

# Informationsdienst für Entscheider in Politik und Wirtschaft

## Inhalt

<b>Bringt eine Pkw-Maut wirklich mehr für die Straße?</b>	<b>2</b>
Strapazierter Asphalt, marode Brücken, Dauerbaustellen – Jeder, der regelmäßig auf deutschen Fernstraßen unterwegs ist, kennt diese „Pflegefälle“ nur allzu gut ...	
<b>Grünes Licht für den Öko-Laster</b>	<b>3</b>
Ab dem kommenden Frühjahr fahren in Deutschland bis zu 25 Meter lange Lkw. Der VDA-Politikbrief beantwortet die wichtigsten Fragen rund um den Feldversuch ...	
<b>Mit intelligenter Kommunikation in eine sichere Zukunft</b>	<b>5</b>
Unsere Umwelt wird smarter, wir leben in einer vernetzten Welt. Was bedeutet das für die Autos der Zukunft? ...	
<b>Der Fernbus: Deutschlands sozialstes Verkehrsmittel</b>	<b>7</b>
Busse sind das Rückgrat unseres ÖPNV. Sie schultern rund die Hälfte des Verkehrsaufkommens im Nahverkehr ...	
<b>CO<sub>2</sub>-Reduktion: Deutsche Hersteller liegen vorn</b>	<b>8</b>
Die deutschen Automobilhersteller haben den CO <sub>2</sub> -Ausstoß ihrer neu zugelassenen Fahrzeuge im bisherigen Jahresverlauf um 4,1 Prozent reduziert ...	
<b>Impressum</b>	<b>8</b>

## Bringt eine Pkw-Maut wirklich mehr für die Straße?

Strapazierter Asphalt, marode Brücken, Dauerbaustellen – Jeder, der regelmäßig auf deutschen Fernstraßen unterwegs ist, kennt diese „Pflegefälle“ nur allzu gut. Der Patient Straße leidet, doch für seine Behandlung fehlt das Geld. Was liegt da näher als der immer wiederkehrende Ruf nach der Nutzerfinanzierung. Ist eine Pkw-Maut wirklich das richtige Heilmittel, um das Straßennetz fit zu machen?

### **Nur 30 Prozent der Einnahmen von Kfz- und Mineralölsteuer werden in Straßeninfrastruktur re-investiert**

Klar ist: Schon heute sind die Autofahrer mehr als genug belastet. Rund 50 Milliarden Euro pro Jahr zahlen sie allein für Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer und überdecken damit deutlich ihre Wegekosten. Nur 15 Milliarden Euro davon werden wieder in die Straßeninfrastruktur investiert, der Rest geht in andere Etats.

Besonders in Zeiten hoher Kraftstoffpreise darf Autofahren nicht noch teurer werden. Das sehen selbst viele Befürworter einer Pkw-Maut so und stellen eine Absenkung verkehrsspezifischer Steuern als Kompensation für deutsche Autofahrer in Aussicht. Eine solche „Win-win-Situation“ könnte sich indes als trügerischer Lockvogel entpuppen. Denn wie soll im Ergebnis mehr für die Infrastruktur herauspringen, wenn die Pkw-Maut „aufkommensneutral“ strukturiert werden soll? Zudem gibt es europarechtliche Bedenken, wenn in erster Linie ausländische Pkw zur Kasse gebeten werden sollen. Denn eine Absenkung oder Beseitigung der nur für deutsche Pkw geltenden Kfz-Steuer bei Einführung einer Pkw-Maut könnte mit dem Nichtdiskriminierungsgebot des EU-Vertrages unvereinbar sein. Fakt ist: Bislang gibt es kein belastbares Konzept, das die Autofahrer bei Einführung einer Pkw-Maut in gleichem Umfang entlasten und gleichzeitig die Straßenbaufinanzierung spürbar stärken würde. Wer also echte Mehreinnahmen generieren will, müsste bereit sein, den deutschen Autofahrer zusätzlich zu belasten. Und das sollte man dann auch offen aussprechen.

### **Die Fahrleistung ausländischer Pkw liegt gerade mal bei fünf Prozent**

Der übliche Verweis auf die Einnahmen, die ausländische Straßennutzer durch eine Pkw-Maut in Deutschland erbringen könnten, hilft in der Diskussion letztlich auch nicht entscheidend weiter. Ihr Fahrleistungsanteil liegt gerade einmal bei rund fünf Prozent. Das würde kaum mehr als die System- und Kontrollkosten einer Pkw-Maut abdecken.

