sein. Daher erhebt der Verfasser keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sowohl im universitären als auch im außerakademischen Bildungsbereich herrscht institutionelle und regionale Vielfalt in Ausbildungs- und Prüfungskategorien.	IV	3	2002			
Struktur und Bewertung des Verkehrsinformationsnetzwerks Bayern Info	Hartmut Keller, Thomas Pischner, Peter Pollesch	Im Rahmen des Pilotprojekts BayernInfo (1995 bis 2000) wurde als Bestandteil der Initiative Bayern Online ein integriertes Informationsnetzwerk für den Flächenstaat Bayern in einer ersten Realisierungsstufe voll funktionsfähig aufgebaut. Ausgewählte Komponenten des in Öffentlich-Privater-Partnerschaft durchgeführten Pilotvorhabens sollen nach Abschluss des Projekts in den Regelbetrieb übergehen.	IV	07+08	2001			
Die Verantwortung für den Schienenpersonenfernverkehr	Christoph Häusler	Die Kürzungen der DB AG im Schienenpersonenfernverkehr werfen die Frage auf, ob die DB AG dazu berechtigt ist und ob es einen Aufgabenträger gibt, der diese Kürzungen hätte verhindern können oder müssen.	IV	07+08	2001			
Kundenbindungsmanagement im ÖPNV	Sebastian Kummer, Gerhard Probst	ÖPNV- Marketing steht vor zahlreichen Herausford e rungen: Die Deregulierung und die Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes sorgen für einen wachsenden Kosten- und Erfolgsdruck. Außerdem wird die Zahl der an der Erstellung der ÖPNV- „ Benutzeroberfläche" beteiligten Unternehmen in einem Bedienungsgebiet größer.	IV	07+08	2001			
Partikelvermeidung bei Dieselmotoren	Wolfgang Mattes, Norbert Metz, Gerhard Resch	Moderne PKW-Dieselmotoren erleben heute eine rasant steigende Kundenakzeptanz mit großem Markterfolg in Europa. Die hohe Fahrdynamik, gepaart mit deutlichen Fortschritten beim Fahrkomfort und bei der Akustik, sowie der nach wie vor konkurrenzlos niedrige Kraftstoffverbrauch tragen zu diesem großen Markterfolg bei. So liegt heute der Dieselanteil bei den Neuzulassungen in Ländern wie Belgien, Frankreich oder Österreich bei deutlich über 50 Prozent. Um die ehrgeizigen CO2-Ziele in Europa zu erreichen, ist der Dieselmotor ein unverzichtbarer Bestandteil in der PKW-Fahrzeugflotte.	IV	07+08	2001			
Reformierte Förderrichtlinie	Ludger Macke	Zumindest ein Ziel westeuropäischer Verkehrspolitik ist klar definiert: Der Güterverkehr muss von der Straße verlagert werden auf Bahn und Binnenschiff. „Wir wollen keine endlosen Lastwagenkolonnen von Rotterdam in die Zielregionen des Hinterlands”, verkündet Tineke Netelenbos, Ministerin für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten der Niederlande. Daher sei es höchste Zeit, in den Ländern der Europäischen Union wirkungsvolle Konzepte zu entwickeln, welche die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff nachhaltig fördern.	IV	07+08	2001			
Zukunftsperspektiven und Innovationen im öffentlichen Verkehr	Felix Huber	Zur diesjährigen DVWG-Jahrestagung, die vom 25. bis 28. April 2001 unter dem Titel „Zukunftsperspektiven und Innovationen im öffentlichen Verkehr – Zukunft der Stadtregionen“ stattfand, trafen sich in der Stadthalle von Wuppertal Präsidium, Vorstände, Geschäftsführer, DVWG-Mitglieder und ein interessiertes Fachpublikum. Anlass hierfür war das 100-jährige Bestehen der Wuppertaler Schwebebahn. In einem Fachkongress wurden die zahlreichen Teilnehmerinnen und Teilnehmer über die aktuellen Entwicklungen und Diskussionen bezüglich der Liberalisierung und Wettbewerbsöffnung im Marktsegment „Öffentlicher Verkehr“ informiert.	IV	07+08	2001			
Erste Erfahrungen mit dem neuen deutschen Transportrecht	Jochen N. Roschmann	Bekanntlich gab es in der Bundesrepublik Deutschland im Bereich des Transportrechts – also der Rechtsvorschriften, welche sowohl die Tätigkeiten der Spediteure, Frachtführer und Lagerhalter als auch anderer Verkehrsträger wie Bahn und Binnenschifffahrt sowie den innerdeutschen Flugverkehr regeln – mit Wirkung zum 1. Juli 1998 grundlegende Veränderungen. Welche Auswirkungen haben sich bisher gezeigt?	IV	07+08	2001			
Brennstoffzelle - oder doch Batterie?	Kerstin Zapp	Die Entwicklungsingenieure der führenden Automobilkonzerne sind davon überzeugt, dass Wasserstoff langfristig die Marktmacht von Benzin und Diesel durchbrechen wird. Der Elektroantrieb mit Brennstoffzellen gilt als Alternative zum konventionellen Verbrennungsmotor. Das Elektroauto mit Batteriebetrieb könnte dabei auf der Strecke bleiben – muss aber nicht.	IV	07+08	2001			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Neue Sicherheitsstandards in Straßentunneln	Sabine Vogler	Der 1. Internationale Fachkongress für Verkehr und Sicherheit in Straßentunneln stand unter dem Eindruck der großen Tunnelbrände in den vergangenen Jahren (Mont-Blanc- tunnel/Tauerntunnel) und der damit verbundenen Unsicherheit der Tunnelnutzer. Die internationale Fachwelt diskutierte kürzlich in Hamburg neue Vorschriften und Aspekte zum Schutz von Mensch und Bauwerk sowie Sicherheitsstandards und Betriebserfahrungen in europäischen und außereuropäischen Tunneln.	IV	07+08	2001			
Markteinschätzung von Brennstoffzellen-Kraftfahrzeugen	Ferdinand Dudenhöffer	Kommt mit der Brennstoffzelle die Ablösung des Verbrennungsmotors und wenn ja, wann können wir mit einem Ernst zu nehmenden Serieneinsatz von alternativen Antriebssystemen rechnen? In dem vorliegenden Artikel werden wichtige Einflussfaktoren für die Verbreitung von Brennstoffzellen-Kraftfahrzeugen dargestellt und daraus eine Marktabschätzung abgeleitet.	IV	07+08	2001			
Alternative Finanzierungsform für den privaten Bahngüterverkehr	Bernd Lapp	Mit Beginn der dreistufigen Bahnreform fiel der Startschuss für die Privatisierung des Schienenverkehrs in Deutschland. Die Umwandlung der Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn Aktiengesellschaft zum 1. Januar 1994 ermöglichte es den Privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), sich freien Zugang zum Schienennetz der DB AG zu verschaffen. Mittlerweile stellen sich rund 150 private EVU dem Wettbewerb auf der Schiene.	IV	07+08	2001			
Mehr Sicherheit durch klare Strukturen	Jörg Holzhäuser	Mitte dieses Jahres treten die umstrukturierten Vorschriften für den internationalen Transport gefährlicher Güter auf Schiene und Straße in Kraft. Eine eindeutige stoffbezogene Zuordnung von Beförderungsvorschriften ist jetzt möglich. Somit erhalten die Anwender mehr Rechtssicherheit, die letztendlich zu mehr Transportsicherheit führt.	IV	01+02	2001			
Auswirkungen alternativer Logistikstrategien auf die Güterverkehrsentwicklung	Ingrid Göpfert	Die Entwicklung des Güterverkehrs wird maßgeblich von den in den Unternehmen verfolgten Logistikstrategien beeinflusst. Zugleich stellen die Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrstechnik und weitere Aspekte der Transportwirtschaft Rahmenbedingungen für die Logistikstrategien in Industrie und Handel dar. Je nach Ausprägung üben diese Rahmenbedingungen einen eher förderlichen oder hemmenden Einfluss auf die Entwicklung der industriellen Wertschöpfungssysteme aus. Damit dieser Einfluss positiv wird, sind die Anforderungen der Nachfrager nach Güterverkehrsleistungen an den Ausgang von Neu- und Weiterentwicklungen im Bereich der Transportwirtschaft zu setzen.	IV	01+02	2001			
Attraktivität der Bahn für Kiestransporte	Beat Greuter	Die folgenden Darstellungen basieren auf einer Studie über die „Voraussetzungen und Randbedingungen für den Kiestransport per Bahn“. Sie wurde im Rahmen des INTERREG II-Projekts „Verlagerung des Kiestransports von der Straße auf die Schiene im Alpenrhein- Bodensee-Hochrheingebiet“ des Ad-hoc-Ausschusses „Kiesabbau“ der Deutsch-Schweizerischen Raumordungskommission zwischen Herbst 1998 und Herbst 1999 erarbeitet1.	IV	01+02	2001			
Randwanderung und Verkehr	Stefan Geier, Christian Holz-Rau, Heinz Krafft-Neuhäuser	Die Verkehrsstrukturen in den verdichteten Räumen sind stark von der Randwanderung der Kernstadtbevölkerung geprägt. Die Verkehrsbefragung Berlin-Brandenburg 1998 unterscheidet zwischen „alt eingesessenen“ und „zugezogenen“ Haushalten. Aus den Analysen ergeben sich weitreichende Konsequenzen für die Beurteilung siedlungsstruktureller Konzepte aus Verkehrssicht, für die Struktur von Verkehrsberechnungsmodellen und für Verkehrsbefragungen im KONTIV- und SrV-Design.	IV	01+02	2001			
Wi rtschaftsverkehr in Städten - P roblemlösungen ohne Zukunft?	Horst Hermann Binnenbruck	Es ist kein Streitthema, dass die Transportarbeit auf den städtischen Straßen vielfältigen Behinderungen ausgesetzt ist. Die Güterverteilung in Ballungsräumen verursacht hohen Kostenaufwand und trägt wenig zur gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung bei. In einem bemerkenswerten Aufriss1 hat der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister hierzu festgestellt, dass durch die Verschärfung der Verkehrsprobleme im städtischen Güterverkehr die Zugänglichkeit der Flächennutzungen leide und die Wirtschaft Schaden nehme. Vorgehalten wird der Verkehrswissenschaft, dass sie es versäumt habe, den Wirtschaftsverkehr näher zu analysieren. Strategien zur Problemlösung seien nur ansatzweise vorhanden und nur unzureichend begründbar.	IV	01+02	2001			
Mehr Schein als Sein	Jürgen Hess	Eine ganze Reihe von Marktplätzen, Logistikportalen und Logistikdienstleistern bemüht sich im World Wide Web um die Aufmerksamkeit potenzieller Kundschaft. Doch nicht überall genügt die Qualität dem hohen Anspruch.	IV	01+02	2001			
Ökopunktekürzung im Transit nach Italien - Kombinierter Verkehr kurzfristiger Ausweg?	Christoph Seidelmann	Im Jahr 1992 wurde zwischen der (damaligen) Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und Österreich anlässlich des für den zum 24. Juni 1994 vereinbarten Beitritts ein „Abkommen über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße“ [1] geschlossen, das dann in der Verordnung (EWG) Nr. 363/92 des Rates vom 27. November 1992 [2] umgesetzt wurde. Im Rahmen dieses Abkommens wird der Gütertransit auf der Straße durch Österreich begrenzt durch ein System von Ökopunkten.	IV	01+02	2001			
Kammquerung des Thüringer Waldes	Paulgerd Jesberg	Dass der Neubau von sieben Autobahnprojekten des Verkehrswegeplans Deutsche Einheit (VDE) von 1992 im Gange ist, um eine moderne Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern zu schaffen und bis 2003 fertig zu stellen, wird von der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen.	IV	01+02	2001			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Intelligente Chemielogistik	Michael Baranek, Klaus Georg Becker	Stetig steigende Kostenrelationen, verstärkt durch abnehmende Sendungsgrößen, höhere Lieferfrequenzen, immer höherwertigere Transportgüter sowie steigende Anforderungen der Auftraggeber an die verladende und transportierende Wirtschaft erschweren die Wettbewerbssituation des Güterverkehrsträgers Schiene gegenüber dem Straßenverkehr erheblich. Vor allem der Transport von sensiblen Gütern der chemischen Industrie stellt eine große Herausforderung an die transportierende Wirtschaft dar. Mit geeigneten Transportmitteln des schienengebundenen Güterverkehrs und moderner Technik können entsprechende Güter auf die Schiene geholt werden.	IV	01+02	2001			
Unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen	Kerstin Zapp	Wettbewerbsverzerrungen auf Grund von national unterschiedlichen, politisch gesetzten Rahmenbedingungen für den Straßengüterverkehr gefährden zunehmend den gemeinsamen europäischen Markt. Der Lenkungskreis „Straßenverkehr“ im Deutschen Verkehrsforum hat sich dieses Themas angenommen, um Wettbewerbsnachteile für das deutsche Transportgewerbe aufzuzeigen und Forderungen daraus abzuleiten.	IV	12	2001			
Schweben und Vernetzen, Zu- und Abgang beim Metrorapid - System	Dirk Bruckmann, Alexia Lux, Jörg Schönharting	Nach dem erklärten Willen der Landesregierung Nordrhein-Westfalen wird der Metrorapid bereits 2006 zwischen Düsseldorf und Dortmund pendeln und den Regionalverkehr im Korridor Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund entscheidend verstärken. Kritiker des Vorhabens verweisen auf den bereits mit ICE- und IC-Zügen sowie RE-, RB- und S-Bahnen guten Bedienungsstandard dieses Korridors und befürchten, dass die Geschwindigkeitsvorteile eines Metrorapids auf der technischen Grundlage des Transrapids wegen der kurzen Abstände der Haltepunkte nicht zur Geltung kommen werden.	IV	12	2001			
Lärmarmer Flugverkehr möglich?	Kerstin Zapp	Durch eine Reihe aerodynamischer Finessen und neuer Triebwerke konnte die Lärmwirkung moderner Flugzeuge in der zivilen Luftfahrt seit den 70er Jahren um etwa zehn Dezibel reduziert werden. Das entspricht einer Halbierung der vom menschlichen Ohr wahrgenommenen Lautstärke. Inwiefern die Triebwerk- und Flugzeughersteller künftig von weiteren Reduktionspotenzialen ausgehen, beschreibt dieser Bericht, der zum Teil auf Informationen des Lufthansa-Pressedienstes beruht.	IV	12	2001			
Rabattkarten im europäischen Bahnverkehr	Martin Schiefelbusch	Persönliche Rabattkarten – in Deutschland die Bahncard – gehören zum Angebot der meisten westeuropäischen Bahnen im Personenverkehr. Die Gestaltung dieser Angebote und die dahinter stehenden Strategien sind jedoch sehr erschieden. Dieser Beitrag führt die unterschiedlichen Konzepte in einer vergleichenden Betrachtung zusammen.	IV	12	2001			
Die Bahn muss leiser werden	Christoph Müller	Dass Lärm zu gesundheitlichen Schäden führt, ist keine Neuigkeit. Auf Grund immer weiter steigender Mobilität ist das Thema Lärm im Verkehrssektor sehr wichtig. Die Eisenbahn hat sich in der Vergangenheit bei der Bekämpfung von Lärm eher zurückgehalten und wurde höchstens dazu verpflichtet, Lärmschutzwände als passives Mittel aufzustellen. Aber gerade die aktive Lärmbekämpfung wird zunehmend wichtig und von den Bahnen jetzt auch so erkannt, denn der Bahnverkehrslärm ist nicht nur ein Umweltproblem, sondern ein massives ökonomisches Zukunftsproblem der europäischen Bahnen.	IV	12	2001			
Entertainment und Sicherheit rücken nach vorn	Interview	Der Fahrgast will wissen, wohin seine Reise geht und wann er wo ankommt, kein Zweifel. Fahrgastinformationssysteme sind deshalb nicht mehr wegzudenken aus Bahnen oder Bussen, von Bahnhöfen oder Bushaltestellen. Und ihre Bedeutung nimmt stetig zu. Über Trends und wirtschaftliche Aussichten der Branche sprach die Redaktion mit Fritz Meister von der Kölner Firma meister electronic gmbh, die seit 30 Jahren elektronische Problemlösungen für Verkehrsbetriebe anbietet.	IV	12	2001			
Trend zu immer größeren Schiffen	Eike Lehmann	Schiffbautechnisch betrachtet ist der Bau von immer größeren Containerschiffen kein großes Problem. Begrenzt wird das Wachstum eher durch die vorhandenen Infrastrukturen in den Häfen und das mit der Beschäftigung der „Riesen“ verbundene Betriebsrisiko.	IV	12	2001			
Mobilität 2020 – Zukunftsszenarien zum Personenverkehr in 20 Jahren	Jürgen Holzwarth, Hans-Christian Winter	In den vergangenen Jahren wuchs der Personenverkehr in der Bundesrepublik kontinuierlich. Sinkende Realeinkommen, sprunghaft gestiegene Treibstoffpreise und zunehmende Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur haben daran wenig geändert. Ob diese Entwicklung auch bis ins Jahr 2020 gilt, ist zumindest fraglich (siehe Abb. 1).	IV	12	2001			
Verkehrsprognose 2015	Klaus Gresser, Bernd Kollberg, Walter Konanz, Stefanos Kotzagiorgis, Hans-Ulrich Mann, Holger Platz, Ralf Ratzenberger, Walter Schneider, Markus Schubert, Peter Tabor	Für die bevorstehende Überarbeitung des aus dem Jahr 1992 stammenden Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sowie generell für die Bewertung von Verkehrsinfrastrukturprojekten beauftragte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsprognose 2015, bestehend aus BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Freiburg, ifo Institut für Wirtschaftsforschung, München, Intraplan Consult GmbH, München (Federführung), und PLANCO Consulting GmbH, Essen, mit der Durchführung einer langfristigen Prognose des Personen- und des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland.	IV	12	2001			
