

In Zukunft investieren!

Die Politik ist im Krisenmodus. Neben richtigen Entscheidungen wie dem LNG-Beschleunigungsgesetz werden auch falsche Signale gesetzt und hastig teure Heftpflaster verteilt. Es verstärkt sich der Eindruck, dass angesichts der akuten kriegsbedingten Energiekrise nicht nur die große Transformation des Verkehrssektors, sondern der schiere Substanzerhalt der Infrastruktur und damit unserer Volkswirtschaft ins Hintertreffen gerät. Die Verkehrsinvestitionen schrumpfen angesichts von Baukostensteigerungen um 20 Prozent real deutlich. Neue Finanzierungsmodelle für Schiene oder Wasserstraße: Fehlanzeige.

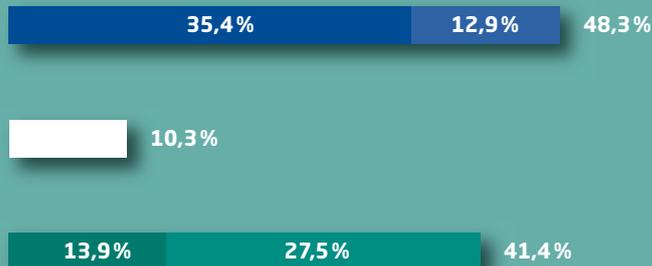
Die Entlastungspakete der Regierung enthalten Maßnahmen, welche die Teuerung fossiler Energieträger dämpfen und die Signalwirkung eines CO₂-Preises abschwächen. Dazu stand schon im Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 der kluge Satz: „Konsistente Rahmenbedingungen geben einen klaren Anreiz zur effizienten Nutzung von Energie, zur Flexibilisierung der Nachfrage sowie zur Sektorenkopplung und führen dazu, dass mittelfristig nicht mehr substanziell gegen klimaschädliche Anreizstrukturen angefordert werden muss.“ Worauf wollen wir warten, bis wir die Mobilitätswende ernsthaft angehen, bis wir unsere Infrastruktur in Ordnung bringen und unsere Datennetze auf die Höhe der Zeit? Auf eine Zeit ohne Krisen? Wir müssen uns darauf einstellen, dass Krisen zum Normalzustand werden. Also: höchste Zeit das Steuer herumzureißen und auf Zukunftsinvestitionen zu setzen. Bis zur Bereinigungssitzung sind es noch einige Wochen.

Ihr
Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner
DVF-Präsidiumsvorsitzender

Foto: © Deutsche Bahn AG / Oliver lang

Klimaschutz versus Schuldenbremse?

Ist es Ihrer Meinung nach richtig, die Schuldenbremse (Begrenzung der jährlichen Neuverschuldung auf 0,35%) aufzuheben, um mehr Investitionen in Infrastruktur und Klimaschutz zu tätigen?



■ ja, auf jeden Fall ■ eher ja ■ Unentschieden
■ eher nein ■ nein, auf keinen Fall

Civey-Repräsentativumfrage im Auftrag des DVF: 2.500 Personen ab 18 Jahren vom 12. bis 13.09.2022



Mehr Infos

Die knappe Mehrheit spricht sich dafür aus, die Schuldenbremse für mehr Investitionen in Infrastruktur und Klimaschutz aufzugeben, ein klares Nein äußern nur 27,5 Prozent.

Auch aus Sicht des DVF sind ausreichende Investitionen in Verkehrsinfrastruktur, nachhaltige Energieversorgung, Digitalisierung von Verkehrswegen und Verwaltung, neue Antriebe und Kraftstoffe sowie Dateninfrastruktur vorrangig, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen und das Rückgrat des Standortes Deutschland zu erhalten. Für diese Zukunftsinvestitionen fehlen grundlegende politische Entscheidungen.

Die Bundesregierung muss den Krisenmodus verlassen und von Kurzfristmaßnahmen zu langfristigen, verlässlichen Festlegungen bei der Finanzierung der Infrastruktur übergehen. Nur dann können Unternehmen sicher in klimafreundliche Geräte oder Transportmittel, in Personal und Maschinen investieren und so den Transformationsprozess beschleunigen.