Doch selbst rechnerisch angenommene Mehreinnahmen durch eine Maut dürften angesichts klammer Staatskassen nicht zu zusätzlichen Investitionen in Erhalt und Ausbau der Fernstraßen führen. Denn allzu berechtigt wäre die Befürchtung, dass die Mauteinnahmen letztlich nur allgemeine Haushaltsmittel ersetzen. Das hat die Erfahrung mit der Lkw-Maut gezeigt. Im Ergebnis hat sie Transportgewerbe, Wirtschaft und Verbraucher zusätzlich belastet, ohne zusätzliche Investitionsimpulse zu setzen. Dieses Beispiel zeigt: Die Gefahr ist einfach zu groß, dass mit Einführung der Nutzerfinanzierung allgemeine Haushaltsmittel aus dem Verkehrsetat abgezogen werden.

Es ist Konsens: Für Erhalt und Ausbau der Fernstraßen brauchen wir mehr finanzielle Mittel. Doch dafür gibt es überzeugendere Wege als eine Maut. So sollte die öffentliche Hand mehr Investitionsbereitschaft zeigen und stärker als bisher private Investoren ins Boot holen. Besonders wichtig ist es, die bestehenden Mittel möglichst effizient einzusetzen, d. h. genau dann und genau dort, wo sie am dringendsten gebraucht werden. Dafür müssten konsequent Prioritäten in der Projektauswahl geschaffen, Verfahrens- und Umweltstandards hinterfragt und das Bund-Länder-Verhältnis in der Infrastrukturbewirtschaftung („Länderproporz“) überarbeitet werden. Aber all das ist natürlich weit unbequemer als die Einführung einer neuen Abgabenart.

### **Bundesrat lehnt Bus-Maut ab: Kontraproduktiv fürs Klima**

Am 23. September 2011 hat der Bundesrat Anträge auf Einbeziehung von Bussen in die Lkw-Maut auf Autobahnen abgelehnt. Mit dieser Entscheidung wurde der Tatsache Rechnung getragen, dass es hierfür keinen sachlichen Grund gibt.

Nach dem jüngsten DIW-Gutachten überdecken sowohl in- als auch ausländische Omnibusse auf deutschen Autobahnen ihre Wegekosten bereits heute. Ohnehin sind auf den Autobahnen die Wegekosten pro Kilometer bei Bussen aufgrund der niedrigeren Gewichte nur rund halb so hoch wie bei schweren Lkw. Vor allem aber ist ausweislich aller Verkehrsträgervergleiche der Omnibus das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Daher wäre eine Verteuerung des Omnibusverkehrs gerade auch unter klimapolitischen Gesichtspunkten kontraproduktiv. Nicht zuletzt dürfte sich eine Bemautung von Bussen negativ auf den Tourismusstandort Deutschland auswirken.

## Grünes Licht für den Öko-Laster

Ab dem kommenden Frühjahr fahren in Deutschland bis zu 25 Meter lange Lkw. Der VDA-Politikbrief beantwortet die zehn wichtigsten Fragen zum Feldversuch mit Lang-Lkw.

### 1. Warum Lang-Lkw?

70 Prozent mehr Güterverkehr als 2004 erwartet die Bundesregierung bis 2025. Daher muss der Straßenverkehr effizienter werden. Lang-Lkw haben bis zu 50 Prozent mehr Laderaum. So lassen sich Lkw-Fahrten einsparen, die Straßen werden entlastet.

### 2. Wo können Lang-Lkw fahren?

Auf nahezu allen Autobahnen in Bayern, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen. Zum Streckennetz gehören auch einzelne Landstraßen, die zu Industriegebieten oder Güterzentren führen. Innenstädte sind für Lang-Lkw gesperrt.

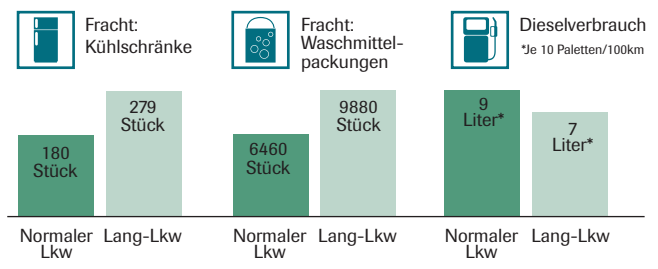
### 3. Wie schwer ist ein Lang-Lkw?

