



40 Jahre

Deutsches Verkehrsforum

1984 bis 2024



Deutsches Verkehrsforum

Blick zurück nach vorn



Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner

Vorsitzender des DVF-Präsidiums

Vor 40 Jahren kamen Vorstände führender deutscher Wirtschaftsunternehmen zusammen, um den Förderverein »Verkehrsforum Bahn e.V.« zu gründen. Ihr Anliegen war eine Reform der damaligen Bundesbahn, mit der das System Schiene zukünftig leistungsfähiger gemacht werden sollte. Damals wie heute war die Industrie auf einen funktionierenden Schienengüterverkehr angewiesen. Hinter dem neu gegründeten Verein stand nicht irgendwer, sondern klangvolle Namen wie der des legendären Dr. Hermann Josef Abs, damals Ehrenvorsitzender der Deutschen Bank. Dass über die Jahre das Who is Who der deutschen (Mobilitäts-)Wirtschaft beim Verkehrsforum eine Rolle spielte, verhalf dem Verein ebenso zu politischer Anerkennung und raschem Wachstum wie seine fachliche Expertise und die beharrliche, aber nie schrille Form der Interessenvertretung.

Die Gründerväter formulierten den Vereinszweck folgendermaßen: »Er setzt sich für leistungsfähige, marktgerechte, energiesparende und umweltfreundliche öffentliche Verkehrssysteme ein«.

Damit legten sie den Grundstein für die Entwicklung zu einer Interessenvertretung für alle Verkehrsträger und für die thematische Fokussierung auf Themen wie Infrastruktur, Inter- und Multimodalität, Nachhaltigkeit oder digitale Vernetzung, die verkehrsträgerübergreifende Relevanz haben.

Über vier Jahrzehnte lang hat das Deutsche Verkehrsforum die Interessen seiner inzwischen 170 Mitglieder in Berlin und Brüssel vertreten, Gesprächsrunden und Streitgespräche organisiert, zahllose Studien in Auftrag gegeben, Positionspapiere verfasst, sich an Messen beteiligt, Diplom- und Doktorarbeiten gefördert, Preise verliehen und Mobilitätsthemen in die Öffentlichkeit gebracht. Es zählt zu den Stärken des DVF und seiner Mitglieder, dass Positionen im Lichte neuer Entwicklungen oder Erkenntnisse auch überarbeitet wurden, dass neue Themen in die Diskussion Eingang fanden und dass dabei das grundsätzliche Ziel nie aus dem Blick geriet: ein leistungsfähiges, kundenorientiertes, und nachhaltiges integriertes Verkehrssystem für Deutschland in Europa.

Selbst wenn wir das Jubiläum in einem schwierigen weltpolitischen und wirtschaftlichen Umfeld feiern; selbst wenn sich unsere Branche in einer nie dagewesenen Transformation befindet: Die Mobilitätswirtschaft in Deutschland ist geprägt von Menschen, die mit Fachwissen, Erfindergeist und Flexibilität unseren Sektor modernisieren wollen. Dass sie ein Umfeld vorfinden, in dem sie das umsetzen können, dafür wird das Deutsche Verkehrsforum auch weiterhin da sein.

Herzlich! Ihr

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



Grüßwort



Dr. Volker Wissing

Bundesminister für Digitales und Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums,

40 Jahre Deutsches Verkehrsforum – das ist in der Tat ein Anlass zum Feiern.

In den vergangenen vier Jahrzehnten sind Sie zu einer der wichtigsten Stimmen in den Diskussionen rund um die Verkehrspolitik geworden. Das ist auch kein Wunder, denn so gut wie alle maßgeblichen Unternehmen der Branche sind Mitglieder in dieser verkehrsträgerübergreifenden Vereinigung. Durch die geballte Fachkompetenz hat das Deutsche Verkehrsforum (DVF) immer wieder dazu beigetragen, unsere Infrastruktur sowie die Verkehrspolitik mitzugestalten und weiterzuentwickeln. Dabei schätze ich besonders, dass die Zusammenarbeit und der Austausch mit Ihnen von einem beharrlichen, aber stets sachlichen Ton geprägt sind, sodass immer eine gute Lösung gefunden werden kann.

In den vergangenen 40 Jahren stand der Verkehrssektor vor verschiedenen großen Herausforderungen. Von der Wiedervereinigung über die Bahnreform 1994 bis hin zur Osterweiterung der Europäischen Union haben Sie die Politik immer

begleitet, wenn es darum ging, wichtige Weichenstellungen vorzunehmen. Das DVF hat dabei vor allem Themen wie die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur, Planungsbeschleunigung, Vernetzung der Verkehrsträger, die Digitalisierung und Automatisierung sowie mehr Klimaschutz im Verkehr vorangetrieben. Und auch als diese Bundesregierung eine erneute Bahnreform beschloss, nämlich zum 1. Januar 2024 eine gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft unter dem Dach der DB AG zu gründen, haben Sie sich konstruktiv und fachkundig eingebracht.

Damit haben Sie zugleich an Ihre Anfänge angeknüpft. Denn das Deutsche Verkehrsforum hat seine Wurzeln im Verein Verkehrsforum Bahn e.V., der 1984 in Hannover gegründet wurde. Dieser Verein setzte sich in den Folgejahren intensiv dafür ein, die damals noch behördlich organisierte Deutsche Bundesbahn wirtschaftlicher aufzustellen.

Hervorheben möchte ich auch das Engagement des DVF für die Einführung der Autobahn GmbH sowie für Öffentlich-Private Partnerschaften im Verkehrsbereich. Diese Ansätze zeigen, dass das DVF stets pragmatisch nach zukunftsweisenden Lösungen sucht, um die Mobilität in Deutschland nachhaltig zu gestalten.

Das DVF hat sich zudem als großartige Plattform für den Dialog zwischen Branche und Politik etabliert. Die Diskussionsveranstaltungen und Parlamentarischen Abende, die Sie regelmäßig organisieren, sind aus dem politischen Berlin nicht mehr wegzudenken. Sie ermöglichen, dass wir uns auch bei unterschiedlichen Positionen konstruktiv austauschen und gemeinsam Lösungsstrategien entwickeln. Diese wertvollen Impulse schätze ich sehr.

Ich wünsche Ihnen weiter viel Erfolg und freue mich, auch in Zukunft intensiv und gut mit Ihnen zusammenzuarbeiten – mit dem Ziel einer modernen, unkomplizierten, nachhaltigen, klimafreundlichen und bezahlbaren Mobilität.

Ihr

Dr. Volker Wissing

Bundesminister für Digitales und Verkehr



© Deutsche Bahn AG Patrick Kusenfeld

Grüßwort



Udo Schiefner

Vorsitzender des Verkehrsausschusses
im Deutschen Bundestag
Vorsitzender der Parlamentsgruppe
Schienenverkehr im Deutschen Bundestag

Liebe Freunde des Deutschen Verkehrsforums,

das Verkehrsforum wurde 1984 gegründet, um die Interessen der Verkehrswirtschaft in Deutschland zu bündeln und zu vertreten. Schon damals ging es in verkehrspolitischen Debatten um Infrastruktur, Sicherheit und Umweltschutz. Wichtige Erfolge, an denen das DVF seinen Anteil hatte, waren die Bahnreform, die Einrichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft oder die Einführung der Überjährigkeit für Infrastrukturinvestitionen im Bundeshaushalt. Die Entwicklung schreitet voran, aber die Grundfragen bleiben doch gleich. Im Verkehrsausschuss des Bundestages sind wir deshalb auf langjährige Erfahrung und Expertise aus dem Verkehrsforum angewiesen. Wir wissen dort eine starke und unabhängige Stimme an unserer Seite. Diese Stimme wiegt besonders, da sie vom einzigen verkehrsträgerübergreifenden Wirtschaftsverband in Deutschland kommt.

Sie bündeln Fachkompetenz und Erfahrung von Industrie, Dienstleistern und Nutzern im Verkehrssektor und bieten innovative und nachhaltige Lösungen: Ihre Impulse zu Fragen der Infrastrukturfinanzierung, der Planungsbeschleunigung, der Vernetzung der Verkehrsträger, der Digitalisierung, der Automatisierung und vor allem auch dem Klimaschutz im Verkehr, waren und bleiben wichtig, um die gebotenen Fortschritte für die Menschen in unserem Land umzusetzen.

Alle Akteure im Verkehrsforum, die Mitgliedsvertreter:innen, das Präsidium und die Geschäftsstelle, können stolz darauf sein, was Sie in den vergangenen vier Jahrzehnten erreicht haben. Sie haben den Ausbau und die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur vorangebracht, Forschung und Entwicklung im Verkehrsbereich unterstützt, sich für Sicherheit und Qualität im Verkehr eingesetzt und fairen und transparenten Wettbewerb im europäischen Binnenmarkt eingefordert. Dabei blieben die ökologischen und sozialen Aspekte der Mobilität stets in Ihrem Fokus.

In den nächsten Jahrzehnten müssen wir den tiefgreifenden Wandel unseres Mobilitätssystems stemmen: Digitalisierung und Dekarbonisierung des Verkehrs meistern, ohne Wirtschaftlichkeit und Beschäftigung zu vernachlässigen und Resilienz und Flexibilität des Systems stärken, um Krisen besser zu begegnen. Gelingen kann dies mit einem breiten gesellschaftlichen Konsens. Ich setze dabei auch auf Ihre Vernetzung, Ihre Dialogbereitschaft und Ihre unabhängige Position.

In diesem Sinne freue ich mich auf die weiterhin gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen

Udo Schiefner

Vorsitzender des Verkehrsausschusses
im Deutschen Bundestag
Vorsitzender der Parlamentsgruppe
Schienenverkehr im Deutschen Bundestag



1984



» Die deutsche Volkswirtschaft braucht eine moderne und leistungsfähige Eisenbahn. Diese Überzeugung stand vor mehr als drei Jahren am Anfang des Verkehrsforum Bahn e.V.«

Hermann Josef Abs

Gründungspräsident

Verkehrsforum Bahn

Was war das eigentlich für ein Jahr, in dem das Deutsche Verkehrsforum gegründet wurde? George Orwell, Chaos Computer Club, 3D-Drucker, Wackersdorf, 30 Millionen Autos, 40 Millionen Fahrräder, erste U-Bahn in Dortmund und Magnetbahn-Teststrecke waren in Deutschland präsent.