Masterplan Ladeinfrastruktur II: Tempo machen beim Ausbau

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, will die Bundesregierung die Elektrifizierung des Straßenverkehrs, die Nutzung erneuerbarer Energien und den Ausbau der Ladeinfrastruktur forcieren. Im Koalitionsvertrag wurde daher die Weiterentwicklung des Masterplans Ladeinfrastruktur von 2019 vereinbart. Inzwischen liegt der Entwurf für den Masterplan Ladeinfrastruktur II vor. Das DVF hat hierzu an einem Workshop des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) teilgenommen.

Grundsätzlich ist der Regierungsentwurf sehr zu begrüßen. Die Elektromobilität ist der Kernbaustein für den Klimaschutz im Straßenverkehr. Entscheidende Voraussetzung ist der zügige und flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Rainer Schätzlein, Mitglied der Geschäftsleitung im DVF, beurteilt den vorliegenden Entwurf wie folgt: „Besonders wichtig ist die Aufnahme der Lkw-Ladeinfrastruktur in den Masterplan II. Der Umfang der Ladeanforderungen des Nutzfahrzeugverkehrs wird im gegenwärtigen Abstimmungsprozess der europäischen AFIR unterschätzt.“ Die AFIR ist die Verordnung zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die momentan in Brüssel abgestimmt wird. Darin werden Ausbauziele für die Mitgliedstaaten fixiert.

Das DVF sieht zwei grundlegende Herausforderungen im Umsetzungsprozess der Ladeinfrastruktur:

- Trotz der Bemühungen besteht bei wichtigen Maßnahmen Zeitverzug. Beispiele dafür sind die Flächenbereitstellung, der Aufwand und Vorlauf für Netzanschlüsse, die Vorbereitung auf den elektrifizierten Lkw-Fernverkehr, die Verfügbarmachung von Echtzeitdaten und problemfreien Bezahlverfahren.

- An vielen Stellen wird die Umsetzung durch komplexe Regulierungen, fragmentierte Zuständigkeiten und uneinheitlichen Vollzug gebremst. Dies betrifft beispielsweise Netzanschlüsse, Zulassungsanforderungen, technische Anschlussbedingungen.

Kernanliegen des DVF für den Masterplan Ladeinfrastruktur II:

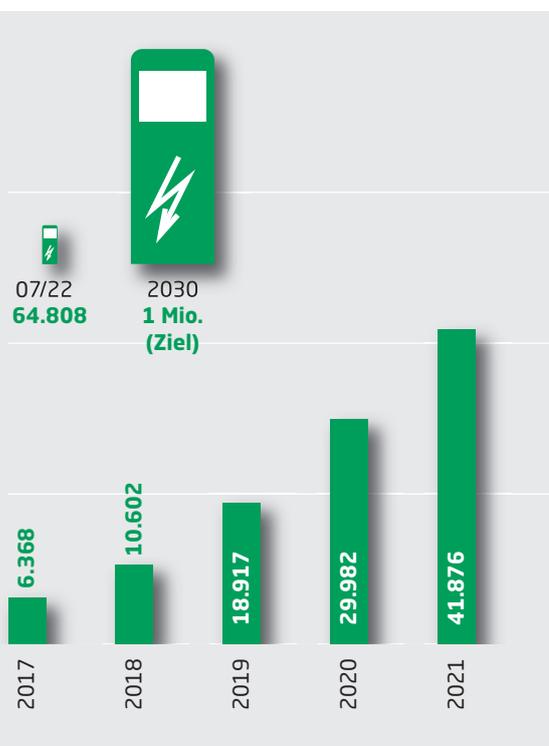
Die digitale Bereitstellung von Echtzeitdaten und die Herstellung von Preistransparenz sind wichtig. Das betrifft gleichermaßen den Straßenpersonenverkehr und Straßengüterverkehr.