Für Lang-Lkw gilt dasselbe Höchstgewicht wie für herkömmliche Lkw: 40 Tonnen. Da im Straßengüterverkehr bei rund 80 Prozent der Transporte nicht das Gewicht, sondern das Ladevolumen der begrenzende Faktor ist, löst der Lang-Lkw diese Transportfrage mit gängigem Gesamtgewicht. Wenn beim sogenannten Kombinierten Verkehr Transporte auf Schiene und Schiff mit denen per Lkw kombiniert werden, sind Lang-Lkw bis zu 44 Tonnen Höchstgewicht zugelassen.

### 4. Werden Straßen und Brücken belastet?

Für Lang-Lkw und herkömmliche Lkw gilt dasselbe zulässige Höchstgewicht. Bei Lang-Lkw verteilt sich dieses Gewicht aber auf bis zu 8 Achsen anstatt 5 wie beim herkömmlichen Lkw. Durch diese günstigere Lastverteilung sinkt die Straßenbeanspruchung um bis zu 30 Prozent. Auch die Tragfähigkeit und Dauerfestigkeit der Brückenbauwerke ist damit unverändert sichergestellt.

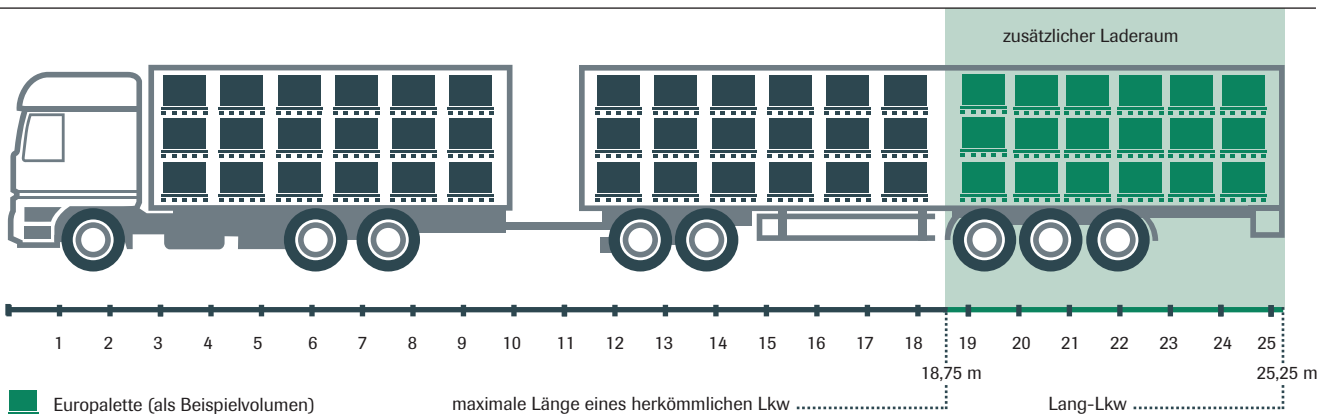
#### Vergleich von Lade- und Transporteffizienz



Ein Lang-Lkw hat bis zu 50 Prozent mehr Ladevolumen als ein herkömmlicher Lkw. Damit steigt seine Transporteffizienz, denn der Kraftstoffverbrauch pro Transporteinheit sinkt um bis zu ein Drittel im Vergleich zu herkömmlichen Lkw.

Quelle: VDA, FH Erfurt, Leibniz Universität Hannover

Der Lang-Lkw ist ein Öko-Laster: Mehr Länge, mehr Ladung und weniger Kraftstoffverbrauch



Lang-Lkw sind mit 25,25 Metern bis zu 6,50 Meter länger als herkömmliche Lkw. Statt 36 Europaletten bei normal großer Ladefläche können Lang-Lkw bis zu 54 Paletten transportieren bei demselben zulässigen Höchstgewicht. Damit sinkt zum einen der Kraftstoffverbrauch pro Transporteinheit und zum anderen lässt sich so bis zu jede dritte Lkw-Fahrt einsparen.

### 5. Sind Lang-Lkw sicher?

Lang-Lkw werden mit allen modernen Sicherheitssystemen ausgestattet. Dazu gehören Abstandsregeltempomat, Spurhalteassistent und Rückfahrkamera. Die Fahrzeuge sind damit noch sicherer als herkömmliche Lkw.

### 6. Spart ein Lang-Lkw Kraftstoff?

Zwei Lang-Lkw transportieren genauso viel Volumen wie drei übliche Lastzüge. So lassen sich bis zu 30 Prozent Kraftstoff einsparen.