Bundesverkehrswegeplanung	Peter Gehrung, Joachim Hugo, Reinhard Weber	Im Zuge der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans von 1992 sind zahlreiche neue Ansätze bei der Bewertungsmethodik entwickelt worden. Im vorliegenden Beitrag werden bedeutsame Aspekte dieser Methodenmodernisierung skizziert.	IV	12	2001			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
EU-Kommission legt Vorschlag für Verhandlungsposition vor	Christian Dahm		IV	12	2001			
Bus-Bahn-Systeme im Gespräch	Jürgen Burmeister	Die Vorteile der spurgeführten Straßenbahnen (schnell, komfortabel, mittelgroße Kapazitäten) mit den Vorteilen des flexiblen und kostengünstigeren Busses zu verbinden, ist der Ansatz der Bus-Bahn-Systeme. Sie werden nach ersten Versuchen vor etwa 20 Jahren wieder verstärkt diskutiert. Angesichts angespannter Finanzlagen suchen viele Städte besonders auch in Frankreich nach Möglichkeiten, mit preisgünstigeren Systemen ihre Verkehrsprobleme zu lösen und neue Kunden für den Nahverkehr zu gewinnen.	IV	12	2001			
EU - Postliberalisierung kommt	Christian Dahm		IV	11	2001			
Beihilfen zur Verkehrskoordinierung	Ulrich Stockmann	Große Herausforderungen erwarten die europäische Verkehrspolitik. Dem massiven Anstieg des Transportvolumens, überwiegend auf der Straße und in der Luft, steht die ineffiziente Nutzung der Infrastrukturen gegenüber. Die Folgen sind Überlastungserscheinungen und eine drastische Zunahme der Umweltbelastungen.	IV	11	2001			
Modellierung sozialer Raum - Zeit - Strukturen	Werner Schubert	Grenzgebiete zwischen wissenschaftlichen Disziplinen sind ein ergiebiges Feld für synthetische Untersuchungen, weil sich in idealer Weise Methodik und Instrumentarium der Einen wirkungsvoll verbinden lässt mit den Tatbeständen der Anderen, die Darstellung ihrer Gesetzmäßigkeiten damit zwar in anderem Licht, gerade deswegen aber sehr plastisch erfolgt.	IV	11	2001			
Trennung Infrastruktur und Betrieb	Mirko C.A. Schnell	Die Diskussion über die Trennung von Infrastruktur und Betrieb im deutschen Schienenverkehr hat in den vergangenen Monaten zu zahlreichen Statements von politischer und wissenschaftlicher Seite geführt. Dabei ist die Bundesregierung einer politischen Ent-scheidung, ob und wie die Heraustrennung der Infrastruktur aus der DB AG erfolgen soll, nicht näher gekommen.	IV	11	2001			
Selbstorganisation im Verkehr	Dietrich Reister	Wachsender Mobilitätsbedarf verlangt Bereitstellung von mehr Transportkapazität, angesichts der schon kritischen Verkehrsdichte jedoch ohne analoge Erhöhung der Verkehrsmengen. Zugleich wird mehr Transporteffizienz und -qualität sowie Umweltverträglichkeit des Verkehrs erwartet. Die gleichzeitige Erfüllung dieser Ziele verlangt generelles Überdenken der bisherigen Grundsätze und Randbedingungen für Verkehrsmanagement. Wie nachfolgend erläutert, gibt es eine Reihe von Gründen, weshalb das Konzept der Selbstorganisation, das in der Natur vielfältig und mit Erfolg angewendet wird, auch für die Bewältigung der Verkehrsprobleme eine interessante Chance bietet.	IV	11	2001			
Indiens Staatsbahnen – die Lebensadern des Landes	J.S. Mundrey	Mit einer Länge und einer Breite von jeweils mehr als 2700 km und einer Bevölkerung von mehr als einer Milliarde Menschen kann der indische Subkontinent das Hauptverkehrsaufkommen nur mit einem effizienten und flexiblen Bahnsystem bewältigen. Seit Gründung der Indischen Staatsbahnen IR vor 146 Jahren konnten diese dank beständigem Ausbau und Verbesserungen die von ihnen erwartete Rolle erfüllen, nämlich den anfallenden Verkehr zu befördern. Mit der Öffnung der indischen Wirtschaft und einem voraussichtlich nun rascher ansteigenden Bruttosozialprodukt haben die Staatsbahnen auch Strategien ausgearbeitet, um das steigende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können.	IV	11	2001			
Bahngipfel in Dortmund	Christoph Müller	Im November 2001 findet nun schon der dritte Bahngipfel rail#tec statt. Vom 19. bis zum 21. November tre ffen sich in den Dortmunder Westfalenhallen erneut Fachleute aus der Bahnbranche. Die Mischung einer umfangreichen Kongress- und Diskussionsveranstaltung mit einer Fachmesse zur Produkt- und Firmeninformation hat sich etabliert.	IV	11	2001			
Straßenverkehrsprojekte Deutsche Einheit – eine Erfolgsgeschichte	Armin Keppel, Reiner Steffenbröer	Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist die zügige Realisierung der sieben Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße, von der entscheidende Impulse zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur Angleichung der Lebensverhältnisse in Ost und West erwartet werden. Das Baugeschehen hat darüber hinaus eine hohe Beschäftigungs- und Konjunkturwirkung und ist ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung des Wirtschaftsstandorts Deutschland.	IV	11	2001			
Hochgeschwindigkeitsverkehr auf DB-Strecken	Eberhard Jänsch	Am 2. Juni 1991 begann mit dem Betriebseinsatz des InterCity Express (ICE) der Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) in Deutschland. Die schnelle Fahrt auf Neubaustrecken (NBS, bis 280 km/h) und Ausbaustrecken (ABS, bis 200 km/h) verkürzte die Reisezeiten bei einer Fahrt mittlerer Reiseweite (350 km) um etwa eine bis zwei Stunden. Der Verkehrserfolg hat sich in dem erwarteten Umfang eingestellt. Nach zehn Jahren Betriebsalltag hat das Angebot HGV nichts von seiner Attraktivität eingebüßt, jedoch braucht es neue Impulse durch weitere Reisezeitverkürzungen und optimale Netzverknüpfungen.	IV	11	2001			
Franchising in der Verkehrswirtschaft	Marcus Einbock, Sebastian Kummer	Franchising spielt im Wi rtschaftsleben eine zunehmend größere Rolle. Gegenwärtig existieren mehr als 720 Franchisesysteme, deren Umsatzvolumen bei etwa 38 Mrd. DEM liegt [vgl. DFV 2000]. Franchising erlaubt eine rasche Marktausdehnung, eine hohe und kostengünstige Adaptionsfähigkeit an regionale Gegebenheiten sowie ein explosionsartiges Wachstum junger Unternehmen mit reproduzierbarer Geschäftsidee mittels Kapitalbereitstellung des Franchisegebers. Nicht zuletzt auf Grund dieser Möglichkeiten findet das Konzept vor allem im Handel und in den Dienstleistungsbranchen Anwendung.	IV	11	2001			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Internationalisierung, Diversifikation und Integration	Christoph Dörrenbächer, Stefano Vescovi	Welche Rolle die Bahn im europäischen Gütertransport in Zukunft spielen soll und mit welchen Mitteln dies zu erreichen ist, ist Gegenstand intensiver Diskussionen auf nationaler wie supra-nationaler Ebene. Während hier die Politik uneins ist, haben einige Bahnunternehmen bereits mit der Reorganisation ihrer Unternehmensstrukturen und Geschäftspolitiken begonnen.	IV	11	2001			
Wirtschaftliche Fahrwegerhaltung	Michael Zuzic	Immer knapper werdende Ressourcen, immer höhere Anforderungen an die Qualität und an die Sicherheit und immer kürzere Geschäftszyklen zwingen uns, völlig neue Wege bei der Instandhaltung der Fahrweganlagen zu beschreiten.	IV	11	2001			
Der digitale Datenaustausch zwischen Flugzeug und Bodenstellen - eine Voraussetzung für Free Flight	Niels-H. Stark	Die Airlines erwarten während der sommerlichen Hauptreisezeit erneut einen Zuwachs bei den Verspätungen, die in Europa im vergangenen Jahr durchschnittlich 5,4 Minuten pro Flug betrugen. Es wird in diesem Zusammenhang oft vom überfüllten Luftraum gesprochen. Gerade in Europa stellt sich das Problem jedoch anders dar.	IV	10	2001			
Tourenplanungssoftware - ein Vergleich für den niederländischen Markt	Marcel J. Kleijn	Im vergangenen Jahr hat das Unternehmen NEA Transport research and training, ein niederländisches Forschungsinstitut, welches sich auf die Probleme der Transportwirtschaft spezialisiert hat, sieben verschiedene Tourenplanungssysteme, die in den Niederlanden angeboten werden, verglichen. Die Untersuchung baut auf vorherigen Tests in 1987, 1991 und 1993 auf. In diesem Kurzbericht werden die Ergebnisse präsentiert.	IV	10	2001			
Erfreuliche Entwicklung	Thomas Hartig	Im Schnittpunkt internationaler Verkehrswege entsteht in unmittelbarer Nähe des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg und damit der größten Baustelle Europas das moderne Industrie- und Logistik- Centrum der Landeshauptstadt Magdeburg.	IV	10	2001			
Call A Bike - Kein Fahrradverleihdienst im herkömmlichen Sinn	Brigitte Günther, Grit Schönfeld, Irina Schumacher	Die innerstädtische Verkehrsproblematik wird bei der Verfolgung bereits einfacher Wege von A nach B bewusst: Stau, Parkplatzsuche, hohe Kosten und Zeitaufwand stellen den Verkehrsteilnehmer und dessen Nerven oft auf harte Belastungsproben.	IV	10	2001			
Stadtlogistik mit Erfolg	Heike Flämig, Christian Schneider	Seit 1995 fördert die Landesregierung Nordrhein-Westfalen kommunale und regionale Modellprojekte zur Stadtlogistik. Aus einer Vielzahl an Bewerbungen wurden 20 Modellstädte und -regionen ausgewählt, denen in der Laufzeit ein Gesamtfördervolumen von knapp 10 Mio. DEM zur Verfügung gestellt wurde.	IV	10	2001			
Einbindung innovativer Zukunftstechnologien in das Verkehrsmanagement	Chokri Mokrani	Zunehmend setzen Unternehmen und Behörden auf Telematik. Der Blick in die Zukunft des Verkehrs lässt Signalbau Huber schon heute neuartige Technologien testen, die in diesem Jahrtausend entscheidend zur Nachhaltigkeit der Mobilität beitragen werden.	IV	10	2001			
Signale aus dem All für die Bahn	Axel Schwarz	Das Problem ist nicht neu: Die öffentlichen Kassen sind leer, der Schienenverkehr soll gefördert werden, viele Nebenstrecken sind mit der heutigen Ausstattung und Finanzierung als hochgradig defizitär anzusehen. Die aufwändige Leit- und Sicherungstechnik der Bahn ist im heutigen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern nicht konkurrenzfähig. Ausschau nach neuen Techniken ist demzufolge notwendig.	IV	10	2001			
Die Güterstraßenbahn von Dresden	Christoph Müller	Innerstädtischer Güterverkehr ist die Domäne des Straßenverkehrs. Gelegentliche Ausnahmen der Vergangenheit zeigten eher, dass der Schienentransport von Waren innerstädtisch kaum oder nicht möglich ist. Ein neuer Versuch für ein spezielles Einsatzgebiet wird jetzt in Dresden umgesetzt.	IV	10	2001			
Akzeptanz innovativer Verkehrsinfomationssysteme	Martina Neuherz, Verena Patz, Robert Schröder	BayernInfo ist ein Demonstrationsvorhaben (1995 bis 2000), das im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsprogramms „Bayern online“ initiiert wurde. Ziel von Bayerninfo ist es, durch die informationstechnische Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel eine effizientere Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern, eine rationale Verkehrsmittelwahl und die Bildung umweltentlastender Wegeketten zu ermöglichen.	IV	10	2001			
Kostentransparenz durch automatisiertes Frachtencontrolling	Bernhard van Bonn, Hans-Thomas Nürnberg	Heterogene Distributions- und Beschaffungsstrukturen resultieren nicht selten in ebenso differenzierten Tarifkonstrukten, die ein Unternehmen mit seinen Logistikdienstleistern im Laufe der oft langjährigen Zusammenarbeit aufgebaut hat. Eine detaillierte Kontrolle einzelner Transportabrechungen ist häufig ob des vorliegenden „Tarifdschungels“ nicht möglich. Andererseits basieren gerade langjährige Kooperationen zwischen Verlader/Empfänger auf der einen Seite und Logistikdienstleistern auf der anderen Seite auch auf einem gewissen Vertrauensverhältnis. Dies führt dazu, dass ein detailliertes Controlling der Lieferdaten und Abrechnungen sowie eine Bewertung der erbrachten Transportdienstleistung oft gar nicht oder nur sporadisch durchgeführt wird .	IV	10	2001			
Fußgängerleitsysteme	Patrick Wenzel	Leitsysteme lenken Verkehrsströme. Im Straßenverkehr übernimmt dies beispielsweise die Straßenwegweisung, welche die speziellen Belange von Fahrzeugverkehrsströmen berücksichtigt. Entsprechend brauchen auch Fußgänger angepasste Leitsysteme. Hierfür sind bereits die verschiedensten Lösungen entwickelt worden und es kommen immer noch neue hinzu.	IV	10	2001			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Einnahmeaufteilung in Verkehrsverbünden - ein Vorschlag	Ulrich O. Vaubel	In Deutschland sind Verkehrsverbünde in den verdichtet besiedelten Räumen weitgehend zum Standard geworden. Man betrachtet sie als ein sehr wirksames Mittel, um dem verkehrspolitischen Ziel einer Attraktivitätsverbesserung und Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs näherzukommen. Weltweit hat sich diese Einschätzung jedoch (noch?) bei Weitem nicht durchgesetzt. Bedeutendstes Gegenbeispiel ist vermutlich Japan. Dort ist das öffentliche Verkehrsangebot herausragend gut – aber jede (Privat-) Bahn kassiert ihre Fahrpreise (und kontrolliert penibel ihre Fahrscheine) selbst.	IV	10	2001			
Neue Ideen für die Kosten - und Leistungsrechnung in Bahnunternehmen	Jonas Buchholz	Der Aufsatz gibt in Auszügen die Inhalte einer an der Universität Dortmund abgeschlossenen Dissertation1 wieder. Diese Arbeit wurde im Stipendienprogramm der Alfried Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung zur Förderung von Doktoranden auf dem Gebiet der Verkehrswissenschaften gefördert.	IV	10	2001			
Individuelle und kollektive Systeme sollten kooperieren	Klaus J. Beckmann, Dirk Serwill, Thomas Wehmeier	Vom Einsatz kollektiver und individueller Zielführungssysteme – insbesondere dynamischer Art – wird eine Steigerung der Effizienz und der Verträglichkeit städtischer und großräumiger Verkehre erwartet. Die zurzeit betriebenen Zielführungssysteme sind allerdings nicht aufeinander abgestimmt und ihre Betreiber verfolgen unterschiedliche Strategien. Zur Klärung dieser Probleme wurde geforscht.	IV	10	2001			
Telematik - bald unentbehrlich?	Klaus Strautmann	In den vergangenen Monaten gab es kaum eine Diskussion, in der nicht im Zusammenhang mit modernem Fuhrparkmanagement das Wort Telematik in den Mund genommen wurde. Wenn über die Rolle der Telematik im Fuhrparkmanagement gesprochen wird, muss man sich vor Augen halten, dass Deutschland erst am Anfang einer weitreichenden Entwicklung steht. Der Einstieg in diese Technologie lohnt sich – aber nur nach klaren Zielvorgaben und mit deutlich formulierten Vorstellungen.	IV	9	2001			
Intelligentes Fuhrparkmanagement für große und kleine Betriebe		Die Welt wird immer mobiler. Der Verkehr auf Schiene, Straße und in der Luft wird zunehmend dichter. Gesucht sind Unternehmen, die mit innovativen Telematiklösungen für einen schnellen, reibungslosen sowie sicheren Warentransport sorgen und dabei mögliche Kosteneinsparungspotenziale im Auge behalten.	IV	9	2001			
Kooperationsmöglichkeiten der Häfen Düsseldorf und Neuss?	Florian Schwarz, Alex Vastag	Können die in unmittelbarer Nachbarschaft beiderseits des Rheins liegenden Häfen Düsseldorf und Neuss durch eine Kooperation ihre Position im Wettbewerb verbessern? Welche Ansätze für eine Kooperation existieren dabei und welche Synergiepotenziale können erschlossen werden? Diesen Fragestellungen ging das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) im Auftrag der Häfen Düsseldorf und Neuss nach.	IV	9	2001			
Reisebusse: Wohin geht die Fahrt ?	Daniel Wälti	Mit der Präsentation der neuen Baureihe TopClass 400 hat Setra in diesem Jahr gezeigt, in welche Richtung sich der Reisebus in Zukunft entwickeln wird. Neben einem ansprechenden, zeitlos modernen Design ist vor allem der immer stärker werdende Einsatz von sicherheits- und komfortsteigernden Elementen wichtig, die das Reisen im Bus sowohl für den Passagier als auch für den Fahrer zu einem entspannenden Erlebnis werden lässt.	IV	9	2001			
Nachfrageabschätzung für Swissmetro	Georg Abay	Die Swissmetro ist die Idee für ein neues, unterirdisches Verkehrsmittel der Zukunft, das die wichtigsten Agglomerationen der Schweiz miteinander verbinden würde. Sie würde in einer unterirdischen Röhre mit über 400 km/h verkehren, wobei die Fahrzeuge im Teil-Vakuum, unter Anwendung der Magnetschwebetechnik (siehe Transrapid) angetrieben würden. Ob die Swissmetro realisiert werden kann, hängt in erster Linie von ihrer Wirtschaftlichkeit ab. Um die Frage der Wirtschaftlichkeit beantworten zu können, stellt sich als erstes die Frage, wieviel Verkehr sie generieren würde.	IV	9	2001			
