

Dr. Heike van Hoorn

Geschäftsführerin Deutsches Verkehrsforum

**Rede am 17. Januar 2018 anlässlich des Parlamentarischen Abends
des DVF „Mobilität für Deutschland“**

Meine sehr verehrten Damen und Herren, der heutige Abend steht unter dem Titel „Mobilität für Deutschland“. Das mag beim ersten Hören vielleicht recht allgemein klingen, ein Titel auf einer Einladungskarte, über den man etwas hinwegliest, passend zum Beginn einer Legislaturperiode, wo man noch nicht ins Detail gehen möchte oder es auch noch gar nicht kann.

Aber „Mobilität für Deutschland“ ist mehr. Der Titel eröffnet einen Vorstellungsraum, er spannt einen Bogen um das, was Mobilität alles sein kann, was es einmal war und was es wieder werden sollte.

Ich will dafür ein wenig zurückgreifen: Als am 7. Dezember 1835 die erste Bahnstrecke auf deutschem Boden zwischen Nürnberg und Fürth in Betrieb genommen wurde, gab es einen enormen Zulauf von

Menschen. Die Männer trugen Frack zum frisch gebürsteten Zylinder, die Frauen Festtagskleider. Längs der ganzen Strecke waren Zelte, Buden und Pavillons aufgebaut. Alles war reich mit den Landesfarben Bayerns geschmückt und an allen Wagen flatterten blaue und weiße Fähnchen. Über den britischen Lokomotivführer schwärmte das "Stuttgarter Morgenblatt", er sei der „regierende Geist der Maschine“.

Wann haben wir das letzte Mal solche Reaktionen auf Innovationen im Verkehrsbereich in unserem Land erlebt?

Heute wird jede neue Infrastruktur, jede Innovation gegen große Widerstände durchgesetzt, wird kritisch beäugt und hinterfragt. Was nicht von Anfang an fehlerfrei funktioniert, wird mit Spott und Häme übergossen.

Mobilität wird zwiespältig gesehen. Vielen erscheint sie eher als Fluch, denn als Segen. Dass an der Infrastruktur jahrzehntelang gespart wurde, hat dazu geführt, dass sie ihr Freiheitsversprechen vielfach nicht mehr einlösen kann. Und dass der Massenverkehr unerwünschte Nebenwirkungen auf Umwelt und Gesundheit hat, führt zu einer Ablehnung, die selbst Projekte, welche eigentlich Umwelt und Gesundheit

entlasten könnten, an den Rand der Undurchführbarkeit bringt.

Und dabei erleben wir gerade eine historische Zäsur, die nicht geringer ist als die, die die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth bedeutete oder die Erfindung des Autos vor gut 130 Jahren. Vor uns liegt der Beginn eines multimobilen Zeitalters. Unsere Studien des Verkehrsforums zeigen, wie selbstverständlich gerade die jüngere Generation mit Hilfe des Smartphones schon multimodal unterwegs ist.

Aber wenn heute von der Zukunft der Mobilität die Rede ist, dann geht es nicht länger nur um räumliche Fortbewegung, um Verkehrsmittelnutzung, um neue Antriebsformen und Fahrzeug-Features. Wer von der Mobilität spricht, ruft damit gleichzeitig Begriffe wie Nachhaltigkeit, neue Energieinfrastrukturen und postfossile Mobilitätskonzepte auf den Plan. Wir denken an vernetzte Städte, Car-to-Car-Kommunikation, intelligente Transportsysteme und Logistikdienstleistungen. Und darüber hinaus denken wir an neue Arbeit, Wohnen an verschiedenen Standorten. Kurzum: an eine andere Art zu leben. Sind wir in Deutschland gut vorbereitet auf diese Zukunft?

Genau hier schließt sich der Kreis zu den Themen, über die wir heute Abend reden werden: Klimaschutz, Standortpolitik, Logistik.

In unserer Podiumsdiskussion werden die Vertreter der Verkehrsträger und die Vertreter der geschäftsführenden Bundesregierung ganz konkret darüber sprechen, was nötig ist, damit wir die Zeitenwende bewältigen:

Fangen wir mit etwas Profanem an wie Geld. Wir brauchen eine Fortsetzung des Investitionshochlaufs, damit wir die Grundlagen der Mobilität erhalten und erweitern können. Schon die Gegenwart ist nicht zum Nulltarif zu haben. Die Zukunft erst recht nicht.