### 7. Entlasten Lang-Lkw die Straßen?

Zwei Lang-Lkw brauchen weniger Platz auf der Straße als drei herkömmliche Lkw. Laut der RWTH Aachen gäbe es mit Lang-Lkw auf unseren Straßen daher weniger Staus und einen besseren Verkehrsfluss. Den Anstieg des Güterverkehrs können Lang-Lkw besser auffangen.

### 8. Droht Verlagerung von der Schiene zur Straße?

Das Güterverkehrswachstum kann nicht ein Verkehrsträger allein bewältigen. Wollte die Bahn zehn Prozent des Straßengüterverkehrs übernehmen, dann müsste sie ihre Kapazität verdoppeln – das ist unrealistisch. Alle müssen daher effizienter werden, Straße, Schiene und Binnenschifffahrt.

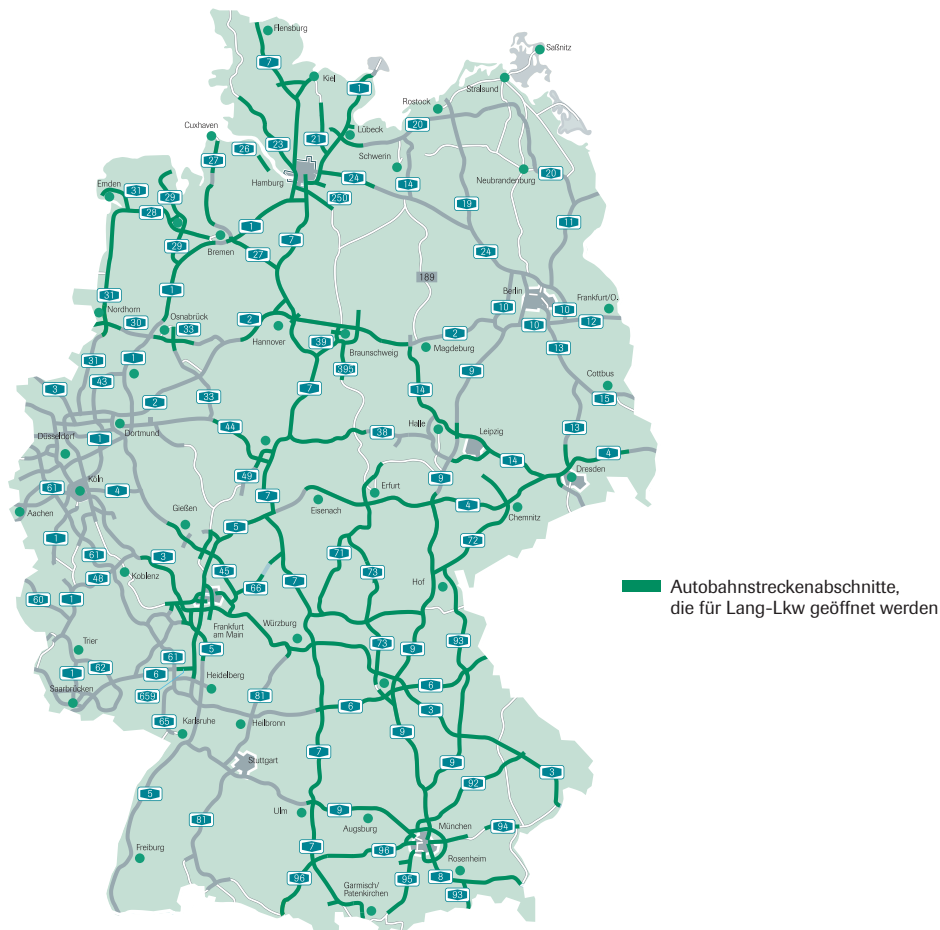
### 9. Wie steht die Deutsche Bahn zum Feldversuch?

VDA und die Bahn haben sich gemeinsam für den Feldversuch ausgesprochen und bereits frühzeitig vereinbart, dass alle Lang-Lkw-Einheiten kranbar sein und auf Eisenbahnwagen passen müssen. So wird das Zusammenspiel der Verkehrsträger gefördert.

### 10. Wie sieht es in Europa aus?

Die EU erlaubt den Mitgliedsstaaten, Maße und Gewichte für Lkw zu ändern. Schweden und Finnland setzen lange Lkw schon sehr lange ein. In den Niederlanden und Dänemark laufen derzeit Tests – mit großem Erfolg. Grenzüberschreitender Verkehr mit Lang-Lkw ist derzeit noch nicht möglich.