Welcher Kraftstoff treibt künftig den Linienbus an?	Jürgen Burmeister	Die Weiterentwicklung des Dieselmotors zur Entlastung der Umwelt sowie die Anwendung alternativer oder zukunftsgerichteter Antriebstechniken – dies sind die Aufgaben, vor denen Industrie und Verkehrsunternehmen gleichermaßen stehen. In welche Richtung sich derzeit die Technik entwickelt, zeigt in Ausschnitten dieser Beitrag.	IV	9	2001			
München auf dem Weg zu einem integrierten Mobilitätsmanagement	Oliver Faltlhauser, Martin Schreiner	In kaum einer mitteleuropäischen Stadt bewegt sich momentan mehr im Bereich Verkehr und Mobilität als in der bayerischen Landeshauptstadt, die bei der Verleihung des europäischen Mobilitätspreises – Mobility Award 2000 – den ersten Platz erreichte und dafür den „Grand Prix 2000“ erhielt.	IV	9	2001			
Zukunft für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr	Gunther Ellwanger	In der EU wurden im Jahr 1999 von neun Bahnen bereits 52,7 Mrd. Personenkilometer (Pkm) mit Hochgeschwindigkeitszügen erbracht, ein Fünftel des gesamten Schienenpersonenverkehrs (292 Mrd. Pkm). Seit Juni 2001 werden in Europa über 3000 km Neubaustrecken befahren, im Jahr 2010 sollen 6000 km in Betrieb sein.	IV	9	2001			
Telematiksysteme: Großes Potenzial für Hersteller von Hard - und Software	Bernd Karpfen	Die Unternehmensberatung Roland Berger geht davon aus, dass das Umsatzvolumen im Bereich der Verkehrstelematik von gegenwärtig 300 Mio. DEM auf 4 Mrd. DEM im Jahr 2010 wachsen wird. Von diesem Boom will auch die OHB Teledata AG in Bremen profitieren.	IV	9	2001			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Transrapid urban?	Michael Hascher, Stefan Zeilinger	Die Anbindung des Münchner Flughafens an das Stadtzentrum mittels einer Magnetbahnstrecke ist eines von zwei Projekten für Transrapid-Referenzstrecken, die innerhalb der großstädtischen Verkehrsverbünde bleiben. Die Planungen hierzu bedürfen im Vorfeld in vielfältiger Weise nüchterner Betrachtungen und Urteile. Nachstehend wollen wir auf historische Parallelen und Phänomene aufmerksam machen, die aus Sicht der Verkehrsgeschichte in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen.	IV	9	2001			
LKW-Maut - Weichen richtig gestellt?	Andreas Kossak	Am 1. Januar 2003 soll auf den Bundesautobahnen mit der Erhebung entfernungsabhängiger Gebühren für schwere LKW und Fahrzeugkombinationen ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht begonnen werden. Nach Aussagen von Bundesverkehrsminister Bodewig im Februar diesen Jahres wird mit „Hochdruck an der Vorbereitung für die Einführung der elektronischen Fahrzeugerfassung gearbeitet“. Der Minister zeigt sich überzeugt: „Die Weichen sind gestellt“. Kurze Zeit später drang aus dem Bundesverkehrsministerium eine neue Sprachregelung. Danach wolle man sich hinsichtlich der Betriebsaufnahme nicht mehr auf den Termin 1. Januar 2003 festlegen, sondern lediglich auf das Jahr 2003; das wurde in der Folge mit der Formulierung ansatzweise dementiert, Ziel sei nach wie vor der 1. Januar 2003.	IV	9	2001			
Professionelles Netzwerkmanagement - ein Weg aus der Bahnkrise	Tobias Bernecker, Michael Reiß	Als Antwort auf die neuerliche Krise der Deutsche Bahn AG wird immer häufiger eine „Reform der Bahnreform“ gefordert. Die Lösungsvorschläge für den Turnaround umfassen neben Personalabbau, Subventionsaufbau, der Herauslösung des Streckennetzes aus dem Konzernverbund und einer forcierten Privatisierung auch optimierte organisatorische Strukturen.	IV	9	2001			
Hypothetische Märkte als Befragungsthema	Kay Axhausen, Gerd Sammer	Vorgestellt wird das Verfahren der „stated responses“ in ihren Grenzen und Möglichkeiten. Dabei werden sowohl die verschiedenen Formen dieses Befragungsansatzes dargestellt als auch die Voraussetzungen für deren Anwendung. Besondere Aufmerksamkeit erhalten die Probleme bei der Anwendung und die Positionierung solcher Verfahren im gesamten Forschungsprozess. Dieser Aufsatz ist Teil einer Gruppe von Beiträgen im Internationalen Verkehrswesen, die zum ersten Mal bei einer Veranstaltung des Schweizer Nationalen Forschungsprogramms 41 im März 2000 in Zürich vorgestellt wurden.	IV	9	2001			
Deutschland: Renaissance des Schienenpersonennahverkehrs	Ernst-Jürgen Schröder	Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs als die zweite Stufe der Bahnstrukturreform hat vor allem in Baden- Württemberg zu einer Renaissance stillgelegter Schienenstrecken geführt. Weitere Erfolgsträger dieser Entwicklung waren neben den privaten, teilweise erst neu entstandenen Eisenbahngesellschaften und kommunalen Zweckverbänden die (verkehrs)politischen Akteure vor Ort und im Land.	IV	6	2001			
Vom Frachtflieger zum Logistikdienstleister	Dietrich Seidl	Die anhaltende Globalisierung und der technologische Fortschritt, vor allem im Bereich der Informationstechnologie, haben in der Industrie dazu geführt, dass die Logistik der Vertriebs- und Versorgungsketten zu einem entscheidenden Erfolgsfaktor im Wettbewerb geworden ist. Global agierende Unternehmen sind auf weltweite und sehr komplexe Logistiksysteme angewiesen, in denen die Luftfracht ein zentrale Rolle spielt.	IV	6	2001			
Elektronische Marktplätze für die Luftfrachtbranche	Richard Klophaus	In der Luftfrachtbranche mit seiner Traditionellen Rollenverteilung zwischen Versendern, Spediteuren und Airlines vollzieht sich im Zeichen des E-Commerce ein dramatischer Wandel in den Geschäftsbeziehungen. „Neue Intermediäre“ und elektronische Marktplätze verändern die Informations- und Transaktionsprozesse zwischen den Marktteilnehmern und führen zu gänzlich neuen Serviceangeboten in der Luftfrachtlogistik.	IV	6	2001			
Grußwort zur VDV- Jahrestagung 2001	Dieter Ludwig	In diesem Jahr lädt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu seiner Jahrestagung nach Dortmund ein. Die Dortmunder Stadtwerke AG (DSW) als Gastgeber bietet für die Teilnehmer der Tagung zusammen mit dem Verband ein attraktives Fach- und Rahmenprogramm. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei, das „neue“ Dortmund vorzustellen, eine moderne, im Strukturwandel befindliche Stadt, in der wenig an die traditionellen Assoziationen erinnert, die man gemeinhin mit dem von Kohle und Stahl geprägten Ruhrgebiet verbunden hat.	IV	6	2001			
Fahrkurven ja, aber die richtigen	Wolfgang Wirth	Als Fahrkurve wird die bei enger Kurvenfahrt vom Fahrzeug überstrichene Fläche bezeichnet. Fahrkurven sind für die Straßenplanung wichtig. Sie können entweder theoretisch mittels mathematischer Simulationsmodelle oder empirisch durch 1:1-Fahrversuche mit nachträglicher Vermessung ermittelt werden. Der ersten Methode haften einige Ungenauigkeiten und Einschränkungen an, für die zweite gab es bisher kein zufriedenstellendes Aufnahmeverfahren. Mit der an der Universität der Bundeswehr München entwickelten kinematischen GPS-Vermessung lassen sich Fahrkurven beliebiger Fahrzeuge mit 5-mm-Genauigkeit aufzeichnen und digital wiedergeben. Damit können für definierte Bemessungsfahrzeuge unter definierten Randbedingungen endlich objektive Fahrkurven gewonnen werden, die auch die durchschnittliche Fahrzeugführerpraxis realistisch berücksichtigen.	IV	6	2001			
Der Weltverkehrsmarkt - Gute Investitionsaussichten für die Zukunft	Borislav Bjelicic, Carsten Sudhölter	Die Investitionsausgaben für Fahrzeuge und Infrastruktur erreichen jährlich beachtliche Summen. Jedes Jahr werden mindestens 300 Mrd. USD in neue Transportfahrzeuge und die dazugehörige Infrastruktur in den Bereichen Seeschifffahrt, Luft-, Schienenund gewerblicher Straßenverkehr investiert.	IV	6	2001			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Luftfracht aufs richtige Gleis gesetzt	Axel Schwarz	Die Luftfracht boomt weltweit. Mehr als 20 Mio. t werden jährlich um den Globus transportiert, Tendenz stark steigend (fünf bis neun Prozent pro Jahr). Das sind zwar weniger als ein Prozent der gesamten weltweiten Tonnage, der Sendungswert liegt jedoch bedeutend höher. In den nächsten 20 Jahren soll das Aufkommen auf 60 Mio. t steigen. Bedeutende Rollen auf diesem Markt spielen die Lufthansa Cargo AG, die Nummer 1 der Welt in der Luftfrachtbeförderung, und der Frankfurter Flughafen, der Umschlagplatz Nummer 1 in Europa und Nummer 8 der Welt.	IV	6	2001			
Wie wann wohin für wieviel?	Simone Brehl, Martin Surmann	Die Kundenorientierung von Verkehrsunternehmen gewann in den vergangenen Jahren immer mehr an Bedeutung. Viele Unternehmen sehen heute den Kunden als Mittelpunkt ihres Geschäftsinteresses und nicht mehr nur als „Beförderungsfall“. Neben einem umfassenden qualitativ hochwertigen Angebot gewinnt der Service, der dem Kunden entgegengebracht wird, immer mehr an Bedeutung. Zu diesem Service zählt unter anderen auch das Anbieten von statischen und dynamischen Informationen an den Kunden.	IV	6	2001			
"Intelligente" Züge	Klauspeter Martens	Im vernetzten Leistungsangebot der Bahn kommt der aktuellen Fahrgastinformation wachsende Bedeutung zu. Bereits zur Expo 2000 verkehrten die ersten „intelligenten“ Züge mit einem satellitengestützten System zur Fahrgastinformation sowie mit Fahrkarten-Selbstbedienung auf der Demonstrationsstrecke Bielefeld – Dissen – Bad Rothenfelde.	IV	6	2001			
Mit Internet und Handy auf Parkplatzsuche in Kiel	Rainer Bohn, Hans Protschka	Ende 2001 erhält die Innenstadt der Landeshauptstadt Kiel ein neues und sehr modernes elektronisches Parkleitsystem (EPLS) im öffentlichen Verkehrsraum. An dem Projekt sind 13 Parkhäuser und drei Großparkplätze beteiligt. Die Fertigstellung ist für Oktober 2001, die Inbetriebnahme für Mitte November 2001 vorgesehen. Ab 2002 sollen die Parkplatzinformationen und die wichtigsten Daten zu den einzelnen Parkhäusern (Belegungsgrade, Tarife, Service und anderes) auch im Internet abrufbar sein.	IV	6	2001			
Die Qualität der Deutschen Bahn AG	Karl-Dieter Bodack	Eine der Ursachen für die Verschlechterung der Marktposition der Deutschen Bahn AG ist offensichtlich die im Kontext der Verkehrsmärkte unzureichende Qualität. Es werden die Ursachen diskutiert und Möglichkeiten zur generellen Verbesserung der Dientleistungsqualität aufgezeigt. Dazu kann die neue europäische Norm „Öffentlicher Personenverkehr“ beitragen. Voraussetzung ist jedoch, dass durch qualifizierte Organisationsentwicklungen, durch eine qualitätsorientierte Unternehmenskultur und durch Marketingstrategien die Qualität substanzielles Element aller Aktivitäten werden kann.	IV	6	2001			
Hypothetische Märkte als Befragungsthema	Kay Axhausen, Gerd Sammer	Vorgestellt wird das Verfahren der „stated responses“ in ihren Grenzen und Möglichkeiten. Dabei werden sowohl die verschiedenen Formen dieses Befragungsansatzes dargestellt als auch die Voraussetzungen für deren Anwendung. Besondere Aufmerksamkeit erhalten die Probleme bei der Anwendung und die Positionierung solcher Verfahren im gesamten Forschungsprozess. Dieser Aufsatz ist Teil einer Gruppe von Beiträgen im Internationalen Verkehrswesen, die zum ersten Mal bei einer Veranstaltung des Schweizer Nationalen Forschungsprogramms 41 im März 2000 in Zürich vorgestellt wurden.	IV	6	2001			
Trends in der Logistik	Eckhard-Herbert Arndt	Das boomende E-Commerce-Geschäft hat der breiten Öffentlichkeit vor Augen geführt: Es muss Einiges passieren, damit aus dem bequemen Bestellen einer Ware über das Internet auch die schnelle Bereitstellung des Guts vor der eigenen Haustür wird. Etwas, dass über den bloßen Transport der Waren hinausgeht. Die Deutsche Post World Net (DPWN) hat es in und mit ihrem breit angelegten Werbefeldzug zur Einstimmung auf den Börsengang am 20. November vergangenen Jahres verstanden, deutlich zu machen, was alles passieren muss, damit auf einen Mausklick auch ein Klingeln an der eigenen Haustür und damit die Übergabe der Ware erfolgt.	IV	5	2001			
"3-Stufen-Modell" als Lösungsansatz ?	Karl-Hartmut Blesik, Rüdiger Munzert	Im Rahmen der ersten und zweiten Stufe der Bahnreform in Deutschland wurde eine organisatorische Trennung zwischen Netz und Betrieb im Bahnsektor eingeführt. Nahezu das gesamte deutsche Schienennetz befindet sich im Eigentum der DB Netz AG und nahezu der gesamte Schienentransport wird von den Transport-AGs der DB AG (einer Management-Holding) abgewickelt. Die DB AG, und als deren hundertprozentige Tochter auch die DB Netz AG, sind vollständig im Bundesbesitz. Die Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung hat nun kürzlich vorgeschlagen, das Netz aus dem DB-Konzern herauszulösen und in ein Bundesnetz und mehrere Landes- und Kommunalnetze, eventuell auch Privatnetze, zu unterteilen.	IV	5	2001			
Diskriminierungsfalle Trassenpreise ?	Arnold Berndt	Die Trassenpreise der DB Netz AG, welche für den Zugang zu deren Schienennetz erhoben werden, entwickeln sich zu einem Dauerbrenner verkehrs- und wettbewerbspolitischer Debatten. Dass das Verwerfen des ersten Preissystems 1998 und des zweiten zum Jahreswechsel 2000/01 jeweils Folge von Klagen über die alten Systeme und Eingriffe des Bundeskartellamts war, lässt dabei auf eine allgemeine Unzufriedenheit über die Entwicklung des Trassenmarktes schließen.	IV	5	2001			
Integrierte Verkehrspolitik: Konzept für eine mobile Zukunft	Joachim Hugo, Bernhard Ress	Mit dem Verkehrsbericht 2000 zieht der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine Zwischenbilanz der Verkehrspolitik in der 14. Legislaturperiode und stellt die wesentlichen Eckpunkte für das Konzept einer integrierten Verkehrspolitik vor.	IV	5	2001			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Effiziente Kommissionierung online	Jürgen Michels	Die wesentliche und herausragende Forderung an eine Logistiklösung im Bereich Distribution ist die nach kurzen Lieferzeiten – besonders in Zeiten des E-Commerce. Eine Möglichkeit: Auf jedem Weg durch ein Lager soll Ware gleichzeitig für mehrere Aufträge entnommen werden, um die Anzahl der Wege zu reduzieren. Problem: Die Strecke soll dadurch nicht unnötig lang werden .	IV	5	2001			
ASP auf dem Vormarsch	Thorsten Mewes	ASP: Sie haben es irgendwo schon einmal gehört, gelesen oder es wurde von jemandem lapidar in den Raum geworfen, als wäre es die normalste Sache der Welt? Um Ihr Nicht-Wissen nicht öffentlich zur Schau stellen zu müssen, haben Sie wahrscheinlich verständnisvoll gelächelt? – Wie alle anderen, mit denen Sie im selben Raum waren, die auch keine Ahnung hatten, von was der Typ redet. Damit soll jetzt Schluss sein, Sie können gleich mitreden.	IV	5	2001			
KEP-Markt verliert an Dynamik	Erwin Maruhn	Jahrelang galt die KEP-Branche als Wachstumsmarkt par excellence. Zwar wird das Marktvolumen auch in den kommenden Jahren zulegen – allerdings nicht mehr so stark wie bisher. Diese Ansicht vertritt zumindest Prof. Peter Klaus von der Universität Erlangen-Nürnberg. Er erwartet für den Paketmarkt im Jahr 2010 insgesamt 1,75 Mrd. Sendungen – gegenüber voraussichtlich 1,65 Mrd. im Jahr 2005 und 1,3 Mrd. im zurückliegenden Jahr.	IV	5	2001			
Güterverkehrskonzeption für Grenzregionen	Armin Hansmann, Maurice Oesselmann, Siegfried Steininger	Seit Öffnung der EU-Binnengrenzen steigt der grenzüberschreitende Handels- und Warenaustausch in den Grenzregionen stetig. Die Unternehmen orientieren sich hinsichtlich ihrer Standorte, Logistiknetze und strategischen Allianzen zunehmend „europäisch“. Dies bleibt nicht ohne Folgen für die verkehrliche Entwicklung und ist für Grenzregionen eine besondere Herausforderung. Dornier SystemConsult hat ein grenzüberschreitendes Güterverkehrskonzept entwickelt.	IV	5	2001			
Mobilitätsdienstleistung CombiCar	Georg Wilke	Im Berufsverkehr nimmt der Anteil des PKW im Vergleich zum ÖPNV weiterhin zu. Eine Ursache sind räumlich flexibilisierte Mobilitätsbedarfe, die sich in den Randbereichen der Agglomerationen als Abnahme radialer zu Gunsten tangentialer und disperser Verkehrsbeziehungen darstellen und zu einem Rückgang der ÖPNV-Affinität des Berufsverkehrs geführt haben.	IV	5	2001			