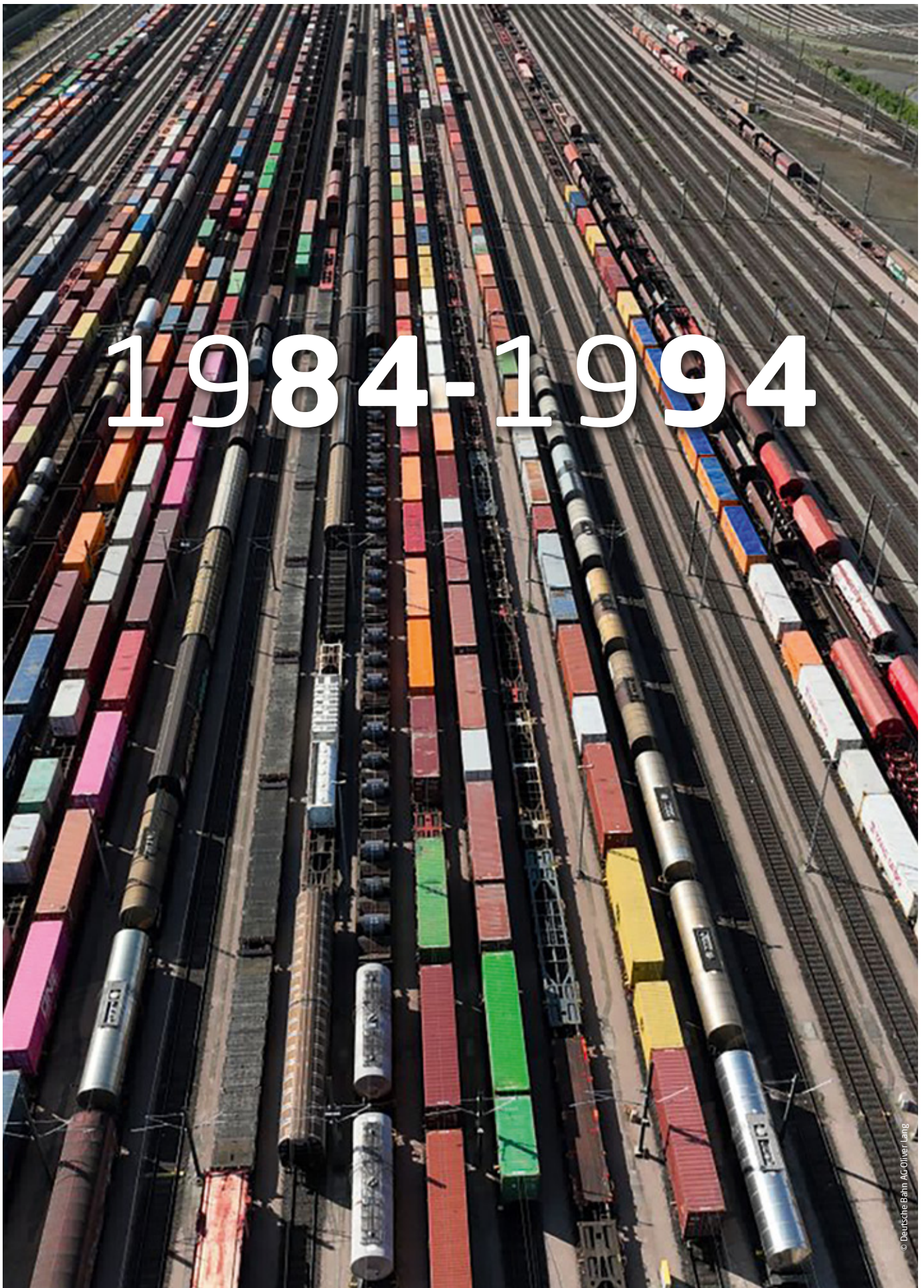
Das Orwell-Jahr trifft Deutschland in einer Krisenstimmung. Die Jahrzehnte von Wirtschaftswachstum und Vollbeschäftigung liegen hinter dem Land. Fast 2,3 Millionen Arbeitslose drücken auf die Stimmung. Wegen einer Dürre sterben in Äthiopien monatlich 20.000 Kinder an Unterernährung. Laut Waldzustandsbericht ist die Hälfte des deutschen Waldes von sichtbaren Schäden betroffen. In München werden die in Konkurs gegangenen Zündapp-Werke für 16 Millionen DM an China verkauft, und im Kreis Schwandorf verliert die CSU bei den Kommunalwahlen ihre Mehrheit wegen der geplanten Wiederaufarbeitungsanlage Wackersdorf.

Doch es sind auch Innovationen und einflussreiche Ereignisse, die das Jahr 1984 prägen: Die erste Email erreicht Deutschland und der US-Amerikaner Chuck Hull erfindet den 3D-Drucker. Als erstes Bundesland verankert Bayern den Umweltschutz in seiner Landesverfassung. Der Chaos Computer Club dringt in das BTX-System der Deutschen Bundespost ein, macht den Fall öffentlich und schafft damit schlagartig Aufmerksamkeit für IT-Sicherheit. In Peking beschließt die Führung weitreichende Wirtschaftsreformen hin zu stärkerer Marktwirtschaft.

MOBILE GESELLSCHAFT

Die deutsche Gesellschaft wird immer mobiler. In der Bundesrepublik Deutschland und West-Berlin ist die Zahl der Autos bis 1984 auf 30 Millionen angestiegen. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich zum führenden Automobilstandort nach Japan entwickelt.

Um die wachsende Mobilität besser zu organisieren, wird über eine Stärkung des Schienenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs diskutiert. In Hamburg ist der Ausbau des S-Bahn-Netzes weitgehend abgeschlossen und in Dortmund die erste U-Bahnlinie eingeweiht. Man erprobt dort mit einer Hoch- und Hänge-Bahn auch das vollautomatische Nahverkehrssystem. In Berlin wird eine 1,7 km lange Magnetbahn-Versuchsstrecke eröffnet. Auch die Zahl der Fahrräder in der Bundesrepublik steigt - seit 1970 um etwa 80 Prozent auf 40 Millionen.



1984-1994

© Deutsche Bahn AG/Oliver Lang



Das deutsche Schienennetz allerdings ist in den Nachkriegsjahren geschrumpft. Von mehr als 53.000 Kilometer im Jahr 1955 sind 1984 noch 45.000 km übrig - und der Abbau geht weiter. Obwohl die Bahn in Westdeutschland bis weit in die 1960er Jahre hinein das wichtigste Verkehrsmittel gewesen ist, schreibt das Staatsunternehmen durchgängig rote Zahlen. Massenmotorisierung und die Kosten für den Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Bahnanlagen haben zur Stilllegung unrentabler Nebenstrecken geführt. Zugleich wurde kaum neu gebaut. Folglich ist der Anteil der Eisenbahn im Personenverkehr von fast 37 Prozent im Jahr 1950 auf 6,6 Prozent im Jahr 1984 geschrumpft, im Güterverkehr von 57 Prozent auf rund 30 Prozent.¹ Der Schuldenberg der Bundesbahn beträgt mehr als 35 Milliarden DM und erhöht sich weiter durch die lange Zeit vernachlässigte Modernisierung des Schienennetzes und der Eisenbahn-Infrastruktur wie Bahnhöfe und Gleisanlagen.

HANDLUNGSDRUCK FÜR BESSERE BAHN

In dieser Situation beschließen die Vorstände wichtiger Wirtschaftsunternehmen, die auf eine funktionierende Bahn angewiesen sind, etwas dafür zu unternehmen, dass die Bundesrepublik Deutschland »leistungsfähige, marktgerechte, energiesparende und umweltfreundliche öffentliche Verkehrssysteme« bekommt, wie es im Vereinszweck heißt. Ein Vorhaben, das in der Politik zunächst auf Widerstand stößt, der erst schwindet, als der Ehrenvorsitzende der Deutschen Bank, Dr. h.c. Hermann Josef Abs, die Führungsrolle übernimmt und Dr. Wilhelm Bender die Geschäftsführung. Am 10. September 1984 gründen Vertreter von AEG Telefunken, Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH, Deutsche Verkehrskreditbank (DVKB), Preussag AG, Schenker & Co., Siemens AG, Thyssen Industrie AG und Transfracht Deutsche Transportgesellschaft mbH in Hannover den Förderverein »Verkehrsforum Bahn« - zunächst ohne die Deutsche Bundesbahn selbst, die keine aktive politische Interessenvertretung betreiben darf. Der Grundstein für das spätere Deutsche Verkehrsforum ist gelegt.

¹ Dollinger, Werner; Daubertshäuser, Klaus (1984):

Umstrittene Bundesbahnsanierung, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 64, Iss. 5, pp. 215-222.



Seite 10 | Der ICE-Vorläufer InterCityExperimental auf der Güterstrecke Karlsfeld

© Marc Voß

links | 1984: InterCity-Experimental (ICE) der Baureihe 410 - Innenansicht

© Deutsche Bahn AG

rechts | Fahrzeugschau im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen anlässlich 150 Jahre Deutsche Eisenbahn

© wikipedia/MPW57

unten | Die Magnetbahn in Berlin war ein spurgebundenes Verkehrssystem auf eigenem Fahrweg, das ab 1984 im Versuchsbetrieb und von 1989 bis 1991 im Fahrgastbetrieb eingesetzt wurde.

© wikipedia/Gerd Danigel





1984 bis 1994 Auf dem Weg zur Bahnreform

» Die Idee zur Gründung hatten Dr. Reiner Gohlke, damaliger Vorstandsvorsitzender Deutsche Bundesbahn, und ich über mindestens zwei Jahre diskutiert. Ausgangspunkt war die Überlegung, daß die Bahnreform ohne tatkräftige Unterstützung der deutschen Industrie nicht gelingen kann. Wir mußten etlichen Industrievertretern in Unternehmen und Verbänden klar machen, daß das Schicksal der Bahn nicht nur für Lieferanten und Kunden des Güterverkehrs ökonomisch wichtig ist, sondern für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Es war dann ein Glücksfall, daß Reiner Gohlke Hermann Josef Abs, den legendären Vorstandssprecher der Deutschen Bank AG, als Vorsitzenden des Präsidiums des Verkehrsforums gewinnen konnte. Entsprechend hochkarätig war das Präsidium insgesamt besetzt. Keiner kam an uns vorbei.«

Prof. Dr. Wilhelm Bender
Gründungsgeschäftsführer
Verkehrsforum Bahn e.V.

DVF-Präsidiumsvorsitzender 2007-2008

Nach der Gründung konzentrierte sich das Verkehrsforum zunächst auf die Kernaufgaben, die zu seiner Gründung geführt hatten: die Sicherung der Mobilität und die Bahnreform. Die starke Zunahme des Straßenverkehrs hatte eine Überlastung der Straßeninfrastruktur, Sicherheits- und Umweltprobleme mit sich gebracht, die gelöst werden mussten, wollte man die Mobilität als Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft und eine leistungsfähige Wirtschaft erhalten. Die Bahn allerdings, die in Deutschland 1985 ihr 150-jähriges Bestehen feierte, konnte in ihrem damaligen Zustand weder die Erwartungen der Fahrgäste noch der verladenden Wirtschaft erfüllen.

Während etwa der westliche Nachbar Frankreich bereits 1981 den Hochgeschwindigkeitszug TGV in Betrieb genommen hatte, träumte Deutschland vom Transrapid, der hierzulande nie über das Teststadium hinauskommen sollte.

Daher legten Wirtschaftsführer und Top-Manager wie Dr. Herrmann-Josef Abs (Ehrevorsitzender Deutsche Bank), Dr. Hellmuth Buddenberg (Deutsche BP AG), Dr. Franz Josef Dazert (Salamander AG), Dr. Alfred Lukac (Fried. Krupp GmbH), Dr. Horst Matthies (Preussag AG), Dr. Roland Mecklinger (Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH) und Friedrich W. Möller (Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH)

1987 einen Entwurf zur Novellierung eines Bundesbahn-Gesetzes vor, der die Grundlage für eine »DB als Unternehmen« legen sollte. Die Verfasser waren überzeugt, dass eine weitaus stärkere unternehmerische Ausrichtung der Bahn nötig war, wenn sie wieder zu einer leistungsfähigen Partnerin der deutschen Wirtschaft werden sollte.