Teststrecken für Lang-Lkw in Deutschland



## Mit intelligenter Kommunikation in eine sichere Zukunft

Unsere Umwelt wird smarter. Wir leben in einer vernetzten Welt, in einer Wolke von Informationen. Was bedeutet das für die Autos der Zukunft?

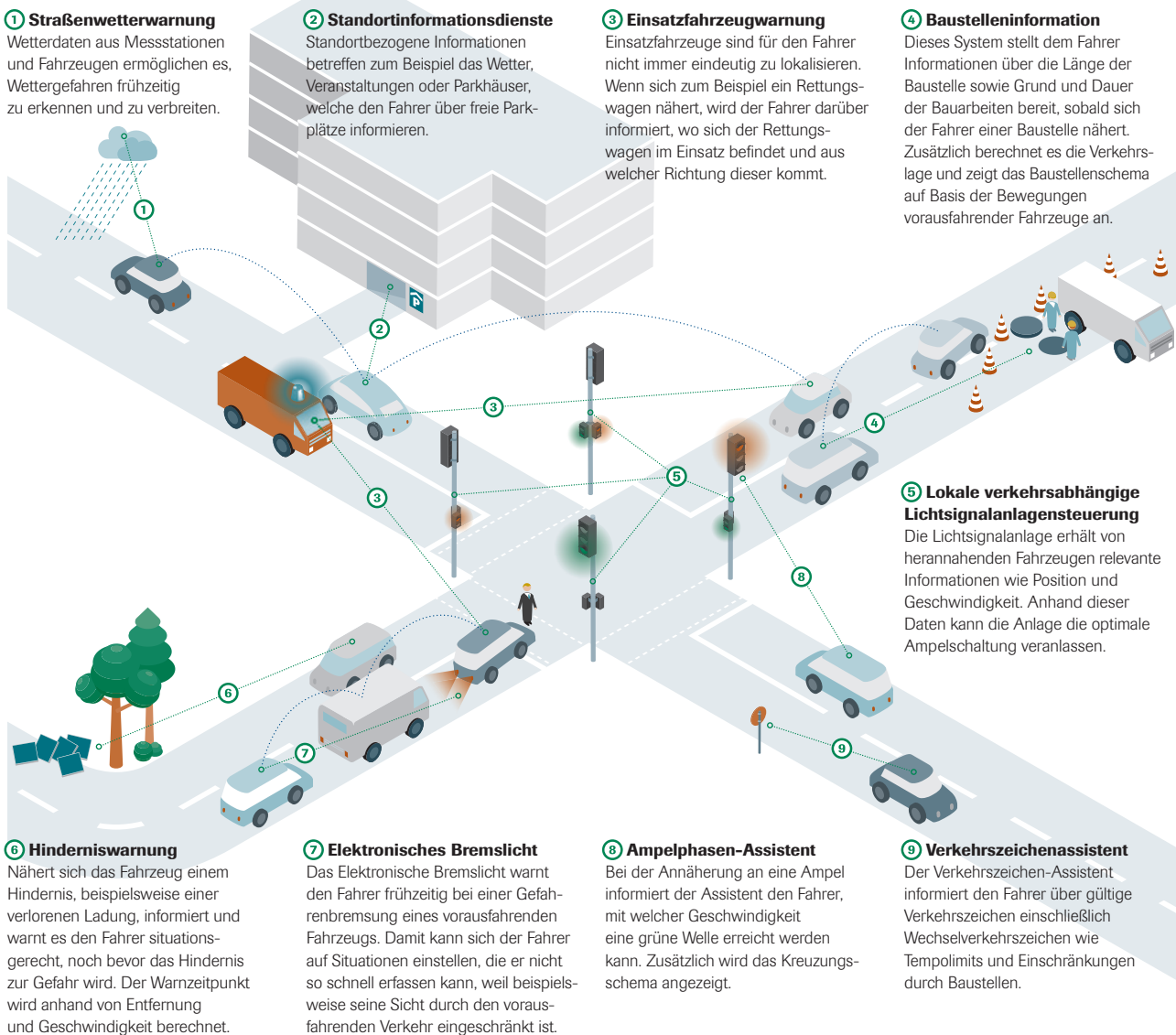
In den vergangenen Jahren wurde das Auto zunehmend intern vernetzt. Durch den Einbau von Sensoren hat es sozusagen Fühlen und Sehen gelernt. Zahlreiche Assistenzsysteme wie die automatische Einparkhilfe, Spurhaltesysteme oder der Bremsassistent sind daraus hervorgegangen.