Wir brauchen den Umbau schnell. Die gegenwärtigen Verfahren sind dafür viel zu langsam. Es braucht ein Planungsbeschleunigungsgesetz, damit wir dann über Infrastruktur verfügen können, wenn wir sie auch brauchen.

Wir benötigen aber auch bundesweit einheitliche Zulassungsverfahren für Ladesäulen und Tankstellen für alternative Kraftstoffe, damit nicht jeder Ausbauschritt eine unterschiedliche Einzelzulassung je nach Land oder Kommune braucht.

Wir müssen professionell und langfristig handeln können und uns nicht von Jahr zu Jahr hangeln. Die Infrastrukturgesellschaft für Bundesfernstraßen muss jetzt umgesetzt werden, um Planung, Vergabe und Mittelverfügbarkeit effizient zu handhaben.

Im letzten Jahr hatten wir in Deutschland eine durchschnittliche Verbindungsgeschwindigkeit der Internetanschlüsse von 15,3 Megabit pro Sekunde. Das wird für das digitale Zeitalter nicht reichen. Die weitere Digitalisierung des Verkehrs benötigt den mobilen Breitbandausbau, die Erweiterung der Datenbasis und die Einsetzung von Datenkoordinatoren.

Wenn wir im Zuge der weiteren Automatisierung des Verkehrs die Kontrolle über unsere Fahrzeuge abgeben werden, dann müssen wir dafür einen sicheren Rechtsrahmen haben. Nur dann können wir mit Akzeptanz rechnen.

Es ist klar, dass das fossile Zeitalter enden wird. Aber noch ist es nicht soweit. Für wirksame Nachhaltigkeit und effektiven Klimaschutz auf dem Wege dahin benötigen wir ein globales Regime und keine deutschen oder europäischen Alleingänge. Wir müssen Innovations- und Investitionszyklen beachten. Wir brauchen einen fairen Rechtsrahmen und Forschungs- und Förderprogramme für Werkstoffe, Speichertechnologien, alternative Antriebe und Kraftstoffe.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Reform der EEG-Umlage, weil sie zu Fehlanreizen bei der Elektromobilität führt – auf der Schiene, aber auch bei Landstrom im Luft- und Schiffsverkehr.

Für die Stärkung des Logistik- und Güterverkehrsstandortes brauchen wir die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr, die Vereinfachung des Einfuhrumsatzsteuerverfahrens, den Erhalt von Nachtflugkapazitäten.

Und wir müssen den Mut für Innovationen haben: So sollten im Personenbeförderungsgesetz die Experimentierspielräume stärker ausgeschöpft und die Zulassungsrahmen der Länder und Kommunen angeglichen werden, damit wir intelligente Mobilitätsformen – übrigens auch der ÖPNV-Unternehmen – ermöglichen, ohne dabei den ÖPNV zu kannibalisieren.

Diese Beispiele zeigen: Jede Vision besteht aus kleinen Schritten. Vor dem postfossilen, vernetzten, bequemen Zeitalter der Multi-Mobilität kommt die Mühsal der Ebene. Und durch die wollen wir gerne mit Ihnen gehen.

Und wann wäre die Zeit besser als jetzt, wo wir die Mittel haben: Geld, technologisches Know How, gut ausgebildete Menschen?

Was wir dafür allerdings brauchen, ist bald eine funktionierende Bundesregierung, die die politischen Rahmenbedingungen setzt. Wir hoffen, dass auch diese Mühsal der Ebene bald überwunden ist.

Übrigens: Auch die Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth war nicht pünktlich fertig. Sie war auch deutlich teurer als erwartet. König Ludwig I. von Bayern, dem die „Ludwigseisenbahn“ ihren Namen verdankte, interessierte sich nicht sehr für die Bahn, sondern mehr für sein Lieblingsprojekt, den Bau eines Kanals zwischen Donau und Main. Immerhin auch Infrastruktur, könnte man sagen. Was ich damit sagen will, ist folgendes: Wer redet heute noch von diesen Schwierigkeiten? Deutschland war in ein neues Zeitalter getreten. Das allein zählt.

Ich freue mich jetzt auf die Diskussion zwischen Politik und Verkehrswirtschaft und begrüße Sascha Hingst, den Sie als Fernsehmoderator kennen und der Ihnen die Gäste auf dem Podium vorstellen wird.