

## **40. Mitgliederversammlung Deutsches Verkehrsforum Öffentlicher Teil**

**Berlin, 11.04.24**

### **Begrüßung und Einführung**

**Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner  
Vorsitzender des Präsidiums**

Sehr geehrter Herren Staatssekretäre Luksic und Theurer,  
sehr geehrte Abgeordnete des Deutschen Bundestages,  
sehr geehrte Podiumsteilnehmerinnen und -teilnehmer des heutigen  
Abends: Frau Professorin Grimm, Frau Ecke, Herr Nathen, Herr  
Reimann,  
liebe Vertreterinnen und Vertreter der Mitgliedsunternehmen des DVF,  
meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich darf Sie zum öffentlichen Teil der 40. Mitgliederversammlung des  
Deutschen Verkehrsforums herzlich willkommen heißen.

Wir freuen uns sehr, dass Sie heute – an diesem für das DVF  
besonderen Datum – unsere Gäste sind.

Den runden Geburtstag wollen wir gemeinsam mit Ihnen feiern.

Und wir wollen den Abend für eine Bestandsaufnahme nutzen: Wo steht  
der Verkehrssektor in Deutschland heute? Wie gehen wir die  
Herausforderungen der Zukunft an?

Herr Staatssekretär Luksic, wir freuen uns sehr, dass Sie in Vertretung  
von Bundesminister Dr. Wissing die Keynote übernehmen.

Lassen Sie uns einen kurzen Blick zurückwerfen – auf den Moment der  
Entstehung des DVF.

Als am 10. September 1984 das „Verkehrsforum Bahn e. V.“ auf Initiative  
der so genannten Deutschland AG gegründet wurde, war daran

zunächst eine kleine, aber bedeutende Gruppe von Unternehmen beteiligt – darunter Siemens, Schenker und die BLG, die heute noch wichtige Mitglieder des DVF sind. Damit war die Mobilitäts-DNA von Anfang an mit an Bord.

Sie haben vielleicht die LinkedIn-Postings mit der Zeitreise „40 Jahre DVF“ verfolgt und die Bilder von Hermann-Josef Abs und anderen Gründungsvätern des DVF gesehen.

Gemeinsames Motiv war das Verantwortungsbewusstsein der deutschen Wirtschaft, dass wir ein leistungsfähiges, gut vernetztes Bahnsystem benötigen – eine Zielsetzung, die im Kern unverändert gültig und hochaktuell ist.

Die damalige Bundesbahn war eine Behörde. Es ging darum, die Bahn zu reformieren, zu modernisieren und zu einem starken Partner der Industrie zu machen. Diesen wichtigen Prozess zu begleiten und mitzugestalten – das war das erste große Thema des Verkehrsforums.

Die Dynamik und der Erfolg dieses Ursprungsgedankens haben die Beteiligten dann sehr schnell zu der Überzeugung kommen lassen, dass das Verkehrsforum noch etwas anderes, größeres sein kann und sein sollte:

nämlich die übergreifende, zentrale Interessenvertretung des gesamten Verkehrssektors und aller verkehrsauffinen Unternehmen in Deutschland.

Seit Anfang der 90er-Jahre sind die Verkehrsträger Straße, Häfen/Schifffahrt und Luftfahrt fester Bestandteil des Verkehrsforums.

Auch im Bereich der führenden Technologieunternehmen ist das DVF von Anfang an stark aufgestellt.

Acht Jahre nach der Gründung erfolgt die konsequente Umbenennung in „Deutsches Verkehrsforum“.

Schrittweise stoßen die Bauwirtschaft, Kraftstoffbranche und Beratungsunternehmen hinzu.

Später neue Mobilitätsdienste, Plattform- und Digitalunternehmen.

Wie ein Brennglas spiegelt das Deutsche Verkehrsforum über die Jahrzehnte alle großen Herausforderungen des Mobilitätssektors:

- die Bahnreform von 1994

- den Aufbruch und die Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur nach der deutschen Wiedervereinigung
- das Zusammenwachsen Europas und die Entstehung eines offenen gemeinsamen Marktes
- die Partizipation Deutschlands an der Globalisierung und die globale Wettbewerbsfähigkeit
- die Digitalisierung, die Automatisierung und den Boom der Plattform-Ökonomien
- bis hin zu den drängenden Herausforderungen des Klimaschutzes, dem Wandel der Antriebe und Kraftstoffe, und der grundlegenden Frage, wie ein nachhaltiges, umweltschonendes Verkehrssystem real erreicht werden kann.

Parallel zu diesen Entwicklungen hat sich die Rolle des Deutschen Verkehrsforums klar herausgebildet:

Das DVF greift die für die Entwicklung des Verkehrssektors zentralen Fragen auf, es bündelt die Einschätzungen der Akteure, es bietet den Raum, um Lösungen zu diskutieren – und es formuliert die Anforderungen, die zu deren Umsetzung erfüllt sein müssen.