*DVF-Geschäftsstelle
1989 in Bonn*

»» Das Verkehrsforum Bahn sieht es als einen bedeutenden Teil seiner Arbeit an, mit den Abgeordneten des Deutschen Bundestages künftig Probleme der Verkehrs- und Haushaltspolitik zu diskutieren.«

Dr. Horst Matthies

Vorsitzender des Gründungspräsidiums
Verkehrsforum Bahn 1984 bis 1989



oben | Kanzleramtsminister Dr. Wolfgang Schäuble, Dr. Reiner Gohlke, Dagmar Haase (Bahn), Friedrich Möller (Dt. Eisenbahn Consulting), Theo Rahn (Bahn) 1987 besichtigen das ICE-Modell
links oben | DB Zugbegleiterinnen 1987 bei der ICE-Wanderausstellung des Verkehrsforums in Köln
links unten | Dr. Wolfgang Schäuble u. Dr. Reiner Gohlke beim Probesitzen im zukünftigen ICE 1987
rechts unten | Dr. Wilhelm Bender und Dr. Heinz Dürr im KellerClub 1986





„IN EINEM EUROPA OHNE GRENZEN IST DIE BAHN UNVERZICHTBAR.“

Dr. Martin Bangemann, Bundesminister a. D., Vorsitzender der Europäischen Gemeinschaften.

Mit der Verwirklichung des europäischen Marktes 1992 und der Öffnung der Grenzen Osteuropas muß mit einem starken Wachstum des Güter- und Personenverkehrs gerechnet werden. Aufgrund der zentralen Lage werden sich in der Bundesrepublik Deutschland die Hauptverkehrsachsen Europas treffen. Sowohl in nordöstlicher Richtung als auch in ostwestlicher Richtung und umgekehrt. Das bedeutet: Der Verkehrsinfrakt ist vorgeplant. Staus auf Straßen und Autobahnen, Gedränge im Luftraum Lärm und Umweltbelastungen nehmen noch weiter zu. Um diese Probleme in den Griff zu bekommen, ist es notwendig, ein neues Verkehrskonzept zu entwickeln. Und natürlich

müssen unsere europäischen Nachbarn bei seiner Verwirklichung integriert werden.

Das Verkehrsforum Bahn setzt sich ein für eine Partnerschaft der Vernunft zwischen Straße, Schiene, Luft und Wasser. Es ergreift die Initiative, weil die Bahn mit ihrer großen volkswirtschaftlichen Bedeutung der stärkste Baustein im Verkehrskonzept der Zukunft sein kann. Eine Bahn, die sich noch konsequenter ihrer Aufgabe als markt- und wettbewerbsorientiertes Dienstleistungsunternehmen stellen kann. Zum Handeln bedarf es aber zügiger finanzieller und verkehrspolitischer Entscheidungen, denn die Liste der dringend notwendigen Maßnahmen ist lang.

Erste Weichen sind gestellt, wie z. B. für die rheinische Schnellbahntrasse Köln-Frankfurt, die einmal das Endstück einer europäischen Hauptmagistrale von London über Paris, Brüssel und Köln bis zur Metropole sein wird. Aber es müssen viele weitere große Entscheidungen getroffen werden. Die Zeit drängt. Jetzt sind alle Beteiligten gefragt zu handeln. Denn nur ein konkurrenzloses Denken zwischen dem Automobil, der Bahn, dem öffentlichen Nahverkehr, der Luft- und Schifffahrt kann sich zu einer Partnerschaft entwickeln, die uns alle fließender voranbringt.

Mehr Informationen zu diesem Thema erhalten Sie vom Verkehrsforum Bahn e.V., Poppelsdorfer Allee 192, 5300 Bonn 1.

Wir alle wollen mobil bleiben. Wir brauchen die Bahn.

Eine Initiative des Verkehrsforum Bahn in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn.




Anzeigenaktion des Verkehrsforums Bahn gemeinsam mit der Bundesbahn in den 80er Jahren unten | ICE-Präsentation anlässlich der Regionalkonferenz zur Strecke Paris - Basel - Köln 1987



„ES GIBT VIELE ERFINDUNGEN, DIE MORGEN SCHON ÜBERHOLT SIND. EINE DER WENIGEN AUSNAHMEN IST DIE BAHN.“

Dr. Hermann Josef Abs, Ehrenpräsident der Deutschen Bank AG.

Wenn die Kapazitäten auf den Straßen und in der Luft immer beschränkter werden, kann nur die Bahn Verkehrsmittel bereitstellen, die den Ansprüchen der Reisenden und der Wirtschaft hinsichtlich schneller und flüssiger Beförderung gerecht werden.

Und die Bahn, die morgen ihre volkswirtschaftliche Aufgabe erfüllen soll, kann nicht die Bahn von heute sein. Jene Bahn, die aufgrund zahlreicher vorgegebener oder erwachsener Hemmnisse und Entwicklungen eigentlich die Bahn von gestern ist. Die Weiterentwicklung der guten alten Eisenbahn zum Verkehrsmittel mit Zukunft, das sich technologisch auf der Höhe der Zeit präsentiert und sich mit marktgerechten Leistungen im Wettbewerb der Verkehrsträger erfolgreich behaupten kann, erfordert mehr denn je beherrschtes Handeln.

Das Verkehrsforum der Bahn stellt sich dieser Herausforderung. Es setzt sich ein für eine Partnerschaft der Vernunft zwischen Straße, Schiene, Luft und Wasser. Es ergreift die Initiative, weil die Bahn mit ihrer großen volkswirtschaftlichen Bedeutung der stärkste Baustein im Verkehrskonzept der Zukunft sein kann. Eine Bahn, die sich noch konsequenter ihrer Aufgabe als markt- und wettbewerbsorientiertes Dienstleistungs-Unternehmen stellen kann. Zum Handeln bedarf es aber zügiger finanzieller und verkehrspolitischer Entscheidungen, denn die Liste der dringend notwendigen Maßnahmen ist lang.

Erste Investitionen sind bereits getätigt, aber es müssen weitere große Entscheidungen getroffen werden. Die Zeit drängt. Jetzt sind alle Beteiligten gefragt zu handeln. Denn nur ein konkurrenzloses Denken zwischen dem Automobil, der Bahn, dem öffentlichen Nahverkehr, der Luft- und Schifffahrt kann sich zu einer Partnerschaft entwickeln, die uns alle fließender voranbringt.

Wir alle wollen mobil bleiben. Wir brauchen die Bahn.

Eine Initiative des Verkehrsforum Bahn in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn.




» Es genügt nicht, der Bahn das Etikett Aktiengesellschaft zu geben und sonst alles beim Alten zu lassen.«



oben | Zug zum Flug 1992:
Der Lufthansa Airport Express
in Köln Hauptbahnhof

Dr. Hellmuth Buddenberg

DVF-Präsidiumsmitglied 1989 bis 1998

„WEIL ZUVIEL BENZIN IM STAU VERPUFFT, BRAUCHEN WIR DIE BAHN.“

Dr. Hellmuth Buddenberg, Vorsitzender des Präsidiums Verkehrforum Bahn e.V.

Da hilft uns auch modernste Technik nicht mehr weiter, der Katalysator wird zum Alibi. Es muß in unserem Interesse sein, ein besseres Verkehrskonzept zu entwickeln, mit dem wir alle leben können.

Warum ergreift das Verkehrsforum Bahn die Initiative? Weil die Bahn mit ihrer großen volkswirtschaftlichen Bedeutung einer der starken Bausteine im Verkehrskonzept der Zukunft sein wird. Zum Handeln bedarf es aber zügiger finanzieller und verkehrspolitischer Entscheidungen, denn die Liste der dringend notwendigen Maßnahmen ist lang. Wenn man bedenkt, daß allein für die Planung, Genehmigung und den Bau von längeren Neubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitszug ICE über 20 Jahre benötigt werden, so stellt sich die Frage: Wieweil Zeit ist erforderlich, um die politischen Weichen zu stellen für weitere, höchst dringliche Maßnahmen?

Erste Investitionen sind bereits getätigt, aber es müssen weitere große Entscheidungen getroffen werden. Die Zeit drängt. Jetzt sind alle Beteiligten gefordert zu handeln. Nur ein verantwortungsbewusstes Denken zwischen dem Automobil, der Bahn, dem öffentlichen Nahverkehr, der Luft und Schifffahrt führt zu einer Partnerschaft, die uns alle „fließender“ vorantreibt.

Wir wissen alle, was wir dem Auto zu verdanken haben. Es hat uns persönliche, individuelle Mobilität gebracht. Doch heute ist sein ursprünglicher Nutzen oft ins Gegenteil verkehrt: Wir stehen im Stau.

Es ist kein Gewinn, wenn Benzin in endlosen Staus nutzlos verbrannt wird. Schließlich ist Öl ein wertvoller Rohstoff. Und unsere Luft, die unmitelbar mit Schadstoffen belastet wird, ist es noch mehr.

Wir alle wollen mobil bleiben. Wir brauchen die Bahn.

Eine Initiative des Verkehrsforum Bahn in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn.

„MOBILITÄT IST LEBENSQUALITÄT. WIR KÖNNEN SIE NUR GEMEINSAM SICHERN.“

Dr. Helmut Kohl, Bundeskanzler

Unsere Straßen, unsere Städte, unser Land werden in zunehmendem Maße von Verkehrsproblemen geplagt: Staus auf Autobahnen, verstopfte Städte, überfüllte Luftfahrzeuge. Der Verkehrsmangel droht. Unsere individuelle Mobilität ist in Gefahr und damit unser aller Wohl, denn verkehrspolitische Entscheidungen betreffen alle Bürger und jeden Zweig der Wirtschaft.

Wir alle müssen umdenken lernen. Lernen, wie wir Verkehrsmittel sinnvoller und überlegter gebrauchen. Sei es nun das Auto, das öffentliche Verkehrsmittel, die Bahn, das Flugzeug oder auch das Schiff. Wir müssen lernen, wie wir den Flächenbedarf unseres Verkehrs ohne Leistungseinschränkung verringern können und wie es uns gelingt, die Umweltbelastungen und den Energieverbrauch auf ein Minimum zu reduzieren.

Ein neues Verkehrskonzept kann jedoch nur Zukunft haben, wenn wir unsere europäischen Partner bei seiner Gestaltung miteinbeziehen. Denn viele unserer Umweltprobleme können wir nur gemeinsam in Europa, zum Teil sogar weltweit lösen. Schließlich machen Schadstoffe an den Grenzen nicht halt.

Es ist an der Zeit, einen konstruktiven Dialog zu beginnen und die verschiedensten Verkehrsanbieter an einen Tisch zu bringen. Denn die Lösungen der Zukunft gedeihen am besten in der fairen Diskussion.