Flight Unlimited 2015	Axel Becker, Peter Jost, Andreas Strohmayer	Heutige Prognosen gehen davon aus, dass der weltweite Luftverkehr der Zukunft von einem starken Verkehrswachstum und einem Zuwachs der Flugzeugflotte geprägt sein wird. Diese langfristig absehbare Entwicklung jedoch verstärkt das Spannungsfeld Flughäfen, Luftraumkapazität und Umwelt, in dem die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge betreiben. Der vorliegende Beitrag beschreibt Lösungsansätze, die mit Hilfe der Szenariomethode entwickelt wurden.	IV	5	2001			
UITP Spezial	Diese 2,4 MB große PDF-Datei enthält alle Artikel aus dem UITP-Spezial.		IV	5	2001			
Luftfahrzeuge und Landfahrzeuge im Vergleich: Besonderheiten im Betrieb	Egon Schesky	Der Luftverkehr hat sich – beginnend vor etwa 50 Jahren – heute als Mittel der Personenbeförderung regional und weltweit etabliert und unterliegt einem ungebrochenen Wachstumsprozess, der natürlich von einer stetigen Weiterentwicklung der Luftfahrzeuge begleitet wird. Der Beitrag wendet sich schwerpunktmäßig den systembedingten Besonderheiten zu, denen alle Luftfahrzeuge beim Betrieb unterliegen. Als Darstellungsmittel dient ein Vergleich mit Verkehrsmitteln des Landverkehrs anhand ausgewählter Kennziffern. Es zeigt sich, dass mit modernsten Luftfahrzeugen heute im Landverkehr ähnliche und teilweise sogar bessere Kennwerte erreicht werden können.	IV	4	2001			
Budapest: Metrolinie 4 kurz vor Realisierung ?	Geza Köröndi	In Budapest wurde Ende des 19. Jahrhunderts die erste UBahnlinie auf dem Kontinent eröffnet. Bedingt durch die Schäden des Zweiten Weltkriegs konnte eine Erweiterung durch die zweite und dritte Linie erst in den Jahren 1970 bis 1990 erfolgen. Trotz der nach 1990 eingetretenen starken Zunahme des PKW-Verkehrs in Budapest ist der Bau der 4. Metrolinie bisher nur ein Wunsch der Stadt- und Verkehrsplaner.	IV	4	2001			
Fahrerassistenzsysteme: Was gibt es, was kommt?	Kerstin Zapp	Morgens, 7.30 Uhr, Nürnberg – München: Während Trucker Heinz Meier von seinem Disponenten die aktuellen Ladestellen sowie geänderte Ladezeiten via Internet in seinen Fahrzeugcomputer geladen bekommt, überträgt der Satellit die aktuelle Routenplanung einschließlich Anlieferfenster an den Navigationsrechner im Fahrzeug. Für die Sicherheit auf den frühjahrsnassen Straßen sorgt dabei das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, das rein elektronisch und ohne mechanischen Zusatzaufwand Bremse, Motor sowie Getriebe miteinander koordiniert und den Fahrer in seiner Reaktion unterstützt. Zudem achtet eine andere technische Raffinesse auf seinen Abstand zum Vordermann. Bei der Fahrt an die Rampe braucht der Fahrer nicht mehr zu kurbeln, sondern eine kleine Lenkbewegung reicht aus, weil die Lenkung wie im Flugzeug „by Wire“ gesteuert wird und die Elektronik auch hier dem Fahrer assistiert. Hindernisse hinter dem Fahrzeug werden natürlich ebenfalls erkannt und der Fahrer akustisch gewarnt.	IV	4	2001			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Schweiz: Elastizitäten der Personenverkehrsnachfrage	Milenko Vrtic	Das Wachstum der Verkehrsnachfrage im motorisierten Personenverkehr sowie die Aufteilung dieser Nachfrage zwischen den Verkehrsträgern wird immer stärker durch verschiedene verkehrsund unternehmenspolitische Maßnahmen gesteuert. Um die Effekte dieser Maßnahmen prognostizieren zu können, sind die Kenntnisse der Wirkungszusammenhänge zwischen der Verkehrsnachfrage und den die Nachfrage beeinflussenden Faktoren eine wesentliche Voraussetzung. Die wichtigste Messgröße für Nachfragesensitivitäten ist die „Elastizität“, das heißt der Quotient aus den relativen Veränderungen der abhängigen Variablen und der unabhängigen (beeinflussenden) Variablen.	IV	4	2001			
Die Zukunft der elektronischen Mauterhebung in Europa	Peter R. Pautsch	Auch im 21. Jahrhundert findet in Europa die Erhebung von Gebühren für die Nutzung von Straßen noch überwiegend „manuell“ statt. Dies bedeutet, dass ein Anhalten der Fahrzeuge an Mautstationen zur Durchführung eines Zahlungsvorgangs erforderlich ist. Dieser Vorgang ist zwar „modernisiert“, die Gebührenentrichtung mit gängigen Zahlungsmitteln wie Kreditkarten oder Pre-Paid-Karten ist heute übliche Praxis, dennoch erscheint dieses Verfahren im Zeitalter von Internet und Verkehrstelematik etwas antiquiert.	IV	4	2001			
Ruhrpilot - integriertes Mobilitätsmanagement für das Ruhrgebiet	Reinhardt Jünemann	Mit moderner Information und Kommunikation den Öffentlichen und Individualverkehr im Ruhrgebiet attraktiver zu gestalten und die Wirtschaftsverkehre zu verbessern, ist Ziel des Entwicklungsprojekts Ruhrpilot. Eine Basis für das hier im Mittelpunkt stehende Mobilitätsmanagement bilden intelligente organisatorische und technologische Kooperationsnetzwerke. Sie verknüpfen alle relevanten Akteure der Verkehrssysteme und deren dezentralen Know-how-Potenziale. Grundlegend ist zudem die Nutzung vorhandener Strukturen mit notwendigen Ergänzungen durch einheitliche Schnittstellen. Neue Infrastrukturen hingegen sollen nur da entstehen, wo Engpässe spürbar die Mobilität verbauen.	IV	4	2001			
Finanzierung Emslandautobahn: Vorbild für die Überwindung finanzieller Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur ?	Hendrik Haßheider	Im Emsland wurde ein Finanzierungmodell entwickelt, um den Lückenschluss der Autobahn A31 früher vollziehen zu können. Es fand dabei erstmals eine finanzielle Beteiligung einer Region (Unternehmen, Kommunen) sowie eines Nachbarlands (Niederlande) an einem originär vom Bund zu finanzierenden Infrastrukturprojekt statt. Im Rahmen des Beitrags wird untersucht, wie dieses Modell aus verkehrswissenschaftlicher Sicht zu beurteilen ist und ob zumindest Teile des Modells richtungsweisend für die zukünftige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung sein könnten.	IV	4	2001			
Konzept und Projekte der Integration von Bahn und Flugverkehr in NRW	Ascan Egerer, Rainer Graichen	Am 28. Mai 2000 hat der Flughafen Düsseldorf einen weiteren Meilenstein seiner Entwicklung erreicht: Mit der Eröffnung des neuen „Fernbahnhof Düsseldorf Flughafen“ ist der Flughafen inzwischen täglich mit 300 Zügen des Nah- und Fernverkehrs der DB AG zu erreichen. „Mit der Bahn direkt zum Flieger“ bleibt nicht länger nur ein Schlagwort.	IV	4	2001			
Japans Autobahn-Mautstraßen	Hans Mayrzedt	Japans System der Autobahn-Mautstraßen besteht bereits seit beinahe 50 Jahren, und die Weichen für den weiteren Ausbau sind gestellt. Japan betrachtet dieses System auch als Exportprodukt in Entwicklungsländer1, wahrscheinlich deshalb, weil es in vielen Entwicklungsländern ähnlich wie zuvor in Japan darum geht, in relativ kurzer Zeit einen dringenden Nachholbedarf bei der Straßeninfrastruktur zu decken, um die wirtschaftliche Entwicklung voran zu treiben. Japans Erfahrungen dürften aber auch für westliche Industriestaaten von Interesse sein, die in Bezug auf Autobahn-Mautstraßen andere Wege gegangen sind (wie Frankreich, Italien, Spanien) oder wie Deutschland, das sich erst seit jüngster Zeit ernsthaft mit diesem Thema befasst.	IV	4	2001			
In Deutschland ist der Zenit überschritten	Sven Bennühr	Die Nfz-Hersteller buhlen mit immer besserer Technik um die Gunst der Käufer. Nach den vergangenen Boomjahren scheint sich eine Abkühlung des Nfz-Marktes in Europa und speziell in Deutschland abzuzeichnen. Ob die Konjunkturamplitude hier genauso in den negativen Bereich ausschlagen wird wie auf dem US-amerikanischen Markt, steht noch in den Sternen. Die Prognosen sind recht unterschiedlich: Während zum Beispiel der Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen (VDIK) nur ein zartes Abflauen der Nachfrage erwartet, vermutete Scania-Deutschland- Chef Gunnar Rustad noch im Dezember 2000 einen drastischen Rückgang auf dem deutschen Markt um gut zehn Prozent.	IV	4	2001			
Bessere Schienenwege für Europa	Axel Schwarz	Die Eisenbahnen haben in den vergangenen Jahren weltweit eine Renaissance erfahren. Man lernt wieder die Vorteile des Eisenbahntransports zu schätzen. Die Folge und Notwendigkeit sind neue Infrastrukturvorhaben, Ausbau oder Rehabilitation (Wiederherstellung von Schienenstrecken).	IV	3	2001			
Furmia - Mobile Umschlagvariation	Kerstin Zapp	Zwei Schwachpunkte des Kombinierten Verkehrs (KV): Er kann nur dort stattfinden, wo auch Umschlagterminals mit entsprechenden Krananlagen zur Verfügung stehen. Und: Die Gebühren für den Umschlag sowie den Straßenvor- und Nachlauf sind so hoch, dass sie im Binnenverkehr einen Großteil der gesamten Transportkosten ausmachen. Diese Punkte schränken die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs stark ein. Alternative Umschlagmethoden könnten ein Ausweg sein.	IV	3	2001			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
SNCF: Neue Loks für Güter	Christoph Müller	Die Gütersparte der französischen Staatsbahn SNCF, SNCFFret, modernisiert derzeit ihren Lokomotivpark. Moderne Elektroloks sind derzeit in der Ablieferung, Dieselloks werden folgen. Mit den neuen Lokomotiven, die teilweise für den grenzüberschreitenden Verkehr geeignet sind, will SNCF-Fret für den europäischen Wettbewerb im Güterverkehr gerüstet sein.	IV	3	2001			
Akzeptierbarkeit von Nachfragemanagementund Preismaßnahmen in europäischen Städten	Jens Schade, Bernhard Schlag	Meinungen und Verhaltensintentionen von Verkehrsteilnehmergruppen (in ihrer Summe weitgehend gleichzusetzen mit der Bevölkerung insgesamt) werden oft nicht genügend berücksichtigt, wenn die Einführung von Maßnahmen zur Lenkung der Verkehrsnachfrage (traffic demand management/TDM) überlegt wird. Auf der anderen Seite ist die Akzeptanz seitens der Öffentlichkeit, seitens der Politik und Wirtschaft bei allen Verkehrsentscheidungen eine wichtige Vorbedingung einer erfolgreichen Implementation.	IV	3	2001			
Telematikanwendungen im Verkehr	Hartmut Keller	Die Europäische Union fördert im Kontext von Rahmenprogrammen Forschung und Entwicklung auch im Bereich der Verkehrstelematik. Hier wird ein Überblick über die Programmstruktur und die Inhalte der einzelnen Themenbereiche gegeben.	IV	3	2001			
Kombinierter Verkehr in Europa bleibt ein schwieriges Geschäft	Von Heinrich Klotz	„Aus der Ferne betrachtet wäre es leichter, wenn ihr ein einziges Land wärt.“ Diesen Stoßseufzer ließ der neue US-amerikanische Verteidigungsminister Donald Rumsfeld in Richtung Europa los. Eisenbahnfachleute allerdings wissen: Die Aussage gilt nicht nur „aus der Ferne“, sondern trifft immer genauer, je mehr sich der Betrachter dem alten Kontinent nähert.	IV	3	2001			
"Rollende Landstraße" durch Frankreich und über die Alpen	Ralf Klingsieck	Der elsässische Waggonbaubetrieb Lohr hat einen Spezialgüterwagen vom Typ Modalohr für den Transport von Lastkraftwagen entwickelt und vorgestellt, mit dem in Frankreich schon in Kürze „Rollende Landstraßen“ eingerichtet werden sollen. Für ein entsprechendes Pilotprojekt ist Lohr mit der CNC, der Kombitransport- Tochtergesellschaft des französischen Bahnunternehmens SNCF, ein Joint Venture für die Einrichtung und den Betrieb von „Rollenden Landstraßen“ einschließlich der Anschaffung der Züge und der Anlage der Terminals eingegangen.	IV	3	2001			
K LV braucht besseres Konzept	Martin Ruesch	Im Rahmen des Schweizer Forschungsprojekts „Standort- und Transportkonzepte für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV), Verlagerungspotenziale und Umsetzungsstrategien für den Import-/ Export- und Binnenverkehr“* wurden die Marktstellung des KLV und die Hindernisse für seinen Durchbruch analysiert. Zudem wurden verschiedene Makrostandort- und Transportkonzepte auf ihre ökologischen und ökonomischen Auswirkungen und Konsequenzen hin überprüft sowie flankierende Schritte zur Förderung des KLV abgeleitet. Der Abschlussbericht liegt vor.	IV	3	2001			
Modellvorhaben "Sanfte Mobilitäts - Partnerschaft "	Hermann Knoflacher, Josef Michael Schopf	Vom österreichischen Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie sowie der Wirtschaftskammer Österreich wurde im September 1997 eine gemeinsame Initiative zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität auf betrieblicher Ebene gestartet. Für das Modellvorhaben wurden fünf Modellbetriebe aus einer größeren Anzahl von Bewerbern ausgewählt, um über einen zweijährigen Prozess des Informierens, Analysierens, Planens, Umsetzens und Betreuens eine Änderung der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten zu bewirken. Über einen der Betriebe, das Vorarlberger Medienhaus (unter anderem das Haus der Vorarlberger Nachrichten), soll in der vorliegenden Arbeit berichtet werden.	IV	3	2001			
Nutzen von Parkhaus-Leitsystemen	Thorsten Most, Karl-Heinz Schweig	Nach dem Passieren der Einfahrtschranke eines Parkhauses beginnt die Suche nach einem freien Stellplatz. Beim Einsatz eines Parkhaus-Leitsystems ist dieses Problem entschärft.	IV	3	2001			
Transrapid in Entwicklungsländern ?	Gerhard Metschies	Immer wieder wird von interessierter Seite die Frage nach den Einsatzmöglichkeiten des Transrapid in Entwicklungsländern gestellt. Daher soll aus der Sicht eines auslandserfahrenen Transportingenieurs mit entwicklungspolitischer Perspektive hier Stellung genommen werden.	IV	3	2001			
Fährschifffahrt in der Ostsee: P rognosen und Visionen	Arnulf Hader	Vor die Frage nach der Entwicklung des Ostseefährverkehrs in den nächsten 20 Jahren gestellt, glaubt der langjährige Beobachter immer wieder, gerade vor einem besonders schwierigen Zeitraum zu stehen. Immerhin muss der Analytiker die kurzfristige Verlagerung, Eröffnung oder Schließung von Fährlinien hinnehmen, während sich im Landverkehr die Infrastruktur nur sehr langsam und planbar verändert. Der Wunsch nach entsprechenden Prognosen für den Seeverkehr ist verständlich, aber ungleich schwerer zu erfüllen.	IV	3	2001			
Betuwelijn und Eiserner Rhein: Noch immer viele Widerstände	Eckhard-Herbert Arndt	Die überragende Bedeutung leistungsfähiger Verkehrswege für ein funktionierendes Wirtschaftssystem erkennen immer mehr Menschen. Doch damit nicht genug: Es kann nur zusammenwachsen, nämlich der europäische Wirtschaftsraum, was auch über eine entsprechende Infrastruktur miteinander vernetzt ist.	IV	07+08	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Gibt es sinnvolle Referenzstrecken für den Transrapid?		Nach dem Scheitern der Planungen für eine Transrapid-Strecke zwischen Hamburg und Berlin wurde von den Beteiligten aus Politik und Wirtschaft die Absicht geäußert, nach einer Alternativstrecke zu suchen, damit der Transrapid seine Einsatzreife im Betrieb unter Beweis stellen kann. Welche Kriterien vorab in Erwägung gezogen werden sollten, damit eine falsche Streckenwahl nicht zu einem neuerlichen Planungsdesaster führt, möchte der nachfolgende Artikel aufzuzeigen versuchen. Dabei soll insbesondere deutlich werden, dass eine Strecke, die für den spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehr allgemein interessant ist, noch lange nicht als Transrapid-Referenzstrecke geeignet sein muss.	IV	07+08	2000			
Innotrans 2000 - Die Leitmesse der Bahntechnik lockt mit mehr Ausstellern als je zuvor	Behrend Oldenburg	Die erste Bilanz der „InnoTrans 2000“ hat die Messe Berlin bereits gezogen: Für die Leitmesse der Schienenverkehrstechnik vom 12. bis 15. September dieses Jahres in Berlin haben sich bis zum offiziellen Anmeldeschluss über 750 Aussteller aus 25 Ländern angesagt. Das ist im Vergleich zur InnoTrans ’98 eine Zunahme um 90 Prozent, während die Ausstellungsfläche sogar um das Doppelte gestiegen ist.	IV	07+08	2000			
Mehr Komfort im Fern- und Nahverkehr - Fahrzeugentwicklungen	Christoph Müller	Die Umwälzungen bei den europäischen Bahnen sind noch lange nicht abgeschlossen. In fast allen europäischen Ländern wurden die Strukturen der jeweiligen nationalen Bahnen stark verändert. Mit der Ausrichtung der Bahnen auf ein wirtschaftliches Handeln geht eine grundlegende Modernisierung des Fahrzeugparks einher. Im städtischen Nahverkehr hat die Entwicklung von Niederflurstraßenbahnen eine Flut von Bestellungen ausgelöst.	IV	07+08	2000			