Aus der anfänglich eng umrissenen Aufgabenstellung ist eine allgemeingültige, umfassende Mission für den Mobilitätsstandort Deutschland entstanden, die alle eint und die den Kompass für die Arbeit des DVF auch in Zukunft vorgibt: unser gemeinsames Interesse an einem leistungsfähigen, nachhaltigen, bezahlbaren und sicheren Mobilitätssystem.

Meine Damen und Herren,

damit ist gleichsam der Maßstab definiert. Und das leitet uns zu den Fragen, denen wir in der nächsten Stunde nachgehen wollen:

Wo steht der deutsche Verkehrssektor jetzt – vierzig Jahre nach Gründung des Deutschen Verkehrsforums?

Wie gut sind wir präpariert für die Herausforderungen der nächsten Dekaden?

Erlauben Sie, dass ich knapp drei Stichpunkte anspreche, ohne der Diskussion zu sehr vorzugreifen.

## 1. Leistungsfähigkeit

Ja – der Mobilitätssektor in Deutschland ist leistungsfähig.

Aktuell Platz drei im weltweiten Logistics Performance Index – ranggleich mit den Niederlanden, der Schweiz und Dänemark. Das ist immer noch ein gutes Ergebnis.

Allerdings: Die Zeichen beim Zustand der Verkehrsinfrastruktur – der physischen Grundlage, auf welcher sich der Erfolg vollzieht – diese Zeichen stehen an vielen Stellen auf gelb und rot.

Mit vereinten Kräften haben wir es geschafft, die Investitionslinien für die Schienenwege, für Brücken und Wasserwege in den letzten zehn Jahren wieder hochzufahren.

Von der Planbarkeit, dem Tempo und der Effizienz, das andere Länder beim Thema Verkehrswegebau vorlegen, bleibt Deutschland aber deutlich entfernt.

Wir brauchen mehr Verbindlichkeit.

Und wir brauchen mehr Infrastruktur für den Euro.

Alles, was dabei hilft – Finanzierungsvereinbarungen, Sondervermögen, Fonds, begrenzte Kreditermächtigungen und ÖPP – ist gut.

Unser Appell an Bundesregierung und Gesetzgeber: Bitte umsetzen!

Dabei sollte auch eine differenzierte Bewertung von Infrastrukturprojekten im Rahmen der Schuldenbremse kein Tabu sein.

Die vom DVF seit 15 Jahren vorgeschlagene Fondslösung ist zu Recht wieder in der politischen Diskussion. Auch hier arbeitet die Zeit gegen uns. Die täglich bekanntwerdenden neuen Investitionslücken zeigen den dringenden Handlungsbedarf!

Der Ernst der Situation nimmt dadurch zu, dass Deutschland auch bei anderen Standortfaktoren nur noch eingeschränkt wettbewerbsfähig ist. Das gilt insbesondere für die Themen Digitalisierung, Abgabenlast und Bürokratie.

Das Bemühen der Bundesregierung ist erkennbar.

Aber durchgreifende positive Effekte sind bislang nicht eingetreten.

Wir müssen deutlich mehr dafür tun, dass unser Standort für wesentliche Player attraktiv bleibt.

Das betrifft nicht nur die Industrie. Das sind auch die Häfen, die Flughäfen, die Airlines und die Logistik. Und es sind Start-ups, die neue innovative Geschäftsmodelle vorantreiben.

Dafür ist ein Rahmen nötig, der agiles Handeln fördert – und nicht ausbremst.

Gelingt uns das, dann können wir uns künftig auch Hoffnung machen auf eine qualifizierte Fachkräftezuwanderung. Anderenfalls werden sich diese Menschen für unsere globalen Wettbewerber entscheiden.

## **2. Nachhaltigkeit**

Die Klima-Transformation ist für nahezu alle Unternehmen des Verkehrssektors in den Mittelpunkt des Geschehens gerückt.

Verlängern wir die vierzig Jahre, die seit Gründung des DVF vergangen sind, in die Zukunft, so befinden wir uns im Jahr 2064. Zu diesem Zeitpunkt müssen wir bereits seit 14 Jahren klimaneutral sein!

Die Unternehmen stellen sich dieser Herausforderung und investieren. Entscheidend ist jetzt, dass wir mit der Transformation in der Spur bleiben –

- beim Aufbau der Ladeinfrastruktur für Lkw und beim Hochlauf der Versorgung mit sauberen Kraftstoffen.
- Die Häfen sind beim Import und bei der Aufbereitung neuer Energieträger gefordert,
- der Schienenverkehr und die Wasserstraße beim Transport von Wasserstoff, von Derivaten und von CO<sub>2</sub>.

Wir bitten die Bundesregierung und den Deutschen Bundestag, die Prioritäten so zu setzen, dass diese Investitionen zügig umgesetzt, die notwendigen Regeln und Verfahren jetzt vorbereitet werden.

## **3. Bezahlbarkeit**

Allen Unternehmen, allen Bürgerinnen und Bürgern ist klar, dass die für den Klimaschutz notwendigen Umstellungen nicht zum Nulltarif zu haben sind.