Die Effektivität und Anwenderfreundlichkeit der Förderprogramme können durch folgende Maßnahmen erhöht werden:

- Förderaufrufe in kürzeren zeitlichen Abständen: vierteljährlich statt jährlich
- Booster-Programme für Kommunen mit signifikantem Rückstand beim Infrastrukturaufbau; etwa mit Förderzusagen, die sich auf das gesamte Stadtgebiet erstrecken
- vorzeitigen Maßnahmenbeginn ermöglichen
- Verlängerung der Vorhabenlaufzeit bis zur Inbetriebnahme: Anhebung von 12 auf 24 Monate
- Reduzierung von Nachweispflichten im Nachgang zum Projekt; Verlängerung der Fristen für die Nachweisführung

Die Kommunen benötigen mehr Ressourcen, Unterstützung und Werkzeuge, um den schnelleren Aufbau der Ladeinfrastruktur zu ermöglichen. Privatanbieter mit Lebenszyklusmodellen für den Aufbau und Betrieb könnten stärker Berücksichtigung finden. Es müssen zügig mehr Flächen für Ladeinfrastruktur verfügbar gemacht werden. Entsprechende Maßnahmen von Bund, Ländern und Kommunen müssen zeitlich vorgezogen werden. Lösungen für große Flottenbetreiber, Betriebshöfe, ÖPNV und Logistik sind in die Überlegungen einzubeziehen. Die Bereitstellung neuer, leistungsfähiger Netzanschlüsse muss dringend beschleunigt und erleichtert werden.

Das Ambitionsniveau der AFIR für die Lkw-Ladeinfrastruktur ist nicht hoch genug. Deutschland sollte darüber hinausgehen und ein Ziel von mindestens 4000 Megawatt Ladepunkten (MCS) bis 2030 verfolgen. Auch der Einsatz von Oberleitungssystemen zum dynamischen Laden auf Autobahnen sollte geprüft werden. Die Voraussetzungen für das Laden von leichten Nutzfahrzeugen kleinerer Gewerbebetriebe müssen verbessert werden.



Bestand und Ziel öffentlicher Ladepunkte in Deutschland

Normal- und Schnellladepunkte insgesamt

Quelle: Bundesnetzagentur / eigene Darstellung
Stand: 1. August 2022





Foto: © Deutsche Bahn AG / Lara Freilburger

Digitalstrategie: Mehr Fragen als Antworten

Die Digitalstrategie der Bundesregierung ist als Dachstrategie für die Ressorts gedacht und soll die zentralen digitalpolitischen Vorhaben der Bundesregierung bündeln. Es werden Zukunftsszenarien skizziert sowie Zielsetzungen und Meilensteine für die Realisierung bis 2025 und darüber hinaus beschrieben. Für den Mobilitätssektor bleibt großenteils unklar, mit welchen Strategien und konkreten Maßnahmen diese Ziele erreicht und finanziert werden sollen.

„Insgesamt ist zu begrüßen, dass die Digitalstrategie auf die Weiterentwicklung von Rahmenbedingungen für die Datennutzung und -verarbeitung abzielt. Leider ist sie in vielen Punkten zu vage, skizziert teils unrealistische Zeitpläne und bietet wenig konkrete Schritte oder umsetzbare Maßnahmen an“, bedauert die DVF-Expertin für Digitale Vernetzung, Güterverkehr und Logistik, Infrastruktur **Daniela Paitzies**. „Nach der Analyse des Papiers bleiben mehr Fragen als Antworten, dies betrifft nicht zuletzt die Finanzierung. Wir haben der Bundesregierung unsere Empfehlungen zukommen lassen und hoffen, dass diese bei der Umsetzung der Strategie in Form von konkreten, durchfinanzierten Maßnahmen aufgegriffen werden.“

Ausbauziele digitale Infrastruktur

Die Ausbauziele für Mobilfunk- und Datenetze wurden in der Digitalstrategie wieder aufgegriffen, nun mit Umsetzung bis 2026.