Schweiz: Die Bahnreform nimmt Gestalt an		Die am 1. Januar 1999 in Kraft getretene schweizerische Bahnreform ordnet das gesamte System des öffentlichen Verkehrs neu. Der weitgehende Rückzug der Politik aus der Führung der Bahnunternehmen, Liberalisierungstendenzen sowie ein in das Landverkehrsabkommen mit der EU eingeflochtener erleichterter Netzzugang schaffen die Rahmenbedingungen dafür, dass die Bahnen konsequent in Wettbewerbskategorien entscheiden und arbeiten müssen.	IV	07+08	2000			
Parcel Intercity : Eine glückliche Verbindung	Timon Heinrici	„Wenn das so bleibt, bin ich sehr zufrieden.“ So bewertet Hans-Jürgen Budowsky, Projektleiter Schiene bei der Deutschen Post Transport, das Projekt Parcel Intercity (Pic) nach Ablauf der Testphase. Welche Erfahrungen die Partner dabei sammelten, wird hier berichtet.	IV	07+08	2000			
Ortsumfahrungen für Kleinstädte sinnvoll?	Eckhart Heinrichs, Rainer Schneewolf, Axel Stein	In den Innenstädten kleinerer und mittlerer Städte stellen die Hauptstraßen in aller Regel auch die Ortsdurchfahrten dar. Es besteht daher häufig nicht nur ein Konflikt zwischen Verkehrs-und Aufenthaltsfunktion dieser Straßenräume, sondern auch einer zwischen stadteigenem und überörtlichem Verkehr.	IV	07+08	2000			
Neue Lösungswege für Erfolg im Bahnverkehr	Herbert Grünwald, Armin Hansmann	Schwere Zeiten stehen dem Schienengüterverkehr in der Fläche bevor. Geht es nach dem Willen des Bahnvorstands Hartmut Mehdorn, wird sich DB-Cargo künftig stärker auf aufkommensstarke Relationen zwischen den Wirtschaftszentren zurückziehen.	IV	07+08	2000			
Konzept eines gesamteuropäischen Eisenbahnnetzes	Klaus Ebeling, Klaus D. Kirsch	Die EU-Konzeption eines Transeuropäischen Verkehrswegenetzes (TEN) ist für die Zukunft der europäischen Eisenbahnen von entscheidender Bedeutung. Zur Anbindung der MOE-Länder entstand in den Neunziger Jahren in einem gesamteuropäischen Abstimmungsprozess ein Netz aus zehn Paneuropäischen Verkehrskorridoren.	IV	07+08	2000			
DB Cargo - Zukunftspläne	Andreas Schulz	Transport und Logistik kennen keine Grenzen. Was für LKW, Flugzeuge und Schiffe selbstverständlich ist, stößt bei den europäischen Bahnen oft noch immer auf technische und zum Teil politische Widerstände. Doch die Frachttochter der DB AG, DB Cargo, strengt sich an, ihre Internationalität zu stärken. Und nicht nur das.	IV	07+08	2000			
Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr	Harald Eberlein	Helden wünschen sich Hans-Jürgen Ewers und Gottfried Ilgmann in „Internationales Verkehrswesen“, Heft 1+2/2000 ab Seite 17, wenn der öffentliche Nahverkehr eine Zukunft haben soll. Ihrer Meinung nach herrscht Verzagtheit und nur „verbale Aufgeschlossenheit bei überwiegender Verhaltensstarre“. Sie sehen bisher nur, dass die einschlägig Beteiligten „an Schutzzäunen“ fest-halten.	IV	07+08	2000			
Fahrweginstandhaltung bei Schnellfahrstrecken	Rainer Wenty	Dem Begriff Hochgeschwindigkeitsstrecken ist kein eindeutiger Geschwindigkeitsbereich zuzuordnen. Während in den hoch industrialisierten Ländern Hochgeschwindigkeitsverkehr bei 200 km/h beginnt, spricht man davon in anderen Ländern wie Polen oder China bereits bei 160 km/h. Bahnen mit Schmalspurgleisen (1000 bis 1067 mm Spurweite) sehen schon 120 km/h als Hochgeschwindigkeit an. All diesen Strecken ist jedoch gemeinsam, dass sie für das Netz von großer Bedeutung sind und dass daher deren Fahrweg und dessen Erhaltung eine zentrale Rolle spielen.	IV	01+02	2000			
Problem der Ökobilanzierung	Peiguo Zou	Ziel des Beitrags ist es, durch Verdeutlichung der Problematik der Ökobilanzierung ein grundlegendes Verständnis für die Struktur vieler Umweltprobleme und deren Lösungsansätze zu wecken.	IV	01+02	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Simulation von Transportsystemen auf der Basis von Einzelpersonen und Einzelfahrzeugen	Wenzel Brücher, Christian Gawron, Sabine Kaufmann, Guido Rindsfüser, Peter Wagner	Die Entwicklung leistungsfähiger Computer ermöglicht erstmals eine integrierte, mikroskopische, multimodale und dynamische Simulation des Verkehrsablaufs in einem Ballungsraum mit mehreren hunderttausend Individuen. Teile einer mikroskopischen Beschreibung, die von der Modellierung der Verkehrsnachfrage, einer dynamischen Routensuche und -umlegung, über die Fahrzeugfolgedynamik bis zur Berechnung und Bewertung von verkehrlichen Wirkungen in Städten reicht, wurden innerhalb des nordrhein-westfälischen Forschungsverbundes „Verkehrssimulation und Umweltwirkungen“ (FVU) implementiert. Dieser Artikel fasst Ergebnisse zusammen, die der FVU mit der mikroskopischen Simulation des Stadtverkehrs von Wuppertal erzielt hat.	IV	01+02	2000			
FORTRANS: 1. Rumänischer Verkehrskongress	Stefan Grahl	In Bukarest fand Mitte November 1999 der erste internationale Verkehrskongress Fortrans ‘99 mit über 500 Teilnehmern statt – weitgehend unbeachtet vom deutschen Fachpublikum. Die Organisation der Veranstaltung lag in den Händen von Gestionnaires Sans Frontieres-Romania, einer 1994 gegründeten Stiftung, die Wissen über Verkehrswesen und Umweltmanagement zwischen Ost- und Mitteleuropa vermittelt. Gemeinsam mit dem Verkehrskongress wurde die internationale Umweltkonferenz Form ‘99 durchgeführt, diese bereits zum sechsten Mal. Die Verbindung von Umwelt und Verkehr zog sich wie ein roter Faden durch das Programm von Konferenz und begleitender Ausstellung. Zudem spiegelte die Veranstaltung bestens die Infrastruktursituation in Rumänien wider.	IV	01+02	2000			
Umweltschutz bei Bahnmotoren	Christoph Müller	Aspekte des Umweltschutzes werden im Transportwesen immer wichtiger. Im Straßenverkehr wurden und werden kontinuierlich neue, strengere Grenzwerte für Lärm und Abgaswerte eingeführt. Parallel dazu soll sich der Kraftstoffverbrauch bei den LKW-Motoren verringern. Die Situation bei der Bahn, speziell bei den Bahndieselmotoren, sieht zur Zeit ganz anders aus.	IV	01+02	2000			
Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr: Gefordert, gefürchtet und verteufelt	Hans-Jürgen Ewers, Gottfried Ilgmann	Busse und Bahnen werden hierzulande weit überwiegend von Unternehmen im Eigentum der Öffentlichen Hand betrieben. Lange Zeit entzogen sie sich unter Mißachtung europäischen (=geltenden) Rechts dem Wettbewerb. Nun haben sie sich in eine höchst bedrohliche Situation manövriert. Greift die EU-Kommission ein, dürften viele der öffentlichen Unternehmen konkursreif sein, weil sie unerlaubte Beihilfen zurückzahlen müssten. Aber auch ohne ein Durchgreifen der EU droht vielen Unternehmen der Konkurs: Derzeit werden alle wichtigen Wettbewerbsklagen gegen öffentliche Verkehrsunternehmen gewonnen.	IV	01+02	2000			
Malpensa-Frankfurt-Berlin	Rolf Hermes	Wer hat zu entscheiden, ob ein neuer Flughafen gebaut oder ein bestehender erweitert werden? In Italien hat unlängst der Staat bestimmt: „Es wird gebaut, und zwar in Malpensa bei Mailand.“ In Deutschland tritt der Staat ebenso auf, wenn es um andere Vorhaben geht, etwa den Autobahnbau oder die Trasse für den Transrapid. Bei den Flughäfen hält er sich weithin zurück. Die grundlegenden Fragen des Ob, Wieviel und Wo werden, oft in diffuser Organisation und Prozedur, von einem Entscheidermix geklärt, in dem der staatliche Einfluss zerfließt.	IV	01+02	2000			
rail # tec 2000	Christoph Müller	Nach dem erfolgreichen Erststart des Bahngipfels rail # tec 1998 folgt vom 21. bis 23. Februar dieses Jahres mit der rail # tec 2000 die zweite Fachmesse mit Kongress. Dieser Internationale Bahngipfel will dabei für die über 100 Unternehmen aus der Bahnbranche nicht nur zum Treffpunkt werden. Das thematisch breit gefächerte Kongressprogramm soll wieder eine wichtige Informationsplattform für verkehrspolitische, rechtliche und wettbewerbsstrategische Fragen sein.	IV	01+02	2000			
Führen eigene Loks oder ein Lokpool zum Erfolg?	Christoph Müller	Mit der ersten Stufe der Bahnreform wurde entsprechend der EU-Richtlinie 91/440 der freie Zugang für Dritte zum Netz der DB AG ermöglicht. Seit dem können zugelassene Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVUs) gegen eine Zahlung von Trassengebühren Züge fahren. In Folge der Bahnreform hat sich dann insbesondere im Regionalverkehr ein lebhafter Wettbewerb entwickelt. Geschürt durch die Gelder aus dem ÖPNV-Topf konnten der Bund und die Länder als Besteller der Nahverkehrsleistungen fördernd eingreifen. Sechs Jahre später sind allerorten moderne Fahrzeuge sowohl der DB AG als auch der verschiedensten Regionalbahnen täglich unterwegs, und das bei stark verdichteten Fahrplänen.	IV	01+02	2000			
Das Auto kommt zum Zug	Peter Muheim, Ernst Reinhardt	Das in der Schweiz sehr erfolgreiche Car Sharing erweist sich zunehmend als Schlüssel zur „kombinierten Mobilität“. Car Sharing als Alternative zum Autobesitz fördert den wesensgerechten Verkehrsmitteleinsatz und stärkt damit in erster Linie den öffentlichen Verkehr. Dieser profitiert durch eine insgesamt größere Nachfrage und kann ganz konkret mehr und höherpreisige Abonnements- und Netzkarten absetzen. Die derzeit mehr als 30000 Kunden von „Mobility Car Sharing Schweiz“ geben jährlich 35 Mio. CHF für ÖV-Abonnements aus – rund vier Millionen Franken mehr als noch vor ihrem Beitritt. Bei voller Ausschöpfung des schweizerischen Interessentenpotenzials verspricht Car Sharing dem öffentlichen Verkehr über 300 Mio. CHF zusätzliche Abonnementseinnahmen pro Jahr.	IV	01+02	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
GSM-R: Das Funksystem für Bahndienste in Europa	Michael Baranek, Andreas Kops	Das künftige europäische Mobilfunknetz der Bahnen, vom internationalen Eisenbahnverband UIC mit dem Namen EIRENE (European Integrated Railways Radio Enhanced Network) versehen, wird den Standard GSM (Global System for Mobile Communication) des öffentlichen Mobilfunks nutzen, den das European Telecommunication Standards Institute (ETSI) an die Belange der europäischen Bahnen und weiterer Betreiber mit ähnlichen Anforderungen angepasst hat. EIRENE wurde vom UIC zum Nachfolger der heutigen Zugfunksysteme bestimmt, bekam eine europaweite Frequenzempfehlung und soll von der Deutschen Bahn AG als GSM-Bahn, bzw. GSM-R (R für Rail) eingeführt werden.	IV	01+02	2000			
Weniger Gewicht – weniger Treibstoff	Birgit Niesing	Die Forderung nach der Reduzierung des Energie- und Ressourcenverbrauchs aus ökologischen und ökonomischen Gründen bedingt eine konsequente Umsetzung des Leichtbaus. Diese beruht aber nicht nur auf dem Einsatz neuartiger und leichterer Werkstoffe, sondern ergibt sich erst aus einer gezielten Kombination der Werkstoffauswahl mit konstruktiven und fertigungsspezifischen Maßnahmen im Hinblick auf Funktion und Sicherheit des Bauteils einerseits und der Herstellungskosten andererseits.	IV	12	2000			
Konferenzen und Konsortien in der Linienschifffahrt	Hermann H. Rathjen, Jana Ruffmann	Schifffahrtskonferenzen sind ein prominentes Beispiel des Spannungsfelds von Aktion der Wirtschaft und Reaktion der Wettbewerbsbehörden. Die Besonderheit liegt in der Vorreiterrolle der Seeschifffahrt, denn das Konferenzsystem spiegelt bereits seit 130 Jahren die heutigen Merkmale des globalen Wettbewerbs wieder. Ursprünglich selbstregulierend stehen Schifffahrtskonferenzen wettbewerbsrechtlich seit Anfang des 20. Jahrhunderts unter staatlicher Aufsichtskontrolle, seit Mitte des 20. Jahrhunderts zeigt sich eine zunehmende Tendenz staatlicher Einmischung.	IV	12	2000			
Benchmarking zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit	Nicole Lubecki	Der deutschen Logistikdienstleistungswirtschaft bläst der Wind des europäischen Wettbewerbs scharf ins Gesicht. Der Konzentrationsprozess in der Branche ist in vollem Gange. Gerade für mittelständische Unternehmen gilt es deshalb, alle Chancen zu nutzen, die eigene Leistungsfähigkeit zu steigern.	IV	12	2000			
Umschlag de luxe	Axel Schwarz	Der Kombinierte Verkehr (KV) gilt als volkswirtschaftlich und umweltpolitisch sinnvoll. Die langen Wege werden gebündelt auf der Schiene abgewickelt, das Sammeln und Verteilen wird mit dem LKW auf der Straße durchgeführt. Der KV hat sich aber noch immer nicht richtig durchgesetzt. Durch beispielsweise schnellere Umschlagsysteme könnte man das ändern.	IV	12	2000			
Für jedes Problem ein passendes Institut	Kerstin Zapp	Sei es der Check von Internet-Seiten auf ihre Benutzerfreundlichkeit, die Anpassung einer Produktidee der Industrie an die Kundenwünsche, eine Machbarkeitsstudie unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten, die Herausfilterung von interessanten Daten aus der Masse der Informationen durch ein spezielles System, Sicherheit im Datenverkehr, eine Arbeitserleichterung für die Versandabteilung oder ein Mobilitätsmanagementsystem: Die Institute der Fraunhofer Gesellschaft sind für fast alle anwendungsorientierten wissenschaftlichen Problemstellungen die richtigen Ansprechpartner. Hier zwei, die sich mit Verkehrsproblematiken beschäftigen.	IV	12	2000			
Der Interregio - Kompromiss - eine ökonomische Bewertung	Henning Sichelschmidt	In der Frage der Interregio (IR)-Züge, deren Abschaffung anlässlich von Sparanstrengungen der Deutsche Bahn AG (DB) bevorstand, zeichnet sich ein Kompromiss mit den betroffenen Bundesländern ab. Wegen der großen Bedeutung dieser Züge für die Erschließung von Gebieten abseits der Intercity (IC)-Strecken, haben sich verschiedene Landesregierungen zur Subventionierung aus Landesmitteln bereit erklärt. Ökonomisch ist dies aber jedenfalls so lange nicht unproblematisch, wie die entsprechenden Leistungsaufträge ohne ein wettbewerbsorientiertes Ausschreibungsverfahren an die DB vergeben werden.	IV	12	2000			
Elektronische Recherche möglich	Hannelore Koker	Im März 1992 erwarb die Bibliothek der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, die heutige Zweigbibliothek Bauingenieurwesen/ Verkehrswissenschaften der Sächsischen Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden (SLUB), die komplette Fachbibliothek der in Liquidation gegangenen Interflug- Gesellschaft für internationalen Flugverkehr mbH i.L. Dieser Ankauf bedeutete für die Zweigbibliothek, die auf dem Gebiet der Luftfahrt, der Luftfahrzeugtechnik, dem Flugsport und der Raumfahrt selbst bereits etwa 8000 Bände besaß, eine großartige Bereicherung ihrer Fachliteratur.	IV	12	2000			
Raumstruktur und Lebensstil - wie entsteht Verkehr ?	Marcel Hunecke, Gebhard Wulfhorst	Mobilität in seinen grundlegenden Zusammenhängen besser zu verstehen, ist ein zentrales Thema aktueller Forschungsprogramme und eine wesentliche Voraussetzung zur zukunftsfähigen Gestaltung des Verkehrsgeschehens. Eine zielgerichtete, gesellschaftlich geforderte und fachplanerisch vorzubereitende Einflussnahme auf die Verkehrsentstehung und die Verkehrsabwicklung muss sich auf eine verbesserte und erweiterte Erklärung und Beschreibung des Mobilitätsverhaltens stützen können.	IV	12	2000			
Verkehrstelematik und Umwelt	Gunnar Gohlisch, Klaus Kämpf	Der Einsatz von Datenverarbeitungs- und Telekommunikationstechniken im Verkehr gilt als Möglichkeit zur Reduktion der vom Verkehr ausgehenden Umweltbelastungen ohne Einschränkung der Mobilität. Eine detaillierte Untersuchung der Wirkungen verschiedener Telematikanwendungen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die Verkehrsabläufe zeigt Möglichkeiten und Grenzen der Umweltentlastung durch Verkehrstelematik auf.	IV	12	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Von der Idee zur Umsetzung	Heike Flämig, Christian Schneider	Dieser Beitrag baut auf einer Ve r ö ffentlichung in IV 10/2000, S. 458/459, auf und beschäftigt sich mit den gewonnenen Erkenntnissen bezüglich der Umsetzungsbedingungen sowie verallgemeinerbaren Empfehlungen zur Umsetzung von Stadtlogistikaktivitäten.	IV	12	2000			
Modelle für den Zugang von Passagieren zu Flughäfen	Lothar Bondzio	Ist die Wahl bei dem Reiseverkehrsmittel auf das Flugzeug gefallen, verbleiben noch zwei Entscheidungen: Welcher Flughafen soll genutzt werden und wie kommt man dahin? Der Beitrag stellt ein Planungsmodell vor, was diese Entscheidungen ausreichend genau abbildet. Untersucht wurden die Flughäfen Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg und München. Die Eingangsdaten des Modells beruhen auf einer Umfrage unter 2200 Fluggästen dieser vier Airports.	IV	12	2000			