Das Verkehrsforum Bahn will mit dieser Antiteig-Kampagne das Gespräch eröffnen. Es ergreift die Initiative, weil die Bahn mit ihrer großen volkswirtschaftlichen Bedeutung der stärkste Baustein im Verkehrskonzept der Zukunft sein kann. Das Verkehrsforum Bahn setzt sich ein für eine Partnerschaft der Vernunft zwischen Straße, Schiene, Luft und Wasser. Es will zum ganzheitlichen Denken anregen, zur effektiven Zusammenarbeit aller Beteiligten. Um ein Verkehrskonzept zu schaffen, das unsere Mobilität erhält und Ökonomie und Ökologie gerecht wird. Denn nur konkurrenzloses Denken aller Verkehrsanbieter kann sich zu einer Partnerschaft entwickeln, die uns alle fließend vorantreibt.

Mehr Informationen zu diesem Thema erhalten Sie vom Verkehrsforum Bahn e.V., Poppelsdorfer Allee 102, 5300 Bonn 1.

Wir alle wollen mobil bleiben. Wir brauchen die Bahn.

Eine Initiative des Verkehrsforum Bahn in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn.

Am 26. November 1991 stellten der Präsidiumsvorsitzende Dr. Hellmuth Buddenberg und sein Präsidiumskollege Dr. Eberhard von Koerber die Vorstellungen zu einer Bahnreform vor: Änderung von Art. 87 GG; Unterteilung in drei eigenverantwortliche Funktionsbereiche: »Personenverkehr AG«, »Güterverkehr AG« und »Fahrweg AG« unter einer Führungsholding »Deutsche Bahn AG«, die zunächst im Eigentum des Bundes bleiben; keine staatliche Einflussnahme, keine Beschränkungen durch öffentliches Dienstrecht; Bezahlung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben durch Besteller; Übernahme der Altschulden durch den Bund. Die Prognose damals: Starke Wettbewerbsimpulse wird es erst bei einer Kapitalstreuung unter öffentliche und private Anleger geben.

SCHNELLES WACHSTUM DES NEUEN VERBANDS

Der neue Verband wuchs rasch an: Bereits ein Jahr nach der Gründung hatte das Forum 50 Mitglieder und schon bald fand eine Erweiterung auf andere Verkehrsträger statt, die sich mit dem Vereinszweck, dem Einsatz für »leistungsfähige, marktgerechte, energiesparende und umweltfreundliche öffentliche Verkehrssysteme ...«, identifizieren konnten. War das Verkehrsforum Bahn anfangs ein Sprachrohr für die Bedürfnisse der Wirtschaft an das Verkehrssystem, wurde es zunehmend auch eine Interessengemeinschaft der Unternehmen aus dem Verkehrssektor selbst, die für ihre Arbeit die richtigen Rahmenbedingungen forderten.

Von Anfang an unterlegte das Verkehrsforum seine politischen Forderungen mit fachlicher Expertise: »Verkehrswissenschaften«, »Verkehrstechnologie«, »Verkehrsrecht« und »Kooperation mit ausländischen Bahnen« hießen die ersten Arbeitskreise. Die Vorstellung vom Verkehrssektor als ein System, das im Ganzen betrachtet und dessen Probleme im Zusammenhang gelöst werden müssen, zieht sich als roter Faden durch die gesamte DVF-Geschichte.

HOCHKARÄTIGE GÄSTE IM LEGENDÄREN KELLERCLUB

Adressaten der Arbeit waren nicht nur die Entscheidungsträger und Institutionen, sondern auch Presse und Öffentlichkeit. Um für regelmäßige Pressegespräche den richtigen Rahmen zu schaffen, eröffnete man im Keller der noblen Villa in der Poppelsdorfer Allee, in der das Verkehrsforum Bahn zu Hause war, den berühmten »KellerClub«. Auf eher unkomfortablen Bänken eines ausrangierten Dritte-Klasse-Abteils und neben einem original Lok-Führerstand nahmen mit den Jahren vor versammelten Pressevertretern alle Platz, die in der Verkehrswirtschaft etwas zu sagen hatten – oder denen die Verkehrswirtschaft etwas sagen wollte: Wirtschaftsvertreter, Minister, Abgeordnete, EU-Kommissare. Dort sprach man miteinander – entweder frei zur Veröffentlichung oder vertraulich »unter Dreien«.

Die Mischung aus hochrangiger Interessenvertretung, wissenschaftlicher Expertise und einer Öffentlichkeitsarbeit, die sich selten im Ton vergriff, verschaffte dem Verkehrsforum Bahn Anerkennung und Gewicht. So wuchs der Verband in Zahl und Bandbreite seiner Mitglieder: Ende 1986 trat die Deutsche Lufthansa als 100. Mitglied bei, Anfang der 90er Jahre durchbrach das Verkehrsforum Bahn die Schwelle von 200 Mitgliedern. Das selbstgesetzte Ziel einer Bahnreform war in Sicht und terminiert. Es war Zeit für eine Namensänderung. Dieser seinerzeit nicht unumstrittene Prozess wurde vom damaligen Präsidenten Dr. Hellmuth Buddenberg und Geschäftsführer Dr. Wolfhard Lechnitz umsichtig gesteuert und aus dem Verkehrsforum Bahn wurde 1992 das Deutsche Verkehrsforum e.V.

1994
Wirtschaftsminister Günter Rexrodt
(mitte) im KellerClub,
links DVF-Geschäftsführer Elmar Haas



» Mir liegt das Problem der Zukunftssicherung durch eine marktwirtschaftliche orientierte Industriepolitik tagtäglich bei meiner Arbeit am Herzen.«

Matthias Wissmann

Bundesverkehrsminister 1993 bis 1998



Gespräche im KellerClub

oben | Bahn-Vorstand Dr. Heinz Dürr und Österreichs Verkehrsminister Dr. Rudolf Streicher, 1989

rechts oben | Verkehrsforums Geschäftsführer Wolfhard Lechnitz mit Umweltminister Klaus Töpfer, 1992

mitte links | Dr. Martin Bangemann, Dr. Reiner Gohlke und Friedrich Möller (Deutsche Eisenbahn Consulting) bei der DVF-Mitgliederversammlung, 1995

links unten | DVF-Geschäftsführer Elmar Haas und Umweltminister Joschka Fischer, 1993

unten rechts: 1994 stellen Matthias Wissmann und Dr. Hellmuth Buddenberg das DVF-Buch der Öffentlichkeit vor



Road Pricing

Ein vom Bundesverkehrsministerium 1993 veröffentlichtes Strategiepapier besagte, Road Pricing »wird nicht allein auf die Einnahme von Gebühren abgestellt sein, sondern es gilt, dieses für die Steuerung des Verkehrs in einem Gesamtverkehrssystem zu nutzen.« Ziel des Road Pricing sei dabei nicht nur über gestaffelte Preise eine Entzerrung der Verkehrsspitzen zu erreichen, sondern auch auf Verkehrsverlagerungen hinzuwirken.

INFRASTRUKTURAUSBAU NACH DER WIEDERVEREINIGUNG

Mit der Vereinigung der beiden deutschen Staaten 1990 nahmen die Herausforderungen für den Verkehrssektor nochmals schlagartig zu: Der Ausbaustand der Infrastruktur in der DDR lag im Vergleich zu Westdeutschland bei unter 40 Prozent, 10 Jahre später waren es bereits 75 Prozent.² Im Rahmen der »Verkehrsprojekte Deutsche Einheit« wurden in hohem Tempo Autobahnen, Schienenwege und Wasserstraßen gebaut. In Teilen betraf der Infrastrukturausbau auch Projekte, über die im Westen bereits kritisch diskutiert wurde - wie Einkaufszentren, Regionalflughäfen oder groß dimensionierte Straßenprojekte.

Gleichzeitig kamen in Westdeutschland viele Infrastrukturen an ihre Alters- oder Kapazitätsgrenzen. Doch verhinderten leere öffentliche Kassen und immer komplizierter werdende Planungs-, Genehmigungs- und Beteiligungsverfahren die rasche Sanierung oder den Ausbau.

Für das Deutsche Verkehrsforum nahm die Themenvielfalt zu. Anfang der 1990er Jahre war neben der Zusammenführung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, vor allem im Hinblick auf die Ost-West-Verbindungen, eine zentrale Forderung geworden. Daneben ging es um Prognosen des künftigen Modal Split und um den kombinierten Verkehr, dessen Förderung zu den Kernanliegen des Verbands zählte, dem die Intermodalität schon durch die Mitgliederstruktur eingeschrieben war.



UMSETZUNG DER BAHNREFORM

Gegen Ende des ersten Jahrzehnts seines Bestehens hatte das Deutsche Verkehrsforum mit beharrlicher Arbeit ein wichtiges Ziel erreicht: die Bahnreform, welche der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann als »wichtigste verkehrspolitische Weichenstellung des Jahrzehnts« pries. 1994 wurde die Deutsche Bahn AG gegründet und damit der politisch und rechtlich erste Schritt zu einer Entwicklung getan, deren Herausforderungen bis in die Gegenwart hinein fortwirken.



*oben | Smart Card und eine entsprechende Bordeinheit für Autofahrer, 1994.
links | Versuchsanordnung auf einer Bundesstraße in Baden-Württemberg bei Waiblingen, 1994.*

² Dirk van Laak: Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft - Geschichte und Zukunft der Infrastruktur, Bonn 2019, S. 136, 300.



» Schiene ist Chefsache:
 Bundeskanzler Helmut
 Kohl bildete eine Arbeits-
 gruppe zur Reform
 der Bahn.«

Dr.-Ing. Reiner Maria Gohlke
 Gründungsinitiator Verkehrsforum Bahn



oben | Von Rhein-Main in
 80 Minuten nach Stuttgart -
 Der zweite Airport-Express
 der Lufthansa, 1992
 mitte | Schwedens Königin Sylvia
 eröffnet 1992 den neuen Flughafen
 München Franz-Josef-Strauss
 © Flughafen München
 unten links | DVF Buch
 Unternehmen Deutschland, 1994
 unten rechts | Lufthansa -
 DB Airport Center: Rail&Fly.
 Wer ab Frankfurt fliegt,
 kann hier sein Gepäck aufgeben
 und erhält die Bordkarte, 1992



1995-2004

Aufbau Ost und Liberalisierung des Verkehrs



» Der bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau der Verkehrswege für alle Verkehrsträger verhindert die weitere Schwächung des Wirtschafts- und Verkehrsstandortes Deutschland. Kürzungen bedeuten zudem für alle Bürger mehr Staus, mehr Umweltbelastung und erhebliche volkswirtschaftliche Verluste.«

Wilhelm Bonse-Geuking
DVF-Präsidiumsvorsitzender
2004-2007

In Deutschland waren die 90er Jahre von der Wiedervereinigung und ihren Folgen geprägt. Die Bahnreform beinhaltete auch die Verschmelzung von DDR-Reichsbahn und Bundesbahn, was zu einer Halbierung der Mitarbeiterzahlen im vereinigten Bahnkonzern führte und von Protesten und Arbeitskämpfen begleitet war. Die hohen Erwartungen, die sich auch auf den Güterverkehr richteten, wurden vom Deutschen Verkehrsforum mit wissenschaftlichen Untersuchungen begleitet, die feststellten, dass im Güter- wie im Personenverkehr durchaus noch Schienenkapazität zur Verfügung stand, jedoch Infrastrukturausbau und Leistungsverbesserungen unabdingbar waren. Als allgemeiner Erfolg wurde die Regionalisierung des Schienennahverkehrs betrachtet, der 1996 in die Verantwortung der Länder überging, vom Bund aber weiter über die Regionalisierungsmittel finanziert wurde.