Die in Assistenzsystemen gewonnenen Daten werden bislang nicht über den stationären Gebrauch hinaus, noch nicht jenseits des betreffenden Autos, ausgewertet und genutzt.

Die Zukunft liegt deshalb in der Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit ihrer Umwelt, genannt Car-to-X-Kommunikation: Autos sollen künftig „Hören und Sprechen“ lernen. *(Fortsetzung auf Seite 6)*

### Car-to-X-Kommunikation

Anwendungsbeispiele für Kommunikation zwischen Menschen, Fahrzeugen und Infrastruktur



### **Car-to-X führt zu mehr Sicherheit, weniger Stau und sinkenden CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Wie in einer Art elektronischem Kettenbrief können sich die Fahrzeuge untereinander über Gefahren und Hindernisse auf gemeinsamen Strecken informieren. Wenn der Fahrer eines vorausfahrenden Fahrzeuges eine Gefahrenbremsung ausführt, werden alle Fahrzeuge in der Umgebung darüber informiert. Die nachfolgenden Fahrzeuge können sich dadurch früher auf die jeweilige Gefahr einstellen und somit schneller reagieren. Auch Wetterdaten, Warnungen über das Herannahen von Einsatzfahrzeugen oder Baustelleninformationen gehören zum neuen Datenportfolio (siehe dazu auch die Grafik auf Seite 5). Dadurch eröffnet sich eine völlig neue Dimension des vorausschauenden Fahrens.

Zusätzlich werden die gewonnenen Daten an eine Verkehrsleit-zentrale weitergegeben. Sie kann Warnungen auf elektronische Hinweistafeln aufschalten oder verkehrssteuernde Maßnahmen einleiten. Das führt zu mehr Sicherheit, weniger Stau und sinkenden CO<sub>2</sub>-Emissionen.

### **Gemeinsames Forschungsprojekt startet 2012 die Testeinsätze im Alltag**

Die Grundlage der Car-to-X-Kommunikation sind Intelligente Transport Systeme (ITS), die auf einem Netz von Sendern und Empfängern basieren. Das aktuell größte Forschungsvorhaben dieser Zukunftstechnologie ist das Projekt simTD („Sichere Intelligente Mobilität Testfeld Deutschland“). Die großen deutschen Hersteller und Zulieferer haben sich dafür mit Kommunikationsunternehmen, öffentlichen Einrichtungen und Partnern aus der Wissenschaft zusammengeschlossen. 2012 werden 120 vernetzte Fahrzeuge erstmals die Alltagstauglichkeit des Systems überprüfen.

### **Maßgeschneiderte Programme für verschiedene Fahrzeuginsassen**

Zeitgleich wird das Internet Schritt für Schritt in das Auto einziehen. In Verbindung mit der aufkommenden Cloud-Technologie wird das Auto zum persönlichen Datenträger. Das heißt jedoch auch, dass solch vernetzte Fahrzeuge neuartig geschützt werden müssen. Und es stellt sich die Frage, wie viele neue Informationen dem Fahrer überhaupt zugänglich gemacht werden sollen. Wann werden Daten zum Sicherheitsrisiko? Die Antwort liegt in maßgeschneiderten Programmen für die verschiedenen Fahrzeuginsassen.

Während der Fahrer zum Beispiel vor allem verkehrsrelevante Informationen erhält, sind Beifahrer und Fahrgäste auf der Rückbank in der Lage, das ganze Angebot des Internets nutzen zu können. Zudem werden viele Systeme per Sprachsteuerung zu bedienen sein. Auch können Nachrichten, die der Fahrer empfängt, zukünftig von Systemen vorgelesen werden, was das Risiko abgelenkt zu werden, zusätzlich verringert. Die Grenzen zwischen wertvollen Informationen und Ablenkung sorgsam auszutesten, ist eines der wichtigsten Forschungsfelder für Gegenwart und Zukunft.