Quo vadis, Kombinierter Verkehr ?	Wolfram Bläsius	Über die Misere im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene habe ich bereits in IV 11/98 berichtet. Dazu liegen inzwischen weitere Studien und Prognosen vor, aus denen man aber nur wenig darüber erfährt, wo es wirklich hapert, wie es überhaupt so weit kommen konnte und wo es künftig lang geht. Zu vieles ist nach wie vor widersprüchlich oder strittig. Höchste Zeit zu handeln, nicht wieder einfach irgendetwas, sondern das Richtige zu tun.	IV	12	2000			
Umschlag von zwei Seiten	Umschlag von zwei Seiten	In Amsterdam wird ein neuartiger Containerterminal gebaut, der eine Verdopplung der Umschlagleistung gegenüber herkömmlichen Anlagen zulässt. An dem „indented berth“ können neun Containerbrücken ein Schiff simultan von beiden Seiten bearbeiten, so dass sich die Liegezeiten erheblich verkürzen sollen. Amsterdam hofft, mit diesem Angebot seine Position im Wettbewerb der Häfen der ARA-Range zwischen Hamburg und Le Havre im Containergeschäft zu verbessern.	IV	12	2000			
Wie schätzen Verkehrsexperten die Effektivität von Maßnahmen zur Vermeidung und Verlagerung von PKW-Fahrten ein?	Sebastian Bamberg,Marek Niestroj, Christoph Weber	Im Rahmen eines Forschungsprojekts1 benötigten wir Informationen über die potenzielle Verhaltenswirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen. Die Suche in der verkehrswissenschaftlichen Fachliteratur nach solchen Informationen verlief enttäuschend.	IV	11	2000			
Privatfinanzierung von Bundesfernstraßen nach dem Betreibermodell	Hansgeorg Balthaus, Armin Keppel	Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat im Februar 1997 den Ländern 17 Teilprojekte für eine Privatfinanzierung gemäß FStrPrivFinG vorgeschlagen. Zurzeit besteht zwischen den Projektbeteiligten bei zehn Projekten mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von über 5 Mrd. DEM grundsätzliches Einvernehmen zumindest in einem ersten Schritt durch Machbarkeitsstudien die Marktfähigkeit abzuschätzen.	IV	11	2000			
Verbindungsqualitäten für die Entwicklung integrierter Verkehrsnetze	Hartmut Bierschenk,Bernhard Keppeler	Die Integration der Verkehrssysteme ist ein verkehrspolitisches Ziel. Bereits in den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung von Straßennetzen (RAS-N 1988)1, wird auf die Bedeutung der Integration der Verkehrssysteme2 hingewiesen.	IV	11	2000			
Verkehrszustandserfassung aus der Luft	Olaf Eckart,Andrea Holz	Sowohl dynamische individuelle Navigationssysteme als auch moderne Verkehrsmanagementzentralen benötigen zunehmend Informationen über Reisegeschwindigkeiten und Kapazitätsauslastung im Hauptstraßennetz von Ballungsräumen. Diese Informationen müssen gleichzeitig für eine größere Fläche erhoben werden. Bisher ist dies nur in sehr wenigen Ballungsräumen gewährleistet. Neben der Errichtung eines Netzwerks terrestrischer Detektoren (Induktionsschleifen etc.) oder dem Betrieb von Floating Cars erschien BMW die Verkehrsbeobachtung aus der Luft als eine interessante Alternative.	IV	11	2000			
Kapazitätsengpässe im Flughafennetz Deutschlands	Eckhard Urbatzka,Dieter Wilken	Im Jahr 1999 wurden zirka 53 Mio. Flugreisen im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Luftverkehr Deutschlands nachgefragt. Seit 1991, dem ersten Jahr nach der Wiedervereinigung, hat die Luftverkehrsnachfrage im Linien- und Charterverkehr um 75 Prozent zugenommen. Der Luftverkehr ist damit wesentlich schneller gewachsen als die „klassischen“ Verkehrsträger Bahn und Straße.	IV	11	2000			
Handlungsbedarf in der europäischen Flugsicherung	Thomas Kirsebom, Matthias Mette	Für den Flugreisenden von heute sind Flugverspätungen zu einem Normalfall geworden. Etwa jeder dritte Flug in Europa ist im Jahr 1999 mehr als fünfzehn Minuten verspätet gestartet – ein historischer Negativrekord im europäischen Luftverkehr. Für dieses Jahr schließen Experten einen neuerlichen Spitzenwert nicht aus.	IV	11	2000			
Güterverkehrszentren und Verkehrssichereit	Angelika Klein, Uwe Köhler	Die Transportleistung im Straßengüterverkehr Deutschlands steigt kontinuierlich an und wird von einem Rückgang beziehungsweise von einer Stagnation der Transportleistung von Schiene und Binnenschiff begleitet (Abb. 1). Auch alle Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass diese Entwicklung noch weiter anhält.	IV	11	2000			
Deutsche Flughäfen im Feld von Wettbewerb und Kooperation	Peter Meincke	In der jüngsten Dekade haben sich die Strukturen der Luftverkehrsindustrie und der Flughäfen drastisch verändert. Gerade in der Europäischen Union hat sich der Wandel der Luftverkehrsmärkte durch die Liberalisierung besonders an den traditionell stark regulierten Flughäfen bemerkbar gemacht.	IV	11	2000			
Neokemps - schnelle kleine Binnenschiffe	Christoph Müller	Im Allgemeinen gelten Binnenschiffe als langsame „Kähne“, geeignet am besten für Massengut. Auf dem Rhein sieht es durchaus anders aus: Große moderne Schiffe für Containerdienste sind im Einsatz. Seit kurzen gibt es auch kleine schnelle Einheiten für den modernen Logistikdienst.	IV	11	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Internationale Netzwerke sichern dieZukunft der Terminals im Binnenland	Ewald Nagel	Zunehmende Containerverkehre weltweit stellen die Binnenschifffahrt und die Terminals an Rhein und Ruhr vor neue Aufgaben. Die Containerdrehscheiben im Hinterland der großen Entry Ports in den Niederlanden und Belgien müssen ihre Aufgaben neu definieren – weg vom reinen Umschlagbetrieb, hin zum Anbieter komplexer logistischer Netzwerke. Die Duisburger Container- Terminalgesellschaft mbH (DeCeTe) hat mit der Erschließung strategischer Partnerschaften den Containertransport per Binnenschiff zu einer lohnenden Alternative für den Transport auf der Straße gemacht.	IV	11	2000			
Deutschland 1999 erneut größter Luftfrachtmarkt in Europa	Kerstin Zapp	Das deutsche Luftfrachtaufkommen wird nach vorliegenden Prognosen im Jahr 2000 bei etwa 2,1 Mio. t liegen. Auch wenn diese beförderte Tonnage am gesamten Verkehrsaufkommen in Deutschland nur einen Anteil von unter einem Promille ausmacht, wird wertmäßig der grenzüberschreitende Güterverkehr zwischen 15 und 20 Prozent per Luftfracht abgewickelt. Jährliche Wachstumsraten von etwa sechs Prozent kennzeichnen die Entwicklung in der Luftfrachtbranche.	IV	11	2000			
Die Donau in Logistikketten integrieren	Ronald Schwarze	Der Donaukorridor, eine der wichtigsten europäischen Ost-West-Verkehrsachsen, erlebt gegenwärtig einen enormen Anstieg des Warenverkehrs. Ursache dafür ist die politische und wirtschaftliche Integration Ost- und Südeuropas in die Europäische Union.	IV	11	2000			
Auswirkungen der Ökosteuerreform auf deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen im europäischen Wettbewerb	Adolf Zobel	Die deutsche Ökosteuerreform führt für deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen zu einer weiteren Verschlechterung ihrer Wettbewerbsposition im EU-Güterkraftverkehr und in Konkurrenz zu Transportunternehmen aus Zentral- und Osteuropa.	IV	11	2000			
Individuelle und kollektive Systeme sollten kooperieren	Klaus J. Beckmann, Dirk Serwill, Thomas Wehmeier	Vom Einsatz kollektiver und individueller Zielführungssysteme – insbesondere dynamischer Art – wird eine Steigerung der Effizienz und der Verträglichkeit städtischer und großräumiger Verkehre erwartet. Die zurzeit betriebenen Zielführungssysteme sind allerdings nicht aufeinander abgestimmt und ihre Betreiber verfolgen unterschiedliche Strategien. Zur Klärung dieser Probleme wurde geforscht.	IV	10	2000			
Signale aus dem All für die Bahn	Axel Schwarz	Das Problem ist nicht neu: Die öffentlichen Kassen sind leer, der Schienenverkehr soll gefördert werden, viele Nebenstrecken sind mit der heutigen Ausstattung und Finanzierung als hochgradig defizitär anzusehen. Die aufwändige Leit- und Sicherungstechnik der Bahn ist im heutigen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern nicht konkurrenzfähig. Ausschau nach neuen Techniken ist demzufolge notwendig.	IV	10	2000			
Der digitale Datenaustausch zwischen Flugzeug und Bodenstellen - eine Voraussetzung für Free Flight	Niels-H. Stark	Die Airlines erwarten während der sommerlichen Hauptreisezeit erneut einen Zuwachs bei den Verspätungen, die in Europa im vergangenen Jahr durchschnittlich 5,4 Minuten pro Flug betrugen. Es wird in diesem Zusammenhang oft vom überfüllten Luftraum gesprochen. Gerade in Europa stellt sich das Problem jedoch anders dar.	IV	10	2000			
Akzeptanz innovativer Verkehrsinfomationssysteme	Martina Neuherz,Verena Patz,Robert Schröder	BayernInfo ist ein Demonstrationsvorhaben (1995 bis 2000),das im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsprogramms „Bayern online“ initiiert wurde. Ziel von Bayerninfo ist es, durch die informationstechnische Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel eine effizientere Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern, eine rationale Verkehrsmittelwahl und die Bildung umweltentlastender Wegeketten zu ermöglichen.	IV	10	2000			
Die Güterstraßenbahn von Dresden	Christoph Müller	Innerstädtischer Güterverkehr ist die Domäne des Straßenverkehrs. Gelegentliche Ausnahmen der Vergangenheit zeigten eher,dass der Schienentransport von Waren innerstädtisch kaum oder nicht möglich ist. Ein neuer Versuch für ein spezielles Einsatzgebiet wird jetzt in Dresden umgesetzt.	IV	10	2000			
Einnahmeaufteilung inVerkehrsverbünden - ein Vorschlag	Ulrich O. Vaubel	In Deutschland sind Verkehrsverbünde in den verdichtet besiedelten Räumen weitgehend zum Standard geworden. Man betrachtet sie als ein sehr wirksames Mittel, um dem verkehrspolitischen Ziel einer Attraktivitätsverbesserung und Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs näherzukommen. Weltweit hat sich diese Einschätzung jedoch (noch?) bei Weitem nicht durchgesetzt. Bedeutendstes Gegenbeispiel ist vermutlich Japan. Dort ist das öffentliche Verkehrsangebot herausragend gut – aber jede (Privat-) Bahn kassiert ihre Fahrpreise (und kontrolliert penibel ihre Fahrscheine) selbst.	IV	10	2000			
Kostentransparenz durch automatisiertes Frachtencontrolling	Bernhard van Bonn, Hans-Thomas Nürnberg	Heterogene Distributions- und Beschaffungs- strukturen resultieren nicht selten in ebenso differenzierten Tarifkonstrukten, die ein Unternehmen mit seinen Logistikdienstleistern im Laufe der oft langjährigen Zusammenarbeit aufgebaut hat. Eine detaillierte Kontrolle einzelner Transportabrechungen ist häufig ob des vorliegenden „Tarifdschungels“ nicht möglich. Andererseits basieren gerade langjährige Kooperationen zwischen Verlader/Empfänger auf der einen Seite und Logistikdienstleistern auf der anderen Seite auch auf einem gewissen Verauens- verältnis. Dies führt dazu, dass ein detailliertes Controlling der Lieferdaten und Abrechnungen sowie eine Bewertung der erbrachten Transportdienstleistung oft gar nicht oder nur sporadisch durchgeführt wird.	IV	10	2000			
Stadtlogistik mit Erfolg	Heike Flämig, Christian Schneider	Seit 1995 fördert die Landesregierung Nordrhein-Westfalen kommunale und regionale Modellprojekte zur Stadtlogistik. Aus einer Vielzahl an Bewerbungen wurden 20 Modellstädte und -regionen ausgewählt, denen in der Laufzeit ein Gesamtfördervolumen von knapp 10 Mio. DEM zur Verfügung gestellt wurde.	IV	10	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Erfreuliche Entwicklung	Thomas Hartig	Im Schnittpunkt internationaler Verkehrswege entsteht in unmittelbarer Nähe des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg und damit der größten Baustelle Europas das moderne Industrie- und Logistik- Centrum der Landeshauptstadt Magdeburg.	IV	10	2000			
Tourenplanungssoftware - ein Vergleich für den niederländischen Markt	Marcel J. Kleijn	Im vergangenen Jahr hat das Unternehmen NEA Transport research and training, ein niederländisches Forschungsinstitut, welches sich auf die Probleme der Transportwirtschaft spezialisiert hat, sieben verschiedene Tourenplanungssysteme, die in den Niederlanden angeboten werden, verglichen. Die Untersuchung baut auf vorherigen Tests in 1987, 1991 und 1993 auf. In diesem Kurzbericht werden die Ergebnisse präsentiert.	IV	10	2000			
Einbindung innovativer Zukunftstechnologien in das Verkehrsmanagement	Chokri Mokrani	Zunehmend setzen Unternehmen und Behörden auf Telematik. Der Blick in die Zukunft des Verkehrs lässt Signalbau Huber schon heute neuartige Technologien testen, die in diesem Jahrtausend entscheidend zur Nachhaltigkeit der Mobilität beitragen werden.	IV	10	2000			
Call A Bike - Kein Fahrradverleihdienst im herkömmlichen Sinn	Brigitte Günther, Grit Schönfeld, Irina Schumacher	Die innerstädtische Verkehrsproblematik wird bei der Verfolgung bereits einfacher Wege von A nach B bewusst: Stau, Parkplatzsuche, hohe Kosten und Zeitaufwand stellen den Verkehrsteilnehmer und dessen Nerven oft auf harte Belastungsproben.	IV	10	2000			
Neue Ideen für die Kosten- und Leistungsrechnung in Bahnunternehmen	Jonas Buchholz	Der Aufsatz gibt in Auszügen die Inhalte einer an der Universität Dortmund abgeschlossenen Dissertation1 wieder. Diese Arbeit wurde im Stipendienprogramm der Alfried Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung zur Förderung von Doktoranden auf dem Gebiet der Verkehrswissenschaften gefördert.	IV	10	2000			
Fußgängerleitsysteme	Patrick Wenzel	Leitsysteme lenken Verkehrsströme. Im Straßenverkehr übernimmt dies beispielsweise die Straßenwegweisung, welche die speziellen Belange von Fahrzeugverkehrsströmen berücksichtigt. Entsprechend brauchen auch Fußgänger angepasste Leitsysteme. Hierfür sind bereits die verschiedensten Lösungen entwickelt worden und es kommen immer noch neue hinzu.	IV	10	2000			
Neue Dienstleister im Eisenbahnmarkt - Lokpools	Enrico Albrecht, Thomas Berndt	Trotz Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs sind die angestrebten Effekte noch nicht im gewünschten Maß eingetreten. Neben Problemen beim Netzzugang ist die Verfügbarkeit geeigneter und kostengünstiger Streckenlokomotiven ein weiteres Hemmnis für Wettbewerber. Eine mögliche Lösung könnte die Etablierung von Lokpools sein.	IV	9	2000			
Eisenbahnfahrwestrategien auf Basis von Lebenszykluskosten	Enrico Albrecht, Thomas Berndt	Der Oberbau des Fahrwegs Eisenbahn verursacht unter Berücksichtigung von Investition und Instandhaltung auf hoch belasteten Strecken Österreichs Kosten von rund 70 000 DEM pro Gleiskilometer und Jahr. Diese Zahl inkludiert nur Schienen, Schwellen und Schotter. Die Optimierung der Erstellung und Erhaltung des Fahrwegs, d.h. das Erarbeiten einer technisch-wirtschaftlich günstigen Fahrwegstrategie, ist damit eine bedeutende Herausforderung für den Bereich Infrastruktur und zugleich eine wirtschaftliche Notwendigkeit für die Zukunftssicherung des Systems Eisenbahn.	IV	9	2000			
Von der Duckdalbe zur Tastatur	Minco van Heezen	Die Ausweitung auf ein wachsendes Hinterland, Netzbildung land- und seeseitig, die damit verbundene Internationalisierung der Hafenaktivitäten, Diversifikation der Tätigkeiten und die Erschließung neuer Märkte kennzeichnen die Entwicklung vieler Häfen in den vergangenen hundert Jahren. Hier ein Rück- und Ausblick am Beispiel des Rotterdamer Hafens.	IV	9	2000			
Technischer Fortschritt als Imageträger	Klaus Schubert	Die Architektur schwerer Nutzfahrzeuge für den schnellen und pünktlichen Güterverkehr auf Kurz- und Mittelstrecken sowie im internationalen Verkehr wird sich im 21. Jahrhundert von den bisherigen, mit Erfolg betriebenen Entwicklungen nicht grundlegend wegbewegen.	IV	9	2000			
Schnelle Shortsea - Verkehre als Alternative zur Straße	Ulrich Malchow	Kürzere Reisezeiten und damit eine eventuell höhere Abfahrtsdichte bei gleichbleibenden Reisekosten sowie die Möglichkeit, ganz neue Strecken mit Fähren zu bedienen oder die Zahl der Schiffe auf einer Route zu reduzieren: Das alles verbirgt sich hinter der Fast Monohull-Entwicklung für hohe Geschwindigkeiten auf See von Blohm+Voss, die auch von Kreuzfahrtreedereien angenommen wird.	IV	9	2000			