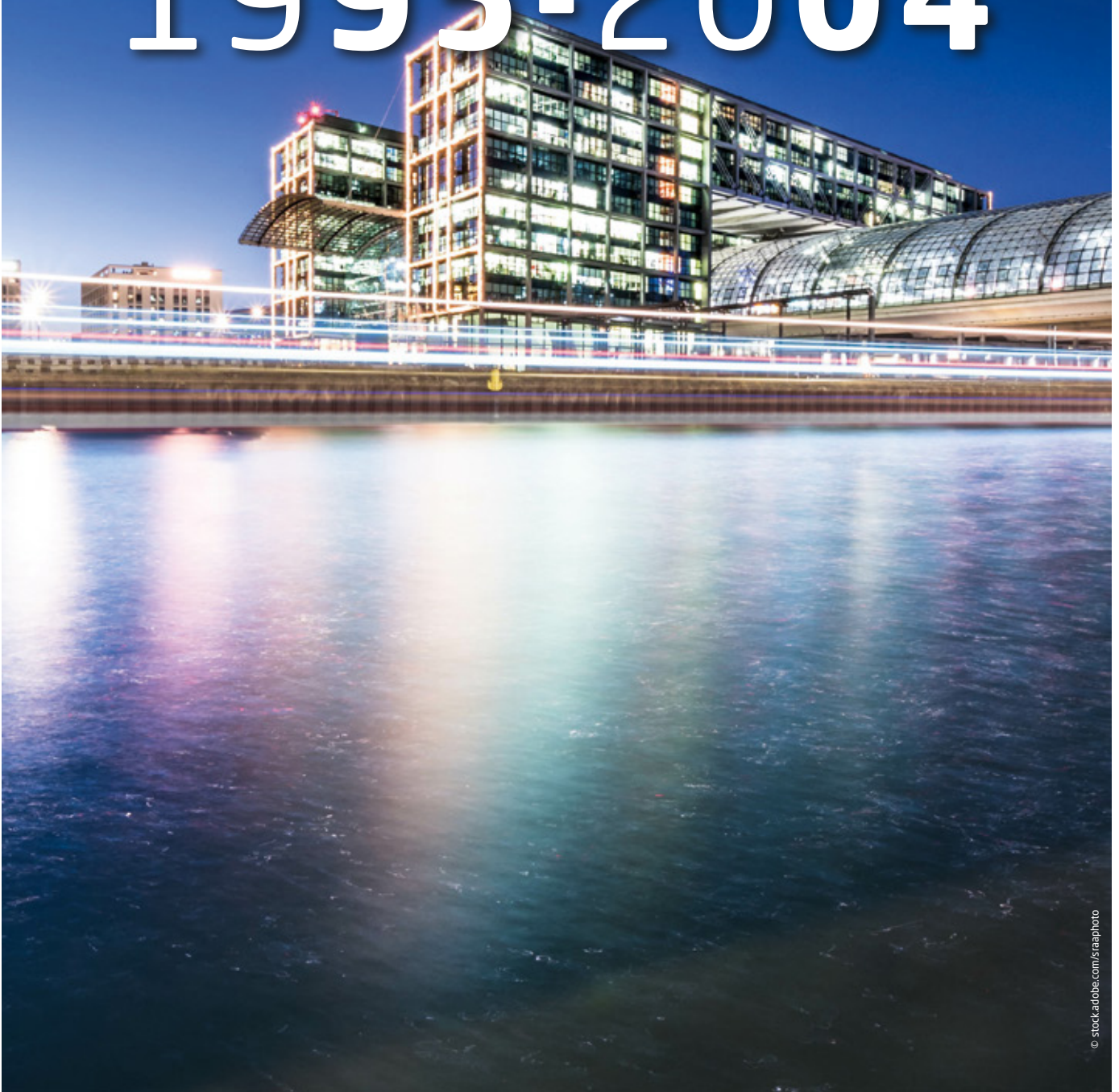
Die Wiedervereinigung wirkte auch als Verstärker und Beschleuniger für bereits existierende Probleme, die bis heute fortbestehen: Infrastrukturausbau und -erhalt waren teuer und langwierig. Bereits zu diesem Zeitpunkt konnte man die Neigung von Regierungen besichtigen, die Menschen über die zu erwartenden Kosten von Transformationen im Unklaren zu lassen. Das führte dazu, dass der Infrastrukturausbau in den Neuen Bundesländern - nicht zuletzt dank des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes von 1991 - zwar rasch vorankam, im Westen der Republik jedoch der Substanzverlust weiterging, worüber auch Erfolge wie die Eröffnung des neuen Münchner Flughafens 1992 nicht hinwegtäuschen konnten.

FINANZIERUNG UND BESCHLEUNIGUNG DES VERKEHRSWEGEBAUS

Das Deutsche Verkehrsforum gab durch eigene Untersuchungen der Diskussion um die Beschleunigung des Verkehrswegebbaus wichtige Impulse und hielt das Thema hartnäckig auf der Tagesordnung. Zunehmende Bürokratie und Auflagen, zunehmende Beteiligungsansprüche und -rechte von Bürgern und Verbänden sowie kurzfristige Finanzierungszyklen nach Haushaltslage führten dazu, dass die Zeiten zwischen Planung und Realisierung immer länger wurden.

Dass die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur auf andere Füße gestellt werden musste, lag auf der Hand. Eine 1999 eingesetzte Kommission unter Leitung des früheren Bahn- und Telekom-Vorstands, Dr. Wilhelm Pällmann, empfahl eine Umstellung von Haushalts- auf Nutzerfinanzierung, eine Ausgliederung der Bundesverkehrswege aus der Bundesverwaltung und eine Erweiterung der Finanzierungsmöglichkeiten durch Dritte. Den Druck zu neuen Lösungen zu kommen erläuterte Dr. Pällmann erstmals vor dem Gesprächskreis Infrastruktur des Verkehrsforums: »Die Finanzierung der Bundesverkehrswege erfordert bei den erkennbaren Finanzierungslücken von wenigstens 7,5 Milliarden DM im Jahr neue Lösungen.«

1995-2004



© stock.adobe.com/sraaphoto

Das Deutsche Verkehrsforum stimmte der Nutzerfinanzierung durch die Lkw-Maut unter folgenden Prämissen zu: Die Einnahmen mussten für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden. Für die Nutzer musste es eine Belastungsneutralität geben. Der Staat musste weiterhin für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur verantwortlich sein. Dafür, und für die Einbeziehung privatwirtschaftlicher Modelle überall dort, wo sie sich wirtschaftlich als vorteilhaft erweisen, steht das DVF heute noch.

Dass Digitalisierung und Telematik bei der effizienten Erstellung und Nutzung der Verkehrsinfrastruktur eine zentrale Rolle spielen, wurde in den 90er Jahren zu einem immer wichtigeren Thema im DVF und bildete sich in der Gründung des Lenkungsraumes Telematik ab, der Vorschläge für deren Anwendung und die damit ermöglichte Integration der Verkehrsträger machte. Es ist charakteristisch für das DVF, dass die Branchengrößen von Straße, Schiene, Luft und Telekommunikation bei einem Treffen anlässlich der Internationalen Automobilausstellung 1997 feststellten, dass nur mit einem höheren Grad an Vernetzung der Verkehr im nächsten Jahrhundert zu bewältigen sein werde.

HARMONISIERUNG UND LIBERALISIERUNG IM EU-BINNENMARKT

Mit der Wiedervereinigung Europas nach dem Ende des Kalten Krieges entwickelte sich seit 1993 der europäische Binnenmarkt. Die vier Grundfreiheiten - freier Warenverkehr, Personenfreizügigkeit, Dienstleistungsfreiheit, freier Kapital- und Zahlungsverkehr - schufen eine große wirtschaftliche Dynamik, setzten deutsche Unternehmen jedoch auch einem Wettbewerb aus, in dem unterschiedliche Voraussetzungen herrschten. Für den Verkehrssektor hatte dies weitreichende Folgen, so etwa für Häfen und Luftfahrt. Mit dem dritten Liberalisierungspaket 1992 hatte die Europäische Gemeinschaft für den europäischen Luftverkehr das traditionelle System bilateraler Luftverkehrsabkommen weitgehend abgeschafft und damit den Luftverkehrsunternehmen die Möglichkeit gegeben, Preise und die Kapazitäten für grenzüberschreitende Flüge sowie die zu bedienenden Flughäfen frei festzulegen. Ein steiles Wachstum setzte ein, das erst in Folge der einschneidenden Ereignisse des 11. September 2001 unterbrochen wurde. Gleichzeitig jedoch geriet der Luftverkehrsstandort Deutschland durch ungleiche Spielregeln im weltweiten Wettbewerb stark unter Druck.

1996 wird in Erlangen ein Bus mit Wasserstoff-Antrieb eingesetzt. Betankt mit -253 Grad kaltem flüssigen Wasserstoff.



oben | 1995: Dr. Heinz Dürr DB-Vorstand bei einer Veranstaltung zu »zwei Jahre Bahnreform«
 mitte links | 1997 Dr. Wolfgang Schultze (Präsident Parlamentsgruppe Bahn), Dr. Dürr und der Ministerpräsident von Niedersachsen Gerhard Schröder zur Modernisierung der Bahn, 1997
 mitte rechts | Umweltministerin Dr. Angela Merkel 1995 im KellerClub



unten links | Thomas Hailer (l.) übernimmt den Staffelstab als Geschäftsführer 2002 von Elmasr Haas (r.) und bleibt 12 Jahre im Amt, (m.) Heinz Dürr Präsidiumsvorsitzender
 unten rechts | 1998 erhält Dr. Buddenberg das Große Bundesverdienstkreuz mit Stern überreicht von Wissmann

Das Wachstum galt auch für die Umschlagmengen der deutschen Seehäfen, ganz zu schweigen vom Straßengüterverkehr, während die transportierte Gütermenge in der Binnenschifffahrt stagnierte. Intensiv befasste sich das Verkehrsforum mit den regulatorischen Rahmenbedingungen und stellte fest, dass Harmonisierung der europäischen und globalen Regeln die zentrale Voraussetzung für eine faire Liberalisierung sein musste. Intensiv brachte sich der Verband in die Diskussionen um die europäische Hafenpolitik ein und unterstützte wichtige Hafeninfrastrukturprojekte wie den Jade-Weser-Port als Fürsprecher.

GRÜNDUNG DER INITIATIVE LUFTVERKEHR

Der Luftverkehr, der von den Verwerfungen ungleicher Marktbedingungen besonders betroffen war, gründete 2003 aus dem DVF-Lenkungskreis Luftverkehr heraus die »Initiative Luftverkehr für Deutschland«. Die vier Gründungsunternehmen Deutsche Lufthansa AG, Flughafen Frankfurt AG, Flughafen München GmbH und Deutsche Flugsicherung GmbH verfolgten damit das Ziel, eine deutliche Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen und die Senkung der Kosten am Luftverkehrsstandort Deutschland zu erreichen.