Die Umsetzung soll durch „einfachere und digitalisierte Genehmigungsverfahren“ und die Nutzung alternativer Verlegetechniken signifikant beschleunigt werden. Hierfür müssen jedoch zunächst Normierungs- bzw. Standardisierungsverfahren angestoßen werden.

Gigabit Grundbuch

Die Schaffung eines Gigabit-Grundbuches als Zugangportal zu relevanten Informationen für die Planung des Infrastrukturausbaus ist zu begrüßen. Essenziell ist darunter auch die Erstellung eines Netzkatasters zu subsumieren, das Auskunft über bauliche Voraussetzungen gibt.

Datenverfügbarkeit und Datenzugang

Die Schaffung eines Mobilitätsdatenökosystems und dessen Verzahnung mit Datenräumen anderer Sektoren ist ein guter Schritt, um neue innovative Geschäftsmodelle zu ermöglichen. Ebenso entscheidend wird

auch die Datenaufbereitung – im Idealfall nach internationalen Datenstandards – sein. Dies gilt ebenfalls für die Standardisierung von Schnittstellen. Bei der Entwicklung dieser Standards sollte Deutschland eine Vorreiterrolle einnehmen, die Zielsetzung für das geplante Dateninstitut ist entsprechend zu definieren. Auch der deutsche Beitrag zur Weiterentwicklung der europäischen Cloud-Plattform Gaia-X muss konkretisiert werden.

Datennutzung, Datenfreigabe und Datenschutz

Für einen rechtlichen, „innovationsorientierten“ Rahmen als Ergebnis des EU Data Acts müssen die Belange aller Wirtschaftsakteure gleichermaßen berücksichtigt werden. Es darf keine pauschale Verpflichtung zur Datenweitergabe für Unternehmen entstehen und insbesondere der Schutz von sicherheitsrelevanten und geschäftsstrategischen Daten muss mit der Forderung nach Innovationsoffenheit in Einklang gebracht werden.

Automatisiertes und autonomes Fahren

Die Fortsetzung der Förderung des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens ist richtig und sollte auf andere Verkehrsträger ausgeweitet werden. So findet sich die Vereinbarung des Koalitionsvertrages, dass „eine langfristige Strategie für autonomes und vernetztes Fahren im öffentlichen Verkehr“ vorgelegt werden soll, in der Digitalstrategie nicht wieder. Auch für den Luftverkehr fehlt die Zielsetzung, einen organisatorischen und legislativen Rahmen für neue digitale Anwendungen im Bereich Luftfracht zu schaffen, um bspw. den Einsatz gewerblicher Drohnen zu regeln. Ebenso sollten Maßnahmen zur Förderung und Vorbereitung der automatisierten und digitalisierten Schifffahrt fortgeführt und weiterentwickelt werden.



BMDV
Digital-
strategie

Verkehrshaushalt 2023: Chance nicht verpassen!

Noch bis zum 10. November 2022 finden die Beratungen und die **Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses für den Bundeshaushalt 2023 statt und anschließend in der dritten Novemberwoche die Lesungen im Bundestag. Das DVF zieht eine ernüchternde Bilanz zum bisherigen Haushaltsentwurf. Die Zeit für Verbesserungen sollte der Bundestag nutzen.**



BHH-
Analyse



KTF-
Analyse

„Deutschland braucht den Hochlauf in den Infrastrukturbereichen mit den Verkehrsträgern, den Tank- und Ladenetzen, der Digitalinfrastruktur und den erneuerbaren Energien. Bisher ist nicht erkennbar, wie die enormen Kostensteigerungen und der Zeitverzug in diesen Investitionsfeldern ausgeglichen werden können“, resümiert DVF-Geschäftsführer **Dr. Florian Eck**. Zwar hat der Finanzierungsexperte im Haushaltsentwurf auch gute Ansätze wie die Aufhebung der EEG-Umlage gefunden, mahnt aber an, die Verkehrsinfrastruktur wieder in einen leistungsfähigen Zustand zu bringen. „Die Koalition hat durch die klare Aussage im Koalitionsvertrag zu einem Investitionshochlauf einen Vertrauensvorschuss, der jetzt nicht verspielt werden darf.“

Verkehrsinfrastruktur: Bei einigen Positionen sinkt der Etat. Durch hohe Baukostensteigerungen sinkt der reale Etatspielraum zusätzlich. Bei Bundesfernstraßen steigen die Investitionen trotz deutlich höherer Mauteinnahmen gerade einmal um knapp 1 % auf 5,5 Mrd. EUR.