Emissionsreduzierte Antriebe für Stadtlinienbusse	Gerald Lexen	Mittelfristig wird der Dieselmotor seine Spitzenstellung behalten. Er stellt einen hervorragenden Kompromiss zwischen Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit dar. Mit der Umsetzung der anvisierten strengen Grenzwerte für die limitierten Schadstoffe zieht der Dieselmotor mit dem heute als vorbildlich sauber geltenden Erdgasmotor gleich. Letztendlich wird die Wirtschaftlichkeit sowie die Verfügbarkeit der Kraftstoffe entscheidend sein.	IV	9	2000			
Osteuropa: Verbesserung der EU-Anbindung durch Reaktivierung bestehender Schienenstrecken	Thomas Käseborn	Die wesentliche Verbesserung der Beziehungen zwischen den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) und der Europäischen Union (EU) seit dem Fall des Eisernen Vorhangs und der Wandlung ehemaliger Ostblock-Staaten zu Demokratien sind deutlich festzustellen und zeigen sich auf vielfache Weise. Die Auswahl von Aufnahmekandidaten aus der Reihe osteuropäischer Länder durch die EU ist hierfür ein sichtbares Zeichen.	IV	9	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Vorfahren, Einchecken, Abfliegen - ein schätzenswerter Dreiklang	Ulrike Drews	„Bequemer geht es kaum noch!“, „Kundenorientierter kann ein Airportservice kaum sein!“, „Ohne-stress-express!“. Mit diesen Slogans werben die so genannten Regionalflughäfen um ihre Kunden, die Geschäftsreisenden. Mit dem Begriff Regionalflughafen werden nutzerorientierte Vorteile verbunden, deren Größenordnungen allerdings nicht bekannt sind. Außerdem stellt sich die Frage, was Regionalflughäfen eigentlich sind, bzw. wie sie definiert sind.	IV	9	2000			
Unnötiger Verkehr: Was ist das?	Udo J. Becker	Haben Sie es schon gemerkt? Jeder redet heute über unnötigen Verkehr und Verkehrsvermeidung, befürwortet sie energisch oder vermutet den Zerfall des Abendlands dahinter. Alle streiten darüber, aber keiner sagt, was „unnötiger Verkehr“ denn eigentlich ist. Dort, wo es Definitionen gibt, widersprechen sie sich bezüglich Inhalt, Verwendung und Konsequenzen. Dieser Beitrag versucht, den Untersuchungsgegenstand zu definieren und einzuordnen.	IV	9	2000			
Sauber, sicher und leicht zu bedienen	Hans-Jürgen Wildhage	Sauber, sicher und leicht zu bedienen, so lassen sich drei bedeutende Trends bei schweren Nutzfahrzeugen im Jahr 2000 zusammenfassen. Sauberer werden die schweren Kaliber durch neue, abgasreduzierte Euro 3-Motoren, sicherer macht sie das Anti-Schleuder- sowie Anti-Umkipp-Programm ESP. Und leichter bedienbar werden sie durch immer modernere automatische Schaltgetriebe.	IV	9	2000			
Vorsprung durch Wissen - Wettbewerb auf dem Luftfrachtmarkt	Dirk Steiger	Auch für die Luftfrachtspediteure gilt: Weniger speditionelle Einzelleistungen und mehr logistische Komplettlösungen sind gefragt. Für die Luftfrachtspediteure ist dies besonders schwer, weil sie sowohl gegen die Konkurrenz in der eigenen Branche als auch gegen die der Integrators ankämpfen müssen, die einerseits Luftflotten betreiben und andererseits zeitdefinierte Dienste anbieten. Eine Möglichkeit: Allianzen mit Airlines, die so gut funktionieren, dass die Kunden nicht merken, dass sie es mit verschiedenen Unternehmen zu tun haben. Eine weitere: Ein Managementinformationssystem aufbauen, welches es dem Unternehmen ermöglicht, den Überblick über den Markt zu behalten, um immer eine Nasenlänge voraus zu sein.	IV	6	2000			
Logistiklösungen auf die Bahn gebracht	Axel Schwarz	Der Verkehr kollabiert täglich neu auf unseren Straßen. Der Infarkt der individuellen Transportbedüfnisse ist längst zur Gewohnheit geworden. Zahlreiche Unternehmen nutzen in der Beschaffungs- und Distributionslogistik die Bahn als Teil der Transportkette. Nicht selten mit enormen Investitionen verlagern Betriebe ihre Transportwege von der Autobahn auf die Eisenbahn. Losgelöst von nüchternen betriebswirtschaftlichen Daten gilt die Erscheinung der „Ökologistik” als prestigeträchtiger Faktor für das Image.	IV	6	2000			
Light Rail Transit für Manhattan	Philipp Rode	Der Stadt New York geht es gut. Im Aufwind des amerikanischen Wirtschaftsbooms gedeiht die größte amerikanische Metropole ganz im Sinne der „Developer“. Längst Vergangenheit sind die Zeiten des städtischen Bankrotts, der Verwahrlosung und der hohen Kriminalität. Nicht nur ökonomisch hält diese Stadt gut mit im Wettlauf der Global Cities“ – New York ist auch weltweiter Kristallisationspunkt von Kultur, Kunst und internationaler Avantgarde. Hinzu kommen jährlich zunehmende Touristenströme. Doch Bewohnern wie Besuchern fällt es leicht, wenigstens einen Punkt zu nennen, der bei diesen Entwicklungen nicht mithalten kann: New Yorks Verkehrssystem. Nach immensen operativen Verbesserungen und einer umfassenden Instandsetzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur konzentriert sich die verkehrspolitische Diskussion nun zunehmend auf den Neubau von Subway und Commuter Rail. In diesem Kontext stoßen auch Straßenbahnkonzepte auf offene Ohren.	IV	6	2000			
Wirtschaftlichkeit wird das Kombi-Angebot bestimmen	Heinrich Klotz	Im europäischen Kombinierten Verkehr (KV) gibt es einen Umbruch. Der ist zwar nicht brandneu, aber immer deutlicher spürbar – und er wird das Bild in den kommenden Jahren deutlich prägen. Die einfache Formel: Der Erfolg des KV wird künftig nicht mehr an den reinen Aufkommenszahlen gemessen, sondern daran, wie wirtschaftlich diese Verkehre gestaltet werden können.	IV	6	2000			
Betreibermodelle im Rahmen des FStrPrivFinG	Armin Keppel, Stefan Hinrichs	Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) angesichts der Tatsache, dass Deutschland zum Haupttransitland Europas geworden ist (Wiedervereinigung, Ost-West-Öffnung Europas, Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes) die Privatfinanzierung im Bereich der Bundesfernstraßen eingeführt, um die Auswirkungen der gleichzeitig notwendig gewordene Haushalts-Konsolidierung auf die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zu mindern. Über die private Vorfinanzierung hinaus wurde das Betreibermodell auf Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes eingeführt, um eine haushaltsunabhängige Finanzierung zu ermöglichen. Das BMVBW fördert das Betreibermodell Form von Machbarkeitsuntersuchungen für mögliche Projekte und durch die Erarbeitung von Muster-Vorlagen (u.a. Konzessionsvertrag) für Betreibermodelle.	IV	6	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Entwicklung eines Integralen Taktfahrplans mit OptiPlan	Wolfgang Hesse, Michael Guckert, Johannes Schneider, Andreas Schulz	Die Erstellung und Bewertung Integraler Taktfahrpläne lässt sich mit Hilfe intelligenter Software-Werkzeuge sehr effektiv und nutzbringend unterstützen. Das an der Universität Marburg im Rahmen einer Dissertation entwickelte System OptiPlan erlaubt eine effiziente Fahrplanerstellung für Verkehrsnetze kleiner und mittlerer Größenordnung. Zur Bewertung verschiedener Fahrplanvarianten werden Kenngrößen für die Umsteigequalität definiert und berechnet.	IV	6	2000			
Erfahrungen zum Einsatz von IuK-Techniken im Ballungsraumverkehr	Günter Halbritter, Torsten Fleischer	Der Erfolg innovativer Techniken ist in immer stärkerem Maß nicht nur von den Technikkonzepten selbst, sondern von deren Organisation für konkrete Realisierungsbedingungen abhängig. Nicht allein die Entwicklung, sondern die organisatorische Umsetzung neuer Techniken ist somit für die Praxis und den erwarteten Wert für die potenziellen Nutzer von zunehmender Bedeutung. Diese Erfahrung zeigt sich besonders bei der Einführung von Informations- und Kommunikationstechniken (IuK-Techniken).	IV	6	2000			
Planung ohne Scheuklappen verbessert Erfolg	Eine andere Lagervariante hätte weder	Obwohl der Freiraum für ein Outsourcing nach bewährten Mustern noch längst nicht ausgeschöpft ist, dringen bereits vielversprechende neue Ansätze ins Blickfeld. Dabei konkretisieren Planer die vormals nur theoretisch begründete Empfehlung, traditionelle Hürden für Kooperationen und strategische Allianzen ohne restliche Zweifel zu überwinden, um günstige Realisierungsplattformen schnell zu nutzen. In diesen Fällen entwickeln beispielsweise Hersteller artverwandter Produkte gemeinsam ein Logistikkonzept und wählen einen voll verantwortlichen Dienstleister. Die hier verbuchten Ergebnisse klären sogar den Ausblick, dass auch direkte Wettbewerber sich demnächst für diese Oursourcing-Konzeption entscheiden, zuerst wahrscheinlich bei der Erschließung neuer Märkte, ganz sicher im Rahmen von E-Commerce.	IV	6	2000			
Zukunft des europäischen Eisenbahnverkehrs	Borislav Bjelicic	Den europäischen Eisenbahnen werden seit Jahren außerordentlich gute Perspektiven vorausgesagt, doch sieht die Realität anders aus. Im Güterverkehr hat der LKW kontinuierlich Marktanteile hinzugewonnen, sowohl im nationalen Verkehr als auch auf grenzüberschreitenden Relationen. Im Personenverkehr sind die Bahnen ebenfalls unter Druck geraten, in jüngerer Zeit u. a. durch die Deregulierung des europäischen Luftverkehrs und damit einhergehende rückläufige Flugpreise.	IV	6	2000			
Logistik statt Spedition – Der feine Unterschied	Kerstin Zapp	Die speditionelle Dienstleistung ist nur ein kleines Segment des Logistik-Konzerns VTG-Lehnkering AG mit Hauptsitz in Hamburg. Die Hapag-Lloyd-Tochter hat sich als Partner der chemischen Industrie, der Mineralölwirtschaft und der Petrochemie dem Logistik-Management mit eigenem Spezialequipment verschrieben. Michael Behrendt, Vorstandsvorsitzender der VTG-Lehnkering AG und Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG, beschreibt in einem Interview die Besonderheiten des Geschäfts, die verschiedenen Sparten, Ausbaupläne und die Situation auf dem Speditions- und Logistikmarkt.	IV	6	2000			
Kommt das elektronische Ticket bald überall?	Christoph Müller	Wenn über die Zukunft im ÖPNV diskutiert wird, steht auch immer der Wettbewerb zwischen den etablierten und den neuen Betrieben im Mittelpunkt. Mindestens ebenso wichtig für die Zukunft des Nahverkehrs ist aber das Tarifwesen. Das Schlagwort „Electronic Ticketing“, die Einführung der bargeldlosen Zahlung wie des papierlosen Fahrscheins, beschreibt die aktuelle Entwicklung. Nachdem kleinere Betriebe schon gezeigt haben, dass dieser Weg gangbar ist (s. IV 5/98), wird nun die Einführung in großen Verbünden getestet.	IV	5	2000			
Webfehler der Bahnreform	Wolfgang Stertkamp	Eine Renaissance des Schienenverkehrs, die erklärterweise zu den Zielen der Bahnreform gehörte, ist auch sechs Jahre nach Gründung der Deutsche Bahn AG (DB) nicht eingetreten. Die Ursache liegt in der Übertragung der Schieneninfrastruktur in voller finanzieller Verantwortung auf die DB. Hierdurch wird einmal der Wettbewerb zwischen Straße und Schiene durch eine unterschiedliche Infrastrukturkostenbelastung weiterhin erheblich verzerrt. Außerdem wird ein Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen auf der Schiene behindert, weil die DB potenziellen Wettbewerbern den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktur gewähren soll und sich dadurch in einem institutionellen Interessenkonflikt befindet. Es wird aufgezeigt, wie dieser Konflikt durch eine andere Regelung in den Eisenbahnneuordnungsgesetzen hätte vermieden werden können und was heute noch getan werden kann, um bessere Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße sowie Schiene und Schiene zu erreichen.	IV	5	2000			
Wann kommt mein Bus?	Kerstin Zapp	Musik, Video-on-demand, Handys und elektronische Sitzplatzreservierung – das sind nur einige der Highlights, mit denen der innovative Expo-Nahverkehrszug der Deutschen Bahn AG ausgestattet sein soll. Einkaufstipps, Werbung und Nachrichten sind weitere Elemente, welche die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln kurzweiliger und attraktiver machen könnten. Doch grundsätzlich geht es den Nutzern vor allem darum, über Wartezeiten und Verspätungen aufgeklärt zu werden. Ein Mittel: dynamische Fahrgastinformationssysteme.	IV	5	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Unternehmenspolitik im Übergang zum Wettbewerb	Gunther Mörl	Alle Welt redet derzeit über den Wettbewerbim deutschen ÖPNV. – Oft genug, ohne die tatsächlichen Grundlagen zu kennen. Eines muss man deshalb am Anfang ganz klar stellen: Was die privaten Busunternehmen in der ganzen Bundesrepublik anbelangt, stehen sie nicht etwa vor dem Übergang zum Wettbewerb, sondern schon seit langem mitten drin. Das soll keine Augenauswischerei oder Beschwichtigungsrhetorik sein, sondern beschreibt nichts anderes als die Ausgangssituation.	IV	5	2000			
Verträge im ÖPNV	Oliver Szabo	Neben der Regelung eines optimierten Leistungsaustauschs sollen Verträge dem Transport ökologischer und sozialer Kriterien dienen. Im Sektor ÖPNV steht die Vertragsgestaltung vor besonderen Herausforderungen. So charakterisieren oftmals komplexe Situationen und lange Zeiträume die Austauschprozesse. Hier stoßen die tradierten Vertragskonzepte rasch an ihre Grenzen. In Ergänzung dazu bietet in solchen Fällen erst die institutionenökonomisch geprägte Vertragstheorie adäquate Lösungen. Diese ermöglichen damit eine effiziente Gestaltung von Beziehungen zwischen den ÖPNV-Unternehmen und deren staatlichem Umfeld und auch zwischen den Betrieben. So können zum Beispiel langjährige Kooperationen im ÖPNV durch einen Vertrag begründet werden, der für die Partner eine Art „Verfassung“ bildet, in deren Rahmen sie fallweise die jeweils konkret anstehenden Fragen regeln.	IV	5	2000			
Wie gut, wie teuer, wie erfolgreich? Und warum?	Caroline Mende	Im Winter 1999/2000 führte banana communication, Agentur für ÖPNV-Marketing, Langenfeld, in Eigeninitiative eine umfassende Erhebung unter deutschen Orts-, Stadt- und Citybussystemen (OSC) durch. Von fast hundert Systemen konnten Daten gesammelt und auf Zusammenhänge untersucht werden. Die Ergebnisse liegen seit einigen Wochen in einer Gesamtfassung vor.	IV	5	2000			
Mobilitätsmanagement, Mobilitätszentrale, Mobilitätsberatung	Heli Aurich,Lothar Konietzka	Das Mobilitätsmanagement tritt mit dem Ziel an, den Anteil des umweltverträglichen Verkehrs zu vergrößern. Die Mobilität wird in diesem Planungs- und Handlungskonzept als eine vielschichtige Managementaufgabe betrachtet. Durch Koordination, Information und Motivation sollen Kunden zu einer rationalen, umwelt- und sozialverträglichen Nutzung von eigenem PKW, von Bahn, Bus, Fahrrad und eigenen Füßen motiviert werden. Zu den Instrumenten dieses neuartigen Mobilitätsmanagements gehören die Mobilitätszentrale, die umfassende Mobilitätsberatung und ein innovatives Mobilitätsmarketing. Sind Hoffnungen auf ein erfolgreiches „Management der Mobilität“ berechtigt? Eine Untersuchung und ein Handbuch, – von sosta consult (München) erstellt –, geben erste Antworten zum Stand der Entwicklung.	IV	5	2000			
Stadtbussysteme in Klein- und Mittelstädten	Thomas Kaspar, Wolfgang Korb	Stadtbussysteme spielen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von Kleinund Mittelstädten eine wichtige Rolle. Dies bestätigen viele Einführungen neuer oder Erweiterungen bestehender Stadtbussysteme in Deutschland seit Beginn der 90er Jahre. Mittlerweile zeigt die Mehrzahl dieser Beispiele mit den erreichten Fahrgastzahlen, dass je nach der Zielsetzung solche Systeme bereits ab 10000 Einwohner sinnvoll sein können. Am Beispiel Viernheim soll hier die Identifikation konkreter Erfolgsfaktoren für die Planung und Umsetzung im Vordergrund stehen.	IV	5	2000			