Bereits seit Jahren repräsentierten die Mitglieder des Deutschen Verkehrsforums einen Querschnitt durch die deutsche Wirtschaft – sowohl hinsichtlich der Breite der vertretenen Branchen, als auch mit Blick auf die verschiedenen Unternehmensgrößen. Um die Jahrtausendwende stärkten Beiträge des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC) das Deutsche Verkehrsforum als gewichtige Stimme des gesamten Verkehrswesens, die in Berlin und Brüssel gehört wurde. Und so war es nur folgerichtig, dass der Verband im Jahr 2000 die Bonner Poppelsdorfer Allee verließ und nach Berlin umzog.

1996: Großbaustelle am Potsdamer Platz. Wo einst die Mauer stand an der Leipziger/ Stresemannstraße. Bis 2002 entstehen hier Geschäfte, Büros, Theater, Kino und Wohnungen.





» Durch diesen Preis ehrt das Deutsche Verkehrsforum das herausragende Engagement von Herrn Dr. Buddenberg für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.«

Dr.-Ing. E. h. Heinz Dürr

DVF-Präsidiumsvorsitzender 1998 bis 2004

Der Vorsitzende des DVF-Präsidiums Dr. Hellmuth Buddenberg erhält vom nachfolgenden Präsidiumsvorsitzenden Dr. Heinz Dürr den Friedrich-List-Preis des Deutschen Verkehrsforums, benannt nach dem bedeutenden Wirtschaftstheoretiker und Vorkämpfer für den Deutschen Zollverein und das Eisenbahnwesen Daniel Friedrich List (1789-1846).



oben | So sieht 1997 das geplante europäische Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz für das Jahr 2010 aus.
rechts | Der ICE2 mit dem Flügelkonzept, das aus einem Vollzug zwei getrennte autonome Züge macht.



2005-2014

Größeres Europa und kleinere Infrastrukturbudgets

Mit der Osterweiterung der EU 2004 wurde die Sicherung des Verkehrsstandortes Deutschland in Europa zu einer zentralen Frage des Deutschen Verkehrsforums. Es ist wohl kein Zufall, dass ausgerechnet die Deckblätter der DVF-Jahresberichte 2005 bis 2007 von den Sternen der Europafahne geziert werden. Liberalisierung und Europäisierung verlangten nach fairen Rahmenbedingungen, dem berühmten Level Playing Field, und nach Harmonisierung der Standards. Über wichtige Regulierungen in den Bereichen Wettbewerb, Umwelt- und Klimaschutz wurde zunehmend in Brüssel entschieden. Die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) sollten die infrastrukturelle Basis für das wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Zusammenwachsen des Kontinents bilden. »Wenn der gemeinsame Markt funktionieren soll, muss der Verkehr funktionieren«, hatte EG-Kommissar Karel van Miert bereits 1991 auf einer Gemeinschaftsveranstaltung des Deutschen Verkehrsforums mit Dresdner Bank und British Chamber of Commerce festgestellt. Leitlinien für die Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes gab es bereits seit 1996. Dabei ging es nicht nur um den gezielten physischen Ausbau der Straßen-, Schienen-, Wasserstraßen- und Luftverkehrsinfrastruktur entlang definierter transeuropäischer Korridore,

sondern auch um die technische Harmonisierung und um die Digitalisierung der Verkehrswege. Dass es dafür auch des bedarfsgerechten Ausbaus von Verkehrsinfrastruktur bedurfte, gehörte zu den Mahnungen, die das DVF immer wieder an die politischen Gesprächspartner herantrug.

Während Bürgerinnen und Bürger sich wegen der Begleiterscheinungen der zunehmenden Mobilität wie Lärm oder anderen Umweltbeeinträchtigungen immer häufiger gegen den weiteren Infrastrukturausbau wehrten, zog die Politik in der Folge häufig ihre Unterstützung ebenfalls zurück.

Das geschah etwa nach der mehrheitlichen Ablehnung der dritten Startbahn für den Flughafen München durch die Bevölkerung der Stadt. Auf öffentlichen Widerstand wurde mit der Ausweitung von Beteiligungsrechten reagiert. So ratifizierte Deutschland 2007 die Aarhus-Konvention, die jeder Person ein Widerspruchs- und Klagerecht bei Vorhaben mit erheblichen Umweltauswirkungen zugestand. Angesichts der Proteste gegen das Bahnprojekt Stuttgart 21 mahnte DVF-Präsident Klaus-Peter Müller: »Eine Lehre aus Stuttgart 21 sollte sein, von Anfang an offener und realistischer mit Bürgerprotesten, aber auch mit Finanzplanungen von Großprojekten umzugehen sowie deren Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen.«



The Squire am Flughafen Frankfurt wurde zwischen 2007 und 2011 über dem bestehenden Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen gebaut.

© Fraport AG

2005-2014



SCHULDENBREMSE UND NEUE FINANZIERUNGSFORMEN IM VERKEHR

Unterdessen schrumpften die finanziellen Spielräume für den Infrastrukturbau und -ausbau weiter zusammen. Anfang des Jahrtausends befand sich Deutschland in einer Rezessionsphase, auf die 2008 schon wenige Jahre später die weltweite Finanzkrise folgte. Als Reaktion darauf wurde in Deutschland 2009 die Schuldenbremse eingeführt, womit die Staatsverschuldung Deutschlands begrenzt werden sollte sowie Bund und Länder mit verbindlichen Vorgaben ihr Haushaltsdefizit reduzieren mussten. Der Luftverkehr wurde seit 2011 mit der Luftverkehrsteuer belastet. Die Ausgaben für Baumaßnahmen von Bund, Ländern und Gemeinden waren seit 1992 bis auf ein Rekordtief von 25,4 Milliarden Euro im Jahr 2005 gesunken. Infolge des Koch-Steinbrück-Papiers³ von 2003 wurden etwa auch die Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonen-nahverkehr erheblich zurückgefahren.

Das Deutsche Verkehrsforum thematisierte immer wieder die Möglichkeiten privatwirtschaftlicher Finanzierungsinstrumente und gab eine repräsentative Umfrage in Auftrag, die eine Aufgeschlossenheit der Bevölkerung dokumentierte. Seitens der Bundesregierung wurden ÖPP-Projekte in

diesem Jahrzehnt angesichts knapper Haushalte vorangetrieben. 2007 wurde das erste ÖPP-Projekt bei einer Bundesfernstraße mit dem sechsspurigen Ausbau der A8 zwischen Augsburg und München gestartet.

Mit seinem Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur gab das DVF 2009 und 2014 die Eckpunkte für eine dringend notwendige Reform der Infrastrukturpolitik vor. Die dort skizzierten Maßnahmen wie Verkehrsinfrastrukturbericht, Fonds, Über- und Mehrjährigkeit, die Übertragung des Konzepts der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung von der Schiene auf andere Verkehrsträger und die Einrichtung von Planungsfonds bestimmen auch weiterhin die verkehrspolitische Agenda. Kurz darauf legte der Lenkungskreis Infrastruktur mit Handlungsempfehlungen für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft nach. Erste Umsetzungsschritte zeigten sich u. a. in der Gründung der Autobahn GmbH des Bundes am 13. September 2018.

*Arbeiten an einer
Binnenwasserstraße*

© Hülskens Wasserbau

³ Das am 30. September 2003 veröffentlichte Papier wurde von einer Arbeitsgruppe unter Leitung der Ministerpräsidenten der Länder Hessen und Nordrhein-Westfalen, Roland Koch und Peer Steinbrück, erarbeitet und sah einen umfassenden Subventionsabbau vor.





oben | Der Duisburger Hafen duisport als größter Binnenhafen der Welt feiert 2016 sein 300-jähriges Bestehen © duisport
 mitte | Als einziger Tiefseehafen Deutschlands geht der Jade-Weser-Port 2012 in Betrieb

© JadeWeserPort

unten | Seit 2005 gibt es die Lkw-Maut in Deutschland. Eine von mittlerweile vielen Mautbrücken. © Toll Collect GmbH

MULTIMODALITÄT IN DER LOGISTIK

Die Vernetzung der Verkehrsträger, eines der Kernthemen des Deutschen Verkehrsforums, gewann nicht zuletzt durch die Öffnung der europäischen Märkte wie auch durch die fortschreitenden digitalen Optionen an Bedeutung. Während sich das Verkehrsforum damals wie heute allen Ideen einer planwirtschaftlichen Lenkung zwischen den Verkehrsmodi widersetzte, hatte man doch sehr wohl ein effizienteres und umweltfreundliches Verkehrssystem als Ziel vor Augen, welches jedoch den Ausbau von Infrastruktur, Umsteigeeinrichtungen, Informations- und Kommunikationssystemen voraussetzte. Nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für die Logistik betonte das Deutsche Verkehrsforum die notwendigen Voraus-

setzungen für ein Wachstum des multimodalen Verkehrs: Terminals, Güterverkehrszentren, Dateninfrastruktur und -regulierung.

Der Verband beriet in zahlreichen Gremien und Zirkeln die Bundesregierung zu Fragen von Güterverkehr und Logistik, Binnenschifffahrt oder dem Schienengüterverkehr. Doch die in diesen Jahren stark geführte und bis heute nicht beendete Diskussion um den Neubau einer leistungsfähigen Hinterlandanbindung der Seehäfen Hamburg und Bremen oder um die Abladeoptimierung für den Mittelrhein zeigt, wie schwierig die Umsetzung solcher Projekte geworden ist. Dennoch hat sich der Kombinierte Verkehr inzwischen zum stärksten Wachstumstreiber im Güterverkehr entwickelt.

NEUE STANDARDS BEI DER SICHERHEIT

Prägend für das erste Jahrzehnt des neuen Jahrtausends war die Konjunktur des Themas Sicherheit. Die Terroranschläge vom 11. September 2001 waren weder die ersten noch die letzten Angriffe auf Infrastrukturen und Massenverkehrsmittel, die besonders empfindlichen Ziele moderner Gesellschaften. Daraus resultierten neue Gesetze, wie das Luftsicherheitsgesetz 2005, und verstärkte Sicherheitsabkommen für die Transportkette. Das DVF brachte sich in die Diskussion über die Gestaltung der Sicherheitsarchitektur für die Transportkette ein und legte 2007 einen 10-Punkte-Plan vor, der die Verantwortung für die Terrorismusabwehr als hoheitliche Aufgabe ansah, einen risikobasierten Ansatz forderte und auf die Offenhaltung des Binnenmarktes drang. Nicht nur die technische und physische Sicherheit des Verkehrs, sondern auch die Cybersicherheit spielte mit zunehmenden Hackerangriffen auf digitale Infrastrukturen, aber auch auf weltweit operierende Unternehmen eine immer wichtigere Rolle.

**30 Jahre
Deutsches
Verkehrsforum
Mobilität 30+**

1984
Gründungsinitiator
Dr. Reiner Maria Gühike

«Mühsame Wirtschaft braucht ein modernes und leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem. Sogleich will die Wirtschaft die Bundesbahn unterstützen und fördern.»

1984
Förderer Dr. h. c.
Honoremann Josef Ales

«Die Bundesbahn muss sich stärker als bisher dem Strukturwandel anpassen können. Dafür braucht sie mehr Flexibilität, sie muss weiter modernisiert werden.»