### **Das mehrfach vernetzte Auto - ein Plus an Sicherheit und Fahrspaß**

Noch sind viele technische Fragen zu klären, zum Beispiel nach einer einheitlichen „Sprache“ zwischen den Fahrzeugen. Fest steht: Das mehrfach vernetzte Auto kann dem Kunden mehr Information, mehr Unterhaltung und vor allem mehr Sicherheit bringen. Dank der Innovationsstärke der deutschen Automobilindustrie und ihrer Partner werden wir schon bald das Auto 2.0 erleben. Das selbstfahrende Auto wird jedoch - obwohl es technisch möglich, rechtlich aber noch verboten ist - auf absehbare Zeit Utopie bleiben. Aus einem einfachen Grund: Selber fahren macht mehr Spaß.

## Der Fernbus: Deutschlands sozialstes Verkehrsmittel

Busse sind das Rückgrat unseres ÖPNV. Sie schultern rund die Hälfte des Verkehrsaufkommens im Nahverkehr. In Zukunft sollen sie noch mehr leisten: Fernbusse können neben der Bahn, dem Pkw und dem Flugzeug die vierte Säule des Fernverkehrs bilden.

Der Bus hat die Chance, Deutschlands sozialstes Fernverkehrsmittel zu werden, weil er Mobilität zum kleinen Preis bietet. Bei einer Erhebung des ADAC waren Tickets für Fernbusse im Durchschnitt 32 Prozent günstiger als die der Bahn. So könnten etwa Nutzer von Mitfahrzentralen auf den Bus umsteigen. Geringverdiener oder Arbeitslose mit kleinem Mobilitäts-Budget könnten leichter Fernreisen antreten. Der Fernbus richtet sich somit an Zielgruppen, deren Fernverkehrsmobilität bisher eingeschränkt war. Der Bus macht diese Menschen deutlich mobiler und ermöglicht ihnen zusätzlich gesellschaftliche Teilhabe.

### Bus und Bahn sind Partner

Neben den neuen Nachfragern werden vor allem Pkw-Fahrer und Nutzer von Mitfahrgelegenheiten umsteigen. Verschiedene Studien und Marktanalysen kommen denn auch zu dem Ergebnis, dass sich die Nachfrageprofile zwischen Bahn und Fernbus nur gering überschneiden. Dem Zug wird der Fernbus daher kaum Marktanteile streitig machen. Wie eine Arbeitsteilung aussehen könnte, zeigt die Strecke Berlin-Hamburg. Der ICE verbindet beide Großstädte in nur 1 Stunde 45 Minuten – das Flugzeug hat er bereits verdrängt. Der unter anderem von der Deutschen Bahn AG auf dieser Strecke ebenfalls angebotene Bus braucht etwa doppelt so lange und ist trotzdem sehr beliebt. Er ist die Alternative für alle, die Geld sparen wollen und weniger in Eile sind. Selbst auf der Fernbuslinie Berlin-Dresden – der Zeitvorteil der Bahn ist hier wesentlich geringer – hat die parallel bestehende Bahnverbindung nicht gelitten. Eine Fahrgastbefragung hat ergeben, dass nur eine extrem geringe Zahl von Fahrgästen von der Bahn zum Bus wechselt.

### Die Bus-Maut verteuert Mobilität

Damit der Bus ein soziales Verkehrsmittel werden kann, müssen die Beförderungskosten gering bleiben. Eine Bus-Maut würde die Mobilität gerade für sozial Schwächere verteuern. Darüber hinaus ist die Maut aus einem weiteren Grund unberechtigt: Inländische Busse decken ihre Wegekosten auf den Autobahnen mit Steuern und Abgaben laut DIW schon jetzt zu über 300 Prozent.

### Das umweltfreundlichste Verkehrsmittel

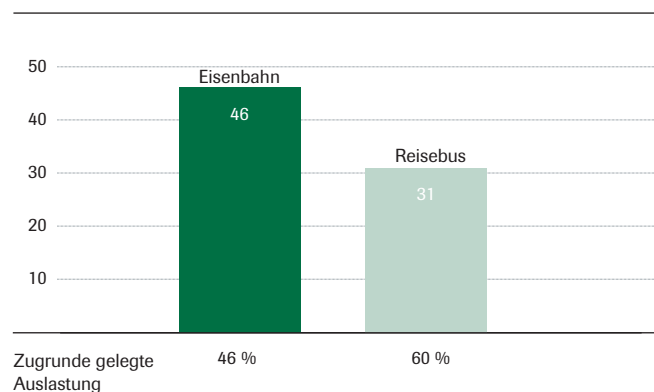
Der Bus ist das Verkehrsmittel, das nachweislich das umweltfreundlichste ist. Laut Umweltbundesamt hat der Bus bei CO<sub>2</sub>-Emissionen die Nase vorn. Bei durchschnittlicher Auslastung verursacht ein Reisebus 31 Gramm CO<sub>2</sub> je 100 Personenkilometer. Für die Bahn liegt dieser Wert im Fernverkehr bei 46 Gramm. Der Bus ist auch bei den klassischen Schadstoffen wie Partikeln vorbildlich. Mit dem neuen EURO 6-Standard werden diese Emissionen auf ein verschwindend geringes Maß reduziert.