Die Aufgabe besteht darin, den Weg zum Klimaziel so auszugestalten, dass die Wettbewerbsfähigkeit und die gesellschaftliche Akzeptanz dabei nicht verloren gehen.

Das heißt: Der Erfolg dieses Weges hängt ab von konkreten Lösungen.

Diese Lösungen müssen gewährleistet werden.

Und die Relevanz dieser Lösungen muss sich in den politischen Unterstützungsmaßnahmen widerspiegeln.

Um wichtige Punkte konkret zu nennen:

- Preise und Mengen bei sauberen Flug- und Schiffskraftstoffen sind relevant.
- Beschaffungskosten für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sind relevant.
- Die Qualität der Alternativen Schiene, der Wasserstraße und des ÖPNV ist relevant.
- Und Flottengrößen sind relevant mit Blick auf die Kosten und den Zeitrahmen der Transformation.

Im Moment sehen wir, dass die Schere weiter auseinander geht: Die Abflüsse aus dem Verkehrssektor steigen, aber die bereitgestellten Unterstützungsmittel im KTF schrumpfen.

Europa setzt mit dem *Green Deal* die Ziele. Aber die Flankierung der Risiken, der künftige wirtschaftliche Erfolg – diese zentralen Punkte sind noch nicht mit der nötigen Konsequenz sichergestellt.

Daran müssen wir aufmerksam arbeiten.

Meine Damen und Herren,

die Zukunft der Mobilität hat bereits begonnen. Lassen sie sie uns gemeinsam gestalten.

Die guten Ideen sind technologisch mehr als marktreif.

- Wir sind künftig zunehmend **automatisiert und autonom** unterwegs, bei allen Verkehrsträgern, das wird das Mobilitätspersonal entlasten und die Kapazitäten erhöhen.
- Wir sind künftig **nachhaltiger** mobil. Die „Bauanleitungen“ für Wasserstoff und andere Kraftstoffe der Zukunft sind bekannt, Deutschland ist Marktführer für die notwendigen Elektrolyseure. Elektroantriebe mit noch höherer Effizienz, neue Batterieformen sind in der stetigen Weiterentwicklung,
- Wir sind künftig **besser informiert und vernetzt** unterwegs. Die Auswertung von Mobilfunkdaten für Mobilitätszwecke ist „Made in Germany“, ebenso wie die Steuerungs- und Informationssoftware für den Öffentlichen Verkehr oder Datenhubs für die Logistik. Neue Forschungszentren für KI und Quantencomputing stehen bereit.
- Wir bauen künftig **schneller, nachhaltiger und mit Blick auf den Lebenszyklus**. Die Modellprojekte zeigen, dass das möglich ist.

Das alles geht aber nur, wenn die „time to market“, die Zeit zwischen der Innovation und der Umsetzung der guten Ideen im Verkehrssystem, deutlich verkürzt wird. Die deutsche Branche ist hochinnovativ und Weltmarktführer – wenn man sie lässt und wenn die Innovationen auch bestellt werden. Stichworte sind Bürokratieabbau, innovative Ausschreibungen, solide Finanzierung.

Meine Damen und Herren,

wie gestalten wir das Mobilitätssystem der Zukunft, das den Anforderungen künftiger Generationen gerecht wird?

Wie halten wir einen regulatorisch verlässlichen Pfad durch, mit dem die Unternehmen ebenso wie Verbraucherinnen und Verbraucher planen können?

Wie setzen wir die innovative Kraft frei, das volle Potenzial, das in der deutschen Verkehrswirtschaft steckt?

Lieber Herr Staatssekretär Luksic,

liebe Podiumsteilnehmerinnen und Teilnehmer,

an Sie ganz herzlichen Dank für Ihre Bereitschaft, diesen wichtigen Fragen heute Abend gemeinsam mit dem DVF nachzugehen.

Ein besonderer Dank gilt auch den Unternehmen und Verbänden, die die Durchführung der vierzigsten Mitgliederversammlung des DVF in diesem attraktiven Rahmen der Telekom-Hauptstadtrepräsentanz ermöglicht haben. Dies sind:

- als Unterstützer der Kategorie „Gold“: die Mosolf SE & Co. KG
- in der Kategorie „Silber“: die Firmen Toll Collect GmbH, VTG GmbH und Deutsche Telekom AG
- sowie in der Kategorie „Bronze“: der ACV, die Firmen Amazon, BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, Dettmer Group GmbH & Co. KG, JadeWeserPort, Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, Kühne + Nagel (AG / Co.) KG, MAN

Truck & Bus SE, Schüssler-Plan GmbH, Siemens Mobility GmbH  
und WP Holding GmbH

- sowie die DVZ als Medienpartner und DHL Group als Logistikpartner.

Ganz herzlichen Dank an alle Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums,  
an alle Mitstreiter und an alle Partner im kritischen Dialog, die  
gemeinsam mit uns für die Zukunft der Mobilität arbeiten.

Lieber Herr Luksic, Sie haben das Wort.

\*\*\*