1984 - 1989
Vorsitzender des
Gründungspräsidiums
Dr. Horst Matthies

«Die Rolle der Bahn als Transportunternehmen und als Auftraggeber macht eine tatkräftige Unterstützung der Wirtschaft, auch aus vitalen unternehmerischen Eigeninteressen notwendig.»

1989 - 1998
Präsidiumsleiter
Dr. Hubertus
Buddenberg

«Der lange Weg zur grenzenlosen europäischen Mobilität erfordert viele kleine Schritte. Das Deutsche Verkehrsforum wird weiter seinen Beitrag dazu leisten.»

1998 - 2004
Präsidiumsleiter
Dr. E. h. Heinz Dier

«Nur mit einem höheren Grad an Vernetzung ist der Verkehr im nächsten Jahrhundert zu bewältigen.»

2004 - 2007
Präsidiumsleiter
Wilhelm Bense-Gescking

«Wenn mich in diesen 3 Jahren etwas gefasst hat, dann die Sieghart, Aufgabe, der Öffentlichkeit und der Politik die zentrale Bedeutung der Mobilität für die deutsche Volkswirtschaft nahe zu bringen.»

2007 - 2008
Präsidiumsleiter
Prof. Dr. Wilhelm
Bender

«In der Klimadebatte haben wir deutlich gemacht, dass Betriebserneuerung ist: Mobilität und Klimaschutz.»

seit 2008
Präsidiumsleiter
Dr. Klaus-Peter Müller

«Mehr Geld alleine ist nicht die Lösung der Infrastrukturprobleme. Wir brauchen ein echtes Reformpaket für Finanzierung und Bewirtschaftung.»

2014 feiert das DVF sein
30-jähriges Bestehen und macht
eine Ausstellung auf großen
Wandtafeln über die bisherige
Verbandsgeschichte



» Deutschland braucht funktionierende Mobilität als wichtigen Beitrag zum Weg aus der Krise. Denn Mobilität ist eine grundlegende Basis für Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland.«

oben | Historisches Bild vom Flughafen Tempelhof
unten | In den 80er Jahren: Abfertigungshalle Flughafen Tegel

© Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Klaus-Peter Müller
DVF-Präsidiumsvorsitzender
2008 bis 2015



2015-2024

Globale Herausforderungen als Treiber der Transformation

Nach 30 Jahren Verbandsgeschichte gehörte mit Dr. Sigrid Nikutta seit 2014 erstmals eine Frau dem DVF-Präsidium an. In den Jahren danach wurden sowohl Präsidium als auch Geschäftsführung des Verbands weiblicher. Angesichts eines immer drängenderen Fachkräftemangels und der bisherigen Unterrepräsentanz von Frauen im Verkehrssektor wurden in der Branche die Aktivitäten zur Diversifizierung der Mitarbeiterschaft intensiver und breiter.

Im Dezember 2015 einigten sich bei der UN-Klimakonferenz in Paris 197 Staaten auf ein neues globales Klimaschutzabkommen. Ziel war die Begrenzung der Erderwärmung gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter auf deutlich unter zwei Grad Celsius. Paris war nicht der erste Markstein: Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen wie auch Kyoto-Protokoll waren schon 1992 bzw. 1997 beschlossen worden. Spätestens seit den 2000er Jahren war der Klimaschutz auch ein zentrales Ziel im deutschen Verkehrssektor. Im Jahr 2000 beschloss die EU ihr Konzept der Pkw-Flottengrenzwerte, 2008 folgte die international umstrittene Einführung des EU-Emissionshandels im Luftverkehr.

FOLGEN DER KLIMADEBATTE FÜR DEN VERKEHR

Das Deutsche Verkehrsforum forderte 2019 die Einführung eines CO₂-Preises und einen sektorübergreifenden marktwirtschaftlichen Ansatz zur Reduktion der Treibhausgasemissionen durch ein Emissionshandelssystem. Mit dem Brennstoffemissionshandelsgesetz wurde 2021 in Deutschland eine allgemeine CO₂-Bepreisung von Kraftstoffen gestartet. Im selben Jahr legte die Europäische Kommission mit Fit-for-55 das vielleicht größte und anspruchsvollste Transformationspaket in der Geschichte der EU vor.

Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen spielten für das Deutsche Verkehrsforum schon immer eine große Rolle. Mit den Schwerpunkten Multimodalität, Vernetzung und Stärkung des ÖPNV war das Verständnis für die Effizienz der Transportmittelwahl ohnehin weit oben auf der Agenda. Seit 2019 vertritt der Verband mit dem Beitritt des Zweiradindustrieverbandes (ZIV) erstmals auch die Interessen des Radverkehrs. Wenn auch dirigistische Eingriffe in den Modal Split bis heute abgelehnt werden, so setzte sich doch die Erkenntnis durch, dass für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem die Antriebs- und Mobilitätswende zusammengehören. Für ersteres forderte das DVF beharrlich eine realistische Technologieoffenheit, für letzteres die Verbesserung der Angebotsqualität alternativer Verkehrsträger als Voraussetzung dafür, dass eine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf



2018: Das digitale Stellwerk in Annaberg-Buchholz auf der Erzgebirgsbahn markiert den Startpunkt für die bundesweite Umsetzung einer neuen innovativen Stellwerksgeneration.

© Deutsche Bahn AG

2015-2024



© HHLA Ratzke Kessler

2015-2024

Lebensadern offenhalten

Schiene oder Wasserstraße gelingen kann. Im Jahresbericht 2012/13 war erstmals in der Überschrift des Umweltkapitels das Wort »Energie« aufgetaucht. Dass die verlässliche Bereitstellung erneuerbarer Energie für den Verkehrssektor von entscheidender Bedeutung ist, hat diese beiden Sektoren so nahe aneinandergerückt, dass der eine ohne den anderen nicht mehr zu denken ist. Folgerichtig setzt sich das Deutsche Verkehrsforum einerseits nach wie vor für den nachfragegerechten und effizienten Ausbau der Verkehrswege ein – und hat in diesem Zusammenhang bereits 2015 etwa die Einrichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft gefordert –, andererseits hat sich der Blick längst auch auf die zügige und umfassende Bereitstellung von Energie- und Digitalinfrastruktur gerichtet. Beim Parlamentarischen Abend »Klimaschutz« führte der Vorsitzende des DVF-Präsidiums Dr. Jörg Mosolf aus: »Die Wertschöpfung aus der Mobilität ist für unser Land nicht verzichtbar. Was ist dann also der Weg? Der Weg kann nur darin bestehen, dass wir die Modernisierung im Verkehrssektor deutlich beschleunigen: mit Innovationen, mit Elektromobilität, mit Anreizen, mit Förderprogrammen, mit massiven Investitionen in ÖPNV, Schiene, Wasserstraße, Digitalisierung, mit Ladesäulen, Erdgas- und Wasserstofftankstellen, mit Bürokratieabbau bei den Bezahlssystemen.«

GLOBALISIERUNG, DIGITALISIERUNG, DEKARBONISIERUNG

Aus der Globalisierung resultieren Wachstum, Vielfalt und Chancen. Globalisierung bedeutet aber auch größere Unübersichtlichkeit und Unsicherheit – für politische Entscheidungsträger wie auch für die Gesellschaft als Ganzes. Die gewaltigen Transformationen durch Digitalisierung und Dekarbonisierung führen zu einer beispiellosen Umstellung des Wirtschaftssystems und des alltäglichen Lebens. Wie wichtig es in demokratischen Gesellschaften ist, dass politische Weichenstellungen sachlich vermittelt und akzeptiert werden, zeigt sich dort, wo dies offenbar nicht gelungen ist: am Brexit und an den Wahlerfolgen populistischer Parteien oder Kandidaten in vielen Staaten weltweit.

Die Ausbreitung der weltweiten Corona-Pandemie mit ihren Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft hat die Verletzlichkeit deutlich gemacht, die aus der globalen Vernetzung resultiert. Zugleich aber hat insbesondere der Logistiksektor gezeigt, welche Anpassungsleistungen er unter widrigsten Umständen erbringen kann. Das DVF wurde dennoch nicht müde darauf zu dringen, dass die Resilienz des Verkehrssektors gestärkt werden muss und die Lebensadern der Gesellschaft offengehalten werden müssen.

*E-Mobilität auf
Langstreckentransporten -
ein DHL-Lkw*

© DHL Group



oben | 2017: Eröffnung der Schnellfahrstrecke Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Berlin-München und Bundeskanzlerin Angela Merkel bei der Signatur des ICE

© Historische Sammlung DB AG

mitte | Seit 2013 ist der Fernbuslinienverkehr in Deutschland liberalisiert © FlixBus

unten links | Elektrischer Lieferwagen 2020 Amazon/Mercedes © Amazon

unten rechts | Das Projekt der Hamburger Hochbahn HEAT 2021 im öffentlichen Personennahverkehr mit einem autonomen und elektrischen Bus

© Hamburger Hochbahn



» Wir müssen die logistische Grundversorgung aufrecht erhalten. Das bedeutet, dass die Grenzen für alle Warenströme offen bleiben müssen.«

Dr. Heike van Hoorn
DVF-Geschäftsführerin



Nach der Corona-Pandemie sind Deutschland und die Welt nicht wie erhofft wieder zum Ausgangszustand zurückgekehrt. Der Überfall Russlands auf die Ukraine, Energiepreissteigerung und Inflation, der Angriff der Hamas auf Israel und der Krieg im Gazastreifen, die Unwägbarkeiten im Zusammenhang mit der bevorstehenden Präsidentenwahl in den USA: Der »Krisenmodus« - Wort des Jahres 2023 - hat sich als neue Normalität etabliert. Das DVF hat in dieser Situation immer wieder deutlich gemacht, dass Aktionismus keine adäquate politische Reaktion auf die Krise ist und dass es gilt, einmal eingeschlagene Investitions- und Transformationspfade weiter zu verfolgen. Der Sektor braucht vor allem Planbarkeit und Verlässlichkeit.

VERLÄSSLICHER RAHMEN FÜR TRANSFORMATION NÖTIG

Für die Mobilitätswirtschaft in Deutschland stellt sich die Standortfrage mit neuer Dringlichkeit. Bereits seit längerem bestehende Probleme wie der Fachkräftemangel und die überbordende Bürokratie harren immer drängender einer politischen Lösung. Das Ringen um den Bundeshaushalt 2024 und den Klima- und Transformationsfonds führt uns vor Augen, wie schwierig künftige Diskurse über Investitionen werden können. Es ist wichtig, die gesellschaftliche Akzeptanz der Transformation, die Bezahlbarkeit und Verfügbarkeit von Mobilität mit überzeugenden Konzepten abzusichern.

Für das Deutsche Verkehrsforum bleibt auch in Zukunft diese wichtige Botschaft zu vermitteln: Der Mobilitätssektor in Deutschland ist hoch innovativ, kann flexibel auf Herausforderungen reagieren und hat eine große Wettbewerbsfähigkeit. Er braucht jedoch verlässliche Rahmenbedingungen und eine langfristig zielgerichtete Politik, die begreift, dass unterlassene Zukunftsinvestitionen die größte Schuldenlast für die kommenden Generationen sind.