Zur Sehnsucht der Mobilen: Pünktlich und rasch überall*)	Peter Cerwenka	Die Erfüllung der Sehnsucht der Mobilen, pünktlich und rasch nach überall zu gelangen, wird heute oft durch die Zauberformel „integrierte Verkehrssysteme“ verheißen. Die Eigenschaft „integriert“ besteht dabei aus drei sehr wohl voneinander zu unterscheidenden und in unterschiedliche Zuständigkeiten fallende Komponenten, nämlich aus der Intramodalität, der Intermodalität und der Interoperabilität. Diesen drei Komponenten könnten recht treffend die drei Wunschtäume der Mobilen, also pünktlich, rasch und nach überall, zugeordnet werden. Beim Bemühen zur Erfüllung dieser Wunschträume ist stets sorgfältig und unbeirrt der im Einzelfall verantwortliche Engpassbereich auszuforschen, damit zielgerecht Maßnahmen zur Engpassbeseitigung ergriffen werden können.	IV	5	2000			
Automatischer U-Bahn-Betrieb bei der BVG	Dieter Heinz, Hans-Christian Kaiser	Auf der Linie U5 der Berliner U-Bahn wird seit dem 25. November 1999 zwischen Friedrichsfelde (Fi), Tierpark (Tk) und Biesdorf-Süd (Bü) ein automatischer U-Bahn-Probebetrieb durchgeführt. Dieser Probebetrieb ist der Abschluss des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (bmb+f) und der ehemaligen Berliner Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr (SenBWV), heute Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, geförderten Forschungsvorhabens „Star“1).	IV	5	2000			
Eine Spedition als EVU	Kerstin Zapp	Warum beteiligt sich eine Spedition mehrheitlich an einer Bahngesellschaft? Wie entwickelt sich unter diesen Bedingungen das Verhältnis zu DB Cargo und Kombiverkehr? Und wie sieht es mit der künftigen Unternehmensstrategie aus? Diese Fragen beantworteten Michael Blümer, Bereichsleiter Equipment und Route-Management, (unter anderem zentraler Einkauf für intermodale Verkehre) der Hoyer GmbH Internationale Fachspedition mit Hauptsitz in Hamburg, und Andrea Schmidt, Handlungsbevollmächtigte im Bereich intermodale Verkehre / Terminals bei Hoyer, für ihr Unternehmen.	IV	5	2000			
Speditionskaufleute - Noch immer stehen alle Türen offen	Kerstin Zapp	Fachkräftemangel ist ein leidiges Thema. Das gilt auch für die Mitarbeiter von Speditionen. Darum sind viele Unternehmen dazu übergegangen, ihren Nachwuchs intern verstärkt zu fördern, sowohl während als auch nach der Ausbildung, sowie Studenten frühzeitig an ihre Firmen zu binden. Und in den Berufsschulen scheint sich ebenfalls einiges zu rühren.	IV	4	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Künftige Chancen einer nachhaltigen Mobilität	Günter Hertel	Ausgehend von der Herausforderung der Abbildung der zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bürgern und Wirtschaft einerseits und der begrenzten Ressourcen sowie Umweltwirkungen des Verkehrs andererseits werden Prinzipien der Nachhaltigkeit der Mobilitätsentwicklung herausgearbeitet. Die Realisierung von Effizienzsteigerungspotenzialen des Verkehrs, verbunden mit dem Einsatz modernster Fahrzeugkonzepte und auch unter Nutzung sogenannter alternativer Antriebskonzepte, stehen hierbei im Mittelpunkt. Die Erreichung einer langfristigen Balance zwischen wachsender Mobilität und wachsenden Gefährdungen der Umwelt sowie der ökonomischen und sozialen Systeme andererseits bedarf in jedem Fall kreativer und marktgerechter Lösungsansätze.	IV	4	2000			
Fahrleistungszuwachs durch GVZ in Ballungsräumen?!	Stephan Keuchel	Die Einrichtung von Güterverkehrszentren (GVZ) soll vor allem eine Bündelung von Verkehrsströmen durch Kooperation von Verkehrsunternehmen hervorrufen, um die Fahrleistungen auf der Straße zu senken. Der vorliegende Artikel verknüpft die Ergebnisse zweier Studien, die im Auftrag des BMVBW durch die IVU Berlin einerseits und das IVM Münster andererseits durchgeführt wurden und deren fachliche Betreuung dem Autor oblag.	IV	4	2000			
EU-Erweiterung wird Realität	Leonhard Höfler, Gerhard Platzer	Ostgrenzöffnung (1988) und EU-Erweiterung sind Strukturbrüche in der europäischen Entwicklung. Die europaumspannenden Verkehrsnetze und die Verschiebung der EU-Außengrenzen nach Osten schaffen nicht nur in den Zentren,sondern auch in den entwicklungsschwachen, derzeit peripheren Regionen entlang der EU-Außengrenzen erhebliche Standortaufwertungen. Zweifellos wird diese Entwicklung auch zusätzlichen Verkehr bedeuten, aller Voraussicht nach jedoch nicht im Ausmaß der 1989/90 erfolgten sprunghaften Zunahme und der in der Folge erstellten Prognosen. Die durch die Erweiterung zu erwartenden Entwicklungen ergeben sich allerdings nicht von selbst, sondern bedürfen des gezielten Einsatzes regionalpolitischer Maßnahmen.	IV	4	2000			
Logik statt Logit: Anspruch an Verkehrsmodelle	Klaus Walther	In der gängigen Anwendung von Verkehrsmodellen wird im Allgemeinen der Entscheidungsalgorithmus (z.B. Logit-Ansatz) jeweils anhand von beobachteten gebietsspezifischen Entscheidungsergebnissen geeicht, um ihn dann für Prognosezwecke zu nutzen. Die Vermischung von Ursache- und Wirkungsparametern unterstellt jedoch implizit, dass menschliche Entscheidungsprozesse mathematisch manipulierbar sind. Dies widerspricht aber der inneren Logik solcher Abläufe. Vielmehr ist für zuverlässige Prognosen eine klare Trennung von Entscheidungsalgorithmus und Einflussgrößen unabdingbar, wobei der Quantifizierung der Einflussgrößen in ihrer Komplexität aus Zeiten, Kosten, Komfort und der Subjektivität des Menschen diesen Werten gegenüber die zentrale Bedeutung zukommt. Der eigentliche Entscheidungsalgorithmus muss dann nicht mehr manipulierbar, sondern kann vergleichsweise einfach strukturiert sein.	IV	4	2000			
Kundenbindungsmanagement im ÖPNV - Erkenntnisse für den Zeitkartenbereich	Gerhard Probst, Solveig Richter	Die treuesten Fahrgäste im öffentlichen Verkehr verursachen nicht nur die geringsten Vertriebskosten, sie sind den meisten Verkehrsbetrieben auch so gut wie unbekannt. Viele Zeitkartensysteme sehen nur einen einzigen Kontakt zum Fahrgast vor: Beim Erwerb der Fahrkarte am Automaten oder an einer Verkaufsstelle. Bei Jahreskarten – der intensivsten Form der Bindung an ein ÖPNV-Unternehmen - passiert dies genau einmal pro Jahr. Bedenkt man dabei, dass ein Fahrgast im Lauf seines Kundenlebenszyklus' durchaus mehrere zehntausend DEM Umsatz generiert, wird die große Bedeutung eines aktiven Kundenbindungsmanagements bei der Gestaltung von ÖPNV-Marketing-Strategien deutlich. Hinzu kommt, dass die ÖPNV-Nutzung häufig eine grundlegende Entscheidung ist: Fahrgäste, die sich dafür entscheiden, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen, sind nur sehr schwer zurückzugewinnen. Wegeketten, die nicht mehr ÖPNVkompatibel sind, der Wegzug in schlechter erschlossene Vororte etc. sind einige Beispiele dafür.	IV	4	2000			
Privat finanzierte Metro	Christoph Müller	In vielen Schwellenländern Südamerikas und Südostasiens werden große Verkehrsprojekte schlüsselfertig vergeben. Dabei wird aufgrund der angespannten Haushaltslage bei der Finanzierung gerne auf private Unternehmen zurückgegriffen. Denn schlüsselfertige Bahnprojekte verschlingen schnell viele Millionen, nicht selten sogar Milliarden DEM an Investitionen.	IV	4	2000			
Die Berufsaussichten für Logistiker sind glänzend	Helmut Baumgarten, Stefan Walter	Die rasanten Entwicklungen in Industrie-, Handels- und (Logistik-) Dienstleistungsunternehmen der vergangenen Jahre spiegeln sich in dem stark erweiterten Anforderungsprofil für Führungskräfte und den qualifizierten Management- Nachwuchs wider. Die Karrierechancen für Top-Logistiker, deren Qualifikation diesem geforderten Profil entspricht, sind ausgezeichnet. Dies gilt sowohl für bereits im Berufsleben stehende Logistiker als auch für den motivierten Logistik- Nachwuchs, der seine Ausbildungsziele konsequent verfolgt und prozessorientiert arbeiten will.	IV	4	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Die Øresund-Querung	Kerstin Zapp	Am 1. Juli ist es soweit: Die 16 km lange, feste Verbindung zwischen Dänemark und Schweden wird offiziell für den Straßen- und Schienenverkehr eröffnet, Kopenhagen und Malmö rücken zu einem Wirtschaftsstandort mit 3,5 Mio. Einwohnern zusammen. Beschlossen wurde das Projekt bereits 1991, die Baggerarbeiten begannen 1995. Für das Bauwerk haben Schweden und Dänemark die Bürgschaft für einen Kredit in der Privatwirtschaft übernommen, der nun über knapp 30 Jahre zurückgezahlt werden muss. Das Geld dafür soll aus den Benutzungsgebühren kommen. Kreditnehmer und Betreiber der Verbindung ist das Øresundskonsortiet mit Sitz in Kopenhagen und Malmö.	IV	4	2000			
Privatwirtschaftliche Modelle für eine bedarfsgerechte Straßenverkehrsinfrastruktur	Hans Wilhelm Alfen	Wieder einmal hat in Deutschland die angespannte Haushaltssituation Überlegungen für eine verstärkte Nutzung privaten Kapitals bei Realisierung, Finanzierung und Betrieb von Verkehrsinfrastruktur im Straßenwesen ausgelöst. Allerdings hat man den Eindruck, dass die Diskussion, an der sich inzwischen alle maßgeblichen gesellschaftlichen Gruppen und mit dem Thema befassten Institutionen beteiligen, noch nie so unter Erfolgszwang stand und dementsprechend intensiv geführt wurde wie heute.	IV	4	2000			
ÖPSV-Strukturreform: "Schlimmbessern"oder effektives Zurückdrängen des MIV ?	Adrian W.T. Dostal	In einem Beitrag im Internationalen Verkehrswesen1) wurde Ende 1998 die Forderung nach einer Strukturreform für den straßengebundenen ÖPNV aufgestellt, die der Bahnreform von 1994 als logische Konsequenz folgen müsse. Der straßengebundene ÖPNV wurde mit dem Schienenpersonennahverkehr (ÖPSV) verglichen.	IV	3	2000			
Logistik 2000	Peter Eichler	Die Organisatoren der EXPO rechnen mit mehr als tausend Fahrzeugen pro Nacht, die das Gelände für Lieferungen und Serviceleistungen befahren müssen.Damit die Verkehre reibungslos und ohne Stauprobleme abgewickelt werden können, wurde ein Unternehmen mit der Steuerung beauftragt. So sollen die erwarteten Besucherströme nicht behindert werden.	IV	3	2000			
Fahrleistungsatlas für die Bundesrepublik Deutschland	Heinz Hautzinger, Dirk Heidemann, Brigitte Krämer	Erhöhungen der Mineralölsteuer führen bei den Haltern bzw. Nutzern von Kraftfahrzeugen je nach erbrachter Fahrleistung zu unterschiedlichen finanziellen Zusatzbelastungen. Um für Privat-PKW die betreffenden Effekte aus Sicht der Raumordnung beurteilen zu können, wurde auf Basis einer Sonderauswertung der Fahrleistungserhebungen 1990/1993 erstmals ein „Fahrleistungsatlas“ für die Bundesrepublik Deutschland erstellt. Es zeigte sich, dass PKW-Halter in ländlichen Räumen gegenüber PKW-Haltern in Verdichtungsräumen durch Mineralölsteuererhöhungen pro Fahrzeug um etwa zehn Prozent stärker belastet werden. Wegen des im ländlichen Raum höheren Motorisierungsgrads liegt die Mehrbelastung pro Privathaushalt sogar über 30 Prozent.	IV	3	2000			
Verkehrssysteme anderer Art?	Boris Kluge	Die Republik Südafrika ist in den vergangenen Jahren insbesondere durch das Ende der Apartheid und die damit einsetzenden grundlegenden Veränderungen in der Gesellschaft im Blickpunkt des Interesses. Überwog dabei in der Anfangszeit die Anerkennung für den gelungenen friedlichen Übergang, mehren sich heute die Berichte über Gewalt, Kriminalität und eine allgemein eher negative Entwicklung. Dabei wird verkannt, dass die heutigen Probleme natürliche Ursachen in der Apartheid und ihren Auswirkungen haben. Nicht desto trotz fasziniert den Besucher die optimistische Einstellung der Menschen in Südafrika und der in schwieriger Zeit entwickelte Erfindungsreichtum. Zu diesen „Erfindungen“ gehört sicherlich das Minibustaxi, das Verkehrsmittel Nummer 1 in Südafrika.	IV	3	2000			
E-Commerce braucht eine perfekte Logistik	Behrend Oldenburg	Spediteure verbinden Unternehmen und Märkte in aller Welt, sind Bindeglied zwischen Lieferanten und Kunden. Und die stellen immer höhere Anforderungen. Prägte daher im vergangenen Jahrzehnt viele Speditionen der Schritt vom reinen Transportunternehmen hin zum Logistikdienstleister, so warten an der Schwelle zum neuen Jahrtausend neue Herausforderungen: Die rasante Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologie sinnvoll im Transport- und Logistikgeschäft nutzen.	IV	3	2000			
Prozessgestaltungssynergien im Zwischenwerksverkehr	Christoph Müller	Der Volkswagen-Konzern betreibt weltweit diverse Produktionsstätten für die Fertigung von Fahrzeugen und Komponenten. Zwischen den deutschen und europäischen Standorten findet arbeitsteilig ein intensiver Austausch von Komponenten und Materialien (Motoren, Getriebe, Pressteile, Karossen, etc.) statt, der als Zwischenwerksverkehr bezeichnet wird. Die Volumenbewegungen verstärken sich zusätzlich durch strategische Entscheidungen wie die Plattformstrategie oder „One-tool“-Philosophie.	IV	3	2000			
Flottenmanagement	Hans-Helmut Grandjot	Probleme des Fuhrparks und Flottenmanagements sind trotz ihrer Komplexität in den vergangenen Jahren in der wissenschaftlichen Diskussion der Logistik eher ein wenig in den Hintergrund gerückt. Die Logistik beschäftigt sich gegenwärtig überwiegend mit organisatorischen dispositiven Aspekten, wie zum Beispiel Efficient Cosumers Response oder Supply Chain Management, um die aktuellen zu nennen. Dabei wird vielfach vergessen, dass die Grundlage jeder logistischen Kette die Raumüberwindungsfunktion, nämlich der Transport von A nach B, ist, der in den meisten Fällen von Lastkraftwagen in Fuhrparks erbracht wird. So betrug beispielsweise der Anteil des Straßengüterverkehrs 1998 am Verkehrsaufkommen 83,5 Prozent und an der Verkehrsleistung 67,4Prozent.	IV	3	2000			

Titel	Autor	Inhalt	Name	Heft	Jahr	Themen	Seite Anfang	Seite Ende
Umweltverträglicherer und effizienterer Verkehr	Torsten Fleischer, Günter Halbritter	Der Ausschuss für Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung des Deutschen Bundestages beauftragte das Büro für Technikfolgenabschätzung beim Deutschen Bundestag (TAB) mit der Durchführung eines TA-Projekts1) zur Wirksamkeit sowie zu den Realisierungsbedingungen und Folgen von Maßnahmen und Techniken zur Entlastung des Verkehrsnetzes sowie zur Verlagerung von Straßenverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Im Rahmen dieser Studie wurden Optionen entwickelt, die Maßnahmen enthalten, die in der verkehrspolitischen Diskussion eine besondere Rolle spielen und die a priori einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der genannten Ziele versprechen.	IV	3	2000			
Streckenbezogene Gebührenerhebung für LKW	Peter R. Pautsch	Mit der Aufforderung zum Teilnahmewettbewerb an der „Einführung einer streckenbezogenen LKW-Gebühr auf Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland“ am 17. Dezember 1999 ist der Startschuss zu einem der anspruchsvollsten und innovativsten Vorhaben im Bereich des Verkehrsinfrastrukturmanagements gefallen. Ein in der Dimension vergleichbares Mautprojekt ist weltweit bisher noch nicht verwirklicht worden. Gegenstand entsprechender Projekte waren bis heute entweder für die Bemautung ausgelegte Einzelstrecken oder überschaubare Teilnetze.	IV	3	2000			
Innovationsprozesse umweltorientierter Verkehrspolitik im Städtevergleich	Stefan Bratzel	Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen Innovationsprozesse kommunaler Verkehrspolitik. Am Beispiel von Vorreiterstädten in drei europäischen Ländern werden die Erfolgsbedingungen für einen umweltorientierten Wandel in der Verkehrspolitik analysiert. Es wird ein „3-Phasen-Modell“ erarbeitet, das die Systematisierung von politischen Innovationsprozessen in verschiedenen Ländern ermöglicht, indem es bestimmte Ablaufmuster unterstellt und die Relevanz spezifischer Einflussfaktoren hervorhebt.	IV	3	2000			
Luftschiffe für den Schwertransport	André Christ, Achim Lutz	Eine völlig neuartige Logistik-Dienstleistung für den weltweiten Schwerlastverkehr will die CargoLifter AG anbieten. Mit Luftschiffen sollen schwere und überdimensionale Frachten von bis zu 160 t Gewicht Punkt zu Punkt von der Fabrik auf die Baustelle transportiert werden. Auf einem ehemaligen Militärflughafen südlich von Berlin entsteht derzeit eine Werfthalle für den Bau des ersten Prototypen, den CL 160 P1, und die anschließende Serienfertigung. Gemeinsam mit interessierten Unternehmen verschiedener Branchen entwickelt die CargoLifter Network GmbH ein auf dem CargoLifter System basierendes Logistik-Produkt: die luftschiffbasierte Logistik-Dienstleistung.	IV	3	2000			