### Gleiche Wettbewerbschancen in Europa

Aber auch die europäische Wettbewerbssituation erfordert eine rasche Freigabe des Buslinienfernverkehrs. Denn durch eine EU-Verordnung zum grenzüberschreitenden Personenverkehr ist Kobotage (Mitnahme von Fahrgästen innerhalb eines Landes) für Busse seit kurzem zugelassen. Ausländische Unternehmen können somit grenzüberschreitende Buslinien anbieten und – anders als bislang – Fahrgäste auf dem deutschen Streckenabschnitt zusteigen lassen. Inländische Busunternehmer werden damit jedoch gegenüber ausländischen Anbietern deutlich benachteiligt, wenn nicht rasch auch die Liberalisierung in Deutschland kommt.

Große Mobilitätsdienstleister und mittelständische Omnibusunternehmer stehen in den Startlöchern. Mit der Freigabe des Buslinienfernverkehrs könnten sie einen Beitrag für soziale Mobilität und mehr Klimaschutz im Verkehr leisten.

Vergleich der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Fernverkehr  
in g/Pkm\*



\*Pkm = Personenkilometer; Maßeinheit der Beförderungsleistung: Eine Person wird über eine Entfernung von einem Kilometer befördert.

## CO<sub>2</sub>-Reduktion: Deutsche Hersteller liegen vorn

Die deutschen Automobilhersteller haben den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihrer neu zugelassenen Fahrzeuge im bisherigen Jahresverlauf um 4,1 Prozent auf 146,6 Gramm pro Kilometer reduziert. Allein im Oktober verzeichneten sie einen Rückgang um 4,2 Prozent auf 143,8 g/km. Das entspricht einem Durchschnittsverbrauch von nur noch 5,8 l/100 km. Damit kamen die deutschen Marken schneller voran als ihre ausländischen Wettbewerber, die ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen seit Jahresbeginn um 3,2 Prozent auf 143,9 g/km verringerten.

Deutsche Clean-Diesel-Technologie sorgt für CO<sub>2</sub>-Minderung

Spitzenreiter beim Sprit- und damit beim CO<sub>2</sub>-Sparen sind deutsche Dieselfahrzeuge: Sie reduzierten ihren CO<sub>2</sub>-Wert im Oktober um 4,8 Prozent auf 142,0 g/km. Damit lagen sie einerseits mehr als fünf Gramm unter den Diesel-Pkw der Importeure mit 147,2 g/km (-4,3 Prozent) und andererseits vier Gramm unter den deutschen Benzinern.

Firmenwagenflotten werden immer verbrauchsärmer

Im Jahr 2011 liegen die Firmenwagen deutscher Konzernmarken mit 148,3 g/km (-5,2 Prozent) deutlich unter denen der Wettbewerber (150,4 g/km und -3,8 Prozent). Hier manifestiert sich die technische Vorreiterrolle der deutschen Hersteller bei der Kraftstoffeffizienz. Die Differenz zwischen dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Firmenwagen und privat zugelassenen Pkw hat sich von knapp 10 Gramm pro Kilometer im Januar 2008 auf nur noch 1,5 g/km im Oktober 2011 verringert.

## Impressum

Herausgeber

VDA  
Verband der Automobilindustrie  
Behrenstr. 35  
10117 Berlin  
www.vda.de  
Telefon 030 89 7842-0  
Telefax 030 89 78 42-600

Verantwortlich

Dr. Kay Lindemann  
Stv. Geschäftsführer  
Telefon 030 89 87 42-107  
Telefax 030 89 87 42-603  
E-Mail lindemann@vda.de

Redaktion

Sabine Steinhoff  
Referentin Kommunikation  
Telefon 030 89 87 42-133  
Telefax 030 89 87 42-603  
E-Mail steinhoff@vda.de

Mitarbeiter dieses Politikbriefes

Tineke Bartsch, Sandra Courant,  
Peter Mair, Dr. Michael Niedenthal

Stand

Mitte Dezember 2011