Seit 2020 in Betrieb: Der Flughafen Berlin-Brandenburg BER Willy Brandt

© Ekaterina Zershchikova/Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



Mit der offiziellen Eröffnung des Hafentunnels Bremerhaven 2024 wurde das Infrastrukturprojekt nach zehn Jahren Bauzeit erfolgreich abgeschlossen. Wirtschaftsförderer Nils Schnorrenberger, Mobilitätssenatorin Özlem Ünsal, Oberbürgermeister Melf Grantz, Staatssekretärin Susanne Henckel und der Präsident des Senats, Andreas Bovenschulte.

© Magistratspressestelle/Verena Weber



» Die Wirtschaft kann Planungs- und Produktionskapazitäten nur aufbauen, wenn Mittel gesichert und auch in den Folgejahren zur Verfügung stehen.«

Dr. Florian Eck
DVF-Geschäftsführer



Neue Mobilitätsformen kommen auf:
oben | Batteriebetriebenes Fluggerät für Passagiere von der Firma Lillium © Lillium
mitte | Teleoperated Valet Parking ist ein Beispiel für ein fahrerloses Parkerlebnis der Zukunft © BMW AG
mitte rechts | Forschung im Labor der bp/Aral in Bochum © BP Europa SE
unten | Laufradproduktion © Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft (ZEG)
unten rechts | 2019: Straßenzulassung von E-Scooter





40 Jahre DVF

© shutterstock.com/ikunl

Mitglieder

A

ACV Automobil-Club Verkehr e.V., Köln
ADAC e.V., München
Adolf Würth GmbH & Co. KG, Künzelsau
ADVANT Beiten Beiten Burkhardt Rechts-
anwalts-gesellschaft mbH, Frankfurt/M.
AGES International GmbH & Co. KG, Langenfeld
Airbus Operations GmbH, Hamburg
ALSTOM Transport Deutschland GmbH,
Salzgitter
AMAZON Deutschland Services GmbH, München
Andreas Schmid Logistik AG, Gersthofen
APCOA PARKING Holdings GmbH, Stuttgart
ARS Altmann AG, Wolnzach
Arthur D. Little GmbH, Frankfurt/M
AUDI AG, Ingolstadt
Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG,
Bonn

B

BearingPoint GmbH, Frankfurt/M
Benz + Walter GmbH, Wiesbaden
Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) AöR,
Berlin
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR, Berlin
BLG Logistics Group AG & Co. KG, Bremen
BMW AG, München
Boeing Operations International, Inc., Berlin
BP Europa SE, Hamburg
bremenports GmbH & Co. KG, Bremen
BREUER Nachrichtentechnik GmbH, Bonn
Brunsbüttel Ports GmbH, Brunsbüttel
Bundesverband Baustoffe - Steine und
Erden e.V., Berlin

C

CargoBeamer AG, Leipzig
CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechts-
anwälten und Steuerberatern mbB, Berlin
COMMERZBANK AG, Frankfurt/M
Condor Flugdienst GmbH, Frankfurt/M
Container Terminal Wilhelmshaven
JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG,
Wilhelmshaven

D

DAKOSY Datenkommunikationssystem AG,
Hamburg
DEKRA SE, Stuttgart
Detecon International GmbH, Köln
Dettmer Group KG, Bremen
Deutsche Bahn AG, Berlin
Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), Berlin
Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt/M
Deutsche Post AG, Bonn
Deutsche Telekom AG, Bonn
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG, Köln
DFDS Seaways GmbH, Cuxhaven
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Langen
DHL Freight Germany Holding GmbH, Bonn
Die Autobahn GmbH des Bundes, Berlin
DLR Deutsches Zentrum für Luft- und
Raumfahrt, Köln
Dornier Consulting International GmbH, Berlin
DSV Road GmbH, Krefeld
duisport - Duisburger Hafen AG, Duisburg
DVV Media Group GmbH, Hamburg
DXC Technology Deutschland GmbH, Dresden
Dyckerhoff GmbH, Wiesbaden

E

ecoro GmbH, Würzburg
Einride Technologies Germany GmbH, Berlin
Ernst Frankenbach GmbH, Mainz-Kastel

F

Flexco Europe GmbH, Rosenfeld
Flix SE, München
Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf
Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg
Flughafen Köln/Bonn GmbH, Köln
Flughafen München GmbH, München
Fraport AG, Frankfurt/M
Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain
Services (SCS), Nürnberg

Mitglieder

G

GATX Rail Germany GmbH, Hamburg
 Go-Ahead Verkehrsgesellschaft
 Deutschland GmbH, Berlin
 GOMULTIMODAL GmbH, Hamburg
 Greenberg Traurig Germany, LLP, Berlin
 GSK STOCKMANN Rechtsanwälte Steuerberater
 Partnerschaftsgesellschaft mbB, Hamburg
 GTS Deutschland GmbH, Ditzingen

H

HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Hannover
 Hafen Hamburg Marketing e.V., Hamburg
 Hamburger Hafen und Logistik Aktien-
 gesellschaft, Hamburg
 Hamburger Hochbahn AG, Hamburg
 Hamburg Port Authority AöR, Hamburg
 Hamburger Verkehrsverbund, Hamburg
 Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.,
 Berlin
 HOCHTIEF Aktiengesellschaft, Essen
 HOPPECKE Batterien GmbH & Co. KG,
 Brilon-Hoppecke
 HÜBNER Gruppe, Kassel
 Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG, Wesel
 Hupac Intermodal SA, Chiasso CH

I

IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto
 und Verkehr, Berlin
 igr GmbH, Hamburg
 IVU Traffic Technologies AG, Berlin

J

JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG,
 Wilhelmshaven

K

KCW GmbH, Berlin
 KfW IPEX-Bank GmbH, Frankfurt/M
 Knorr-Bremse AG, München
 KombiConsult GmbH, Frankfurt/M
 KONUX GmbH, München
 KPMG Law Rechtsanwalts-gesellschaft mbH,
 Berlin
 KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen
 Kraftverkehrs VaG, Hamburg
 Kühne + Nagel (AG & Co.) KG, Hamburg

L

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig
 Lilium GmbH, Wessling
 Linklaters LLP, Berlin
 LNC LogisticNetwork Consultants GmbH,
 Hannover
 Lokomotion Gesellschaft für
 Schienentraktion mbH, München

M

Maersk Deutschland A/S & Co. KG, Hamburg
 MAN Truck & Bus SE, München
 Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg
 Materna Information & Communication SE,
 Dortmund
 Max Aicher GmbH & Co. KG, Freilassing
 Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart
 MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH,
 Mannheim
 Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA, Karlsruhe
 Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig/Halle
 MOIA GmbH, Berlin
 MOSOLF SE & Co. KG, Kirchheim/Teck
 M2P Consulting GmbH, Frankfurt/M
 MTU Aero Engines AG, München

N

NILES-SIMMONS-HEGENSCHEIDT GmbH,
 Chemnitz

O

Oliver Wyman GmbH, München
OneFiber Interconnect Germany GmbH,
St. Wendel
On Rail GmbH, Mettmann

P

PLANCO Consulting GmbH, Essen
Plasser & Theurer GmbH, Wien
Porsche Consulting GmbH, Stuttgart
Port of Rotterdam, Rotterdam
PricewaterhouseCoopers AG WPG, Frankfurt/M

Q

Quantron AG, Augsburg

R

Railistics GmbH, Wiesbaden
RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss
RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH,
Hofheim
Rödl & Partner GmbH Wirtschaftsprüfer
Steuerberater Rechtsanwälte, Nürnberg
Roland Berger GmbH, Berlin
Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG,
Blankenfelde-Mahlow

S

Schenker Deutschland AG, Kelsterbach
Schnellecke Group AG & Co. KG, Wolfsburg
Schübler Plan GmbH, Düsseldorf
Seehafen Wismar GmbH, Wismar
Siemens Mobility GmbH, Berlin
SPIE Deutschland & Zentraleuropa GmbH,
Ratingen
SRP Consulting AG, Köln
Stadler Deutschland GmbH, Berlin
SWAP INNOVATIONS GmbH, Weingarten

T

Talgo (Deutschland) GmbH, Berlin
Teralytics GmbH, Hürth
Toll Collect GmbH, Berlin
TRAFINEO GmbH & Co. KG, Bochum
TransCare GmbH, Wiesbaden
Transdev GmbH, Berlin

U

UBER Germany GmbH, Berlin
Umlaut SE, Aachen
United Parcel Service Deutschland S.à.r.l.
& Co. OHG, Neuss

V, W, X, Y

VDA Verband der Automobilindustrie e.V., Berlin
VdTÜV - Verband der TÜV e.V., Berlin
VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen,
Köln
Verband Deutscher Reeder e.V., Hamburg
VITRONIC Dr.-Ing. Stein Bildverarbeitungs-
systeme GmbH, Wiesbaden
VOLKSWAGEN Konzernlogistik GmbH & Co. OHG,
Wolfsburg
Vossloh Aktiengesellschaft, Werdohl
VTG GmbH, Hamburg
WP Holding GmbH, Zwickau

Z

ZDS Zentralverband der deutschen Seehafen-
betriebe e.V., Hamburg
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewer-
be e.V. (ZDK), Bonn
ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und
Elektronikindustrie e.V., Frankfurt/M
Zweirad-Industrie-Verband e.V., Bad Soden am
Taunus



» Mehr Tempo bei der Digitalisierung im Mobilitätssektor

Um künftig mehr beim Klimaschutz und unserer Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen, ist ein Bündel an Maßnahmen erforderlich. Unter anderem brauchen wir mehr Tempo bei der Dekarbonisierung und Digitalisierung im Verkehrsbereich. Sie sind wichtige Voraussetzungen für Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit des Sektors sowie eine höhere Nutzer- und Kundenorientierung. Zudem gilt es, den ÖPNV und die Verkehrswege zu modernisieren sowie neue Mobilitätsdienste zuzulassen. Wir müssen die Straße vom Lkw-Verkehr entlasten und auf Binnenschiff und Schiene umlenken. Außerdem brauchen wir von Bund und Ländern mehr Forschungsmittel und Anreize bei alternativen Kraftstoffen und zuverlässige Aussagen zu zukünftigen Förderungen alternativer Antriebe bei Schienen-, Straßen-, Luft- und Wasserfahrzeugen. Gleichermäßen wichtig ist die Harmonisierung der (Lade)-Infrastruktur und ein beschleunigter Ausbau der neuen Versorgungssysteme. Auch für den kombinierten Verkehr müssen die Voraussetzungen erleichtert werden.«

Dr. Jörg Mosolf

DVF-Präsidiumsvorsitzender 2018-2019
Vorsitzender des Vorstands (CEO),
MOSOLF SE & Co. KG,

Sponsoren & Partner



JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN



SIEMENS



spedition · logistik · service

Medienpartner



Logistikpartner



Impressum



Deutsches Verkehrsforum

Redaktion Ingrid Kudirka,
Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Herausgeber Deutsches Verkehrsforum e.V.
Klingelhöferstraße 7
10785 Berlin
Telefon 030-26 39 54-0
Fax 030-26 39 54-22
E-Mail info@verkehrsforum.de
www.verkehrsforum.de