- Die LuFV-Mittel für **Bundesschienenwege** sinken um 625 Mio. EUR auf 4,6 Mrd. EUR. Die Baukostenzuschüsse, Verpflichtungsermächtigungen (VE) für den Bedarfsplan bis 2040, die Digitalisierungsmittel und der Deutschlandtakt sind unzulänglich finanziert.
- Bei der **Digitalen Schiene Deutschland (DSD)** fehlt die Perspektive für den flächendeckenden Roll-out, statt 2 Mrd. EUR jährlich werden knapp 2 Mrd. EUR als VE bis 2032 eingeplant.
- Auch wichtige Haushaltstitel für den **Schienengüterverkehr** sinken, etwa die Mittel für das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ um 10 Mio. EUR.
- Die Unterfinanzierung der **Bundeswasserstraßen** wird perspektivisch fortgesetzt mit 279 Mio. EUR (deutlich weniger als 2021), Ersatz-/Aus-/Neubau sinken von 909 auf 594 Mio. EUR. Verwal-

tungs- und Personalausgaben für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stagnieren bei 985 Mio. EUR trotz Personalbedarf.

Digitalisierung: Gelder für die Digitale Infrastruktur steigen um fast 750 Mio. EUR auf rund 1,2 Mrd. EUR. Dennoch fehlen für einzelne Verkehrsträger wichtige Zukunftsimpulse.

- Digitale **Testfelder** für die einzelnen Verkehrsträger werden zurückgefahren, v. a. im Bereich Wasserstraße und Häfen.
- Es fehlen Mittel für die **Lokurmüstung** bei DSD oder im Straßenverkehr für die automatisierte Datenerfassung.
- Positiv ist der Budgetanstieg für das Kompetenzzentrum **Building Information Modelling (BIM)**. Wichtig wäre darüber hinaus eine Finanzierung der Gemeinden zum Ausbau digitaler Schnittstellen und Personalschulung für BIM.
- Das Förderprogramm zur **Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme** ist ein wichtiger Hebel und sollte unbürokratisch aufgestockt bzw. nach DVF Vorschlag zu einem De-minimis-Programm „Digitalisierung der Mobilität“ ausgebaut werden.

Nachhaltigkeit: Die zugesagte Flankierung des Bundes ist im Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds (KTF) nicht im erforderlichen Maße erkennbar. Nur 18,2 % des Budgets sind 2023 für Mobilität reserviert, von weiteren 4,61 % wie dem Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft profitiert der Verkehrssektor mittelbar.

- Wichtiger Eckpfeiler der Transformationsstrategie ist die Förderung **klimaschonender Antriebe und Kraftstoffe** für alle Verkehrsträger, die sich entsprechend im KTF wiederfindet. Dazu gehören Boden-/ Landstromlösungen ebenso wie Brennstoffzellenförderung, innovativer Schiffs- und Flugzeugbau oder innovative Trailer-technologien. Weitere Basis ist der Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur.
- Wesentlich ist die Weiterführung und Aufstockung der **Flottenumrüstungsprogramme** in allen Verkehrsbereichen, verbunden mit einer Entbürokratisierung der Förderprogramme. Dabei irritiert, dass die Unterstützung für den Rad- und Fußverkehr zwar langfristig mit VE unterlegt ist, aber kurzfristig von 642 Mio. EUR auf 405 Mio. EUR zurückgefahren wird.



Foto: © Deutsche Bahn AG / Volker Emerleben

Impressum

Redaktion: Ingrid Kudirka, Pressesprecherin

Herausgeber: Deutsches Verkehrsforum

Klingelhöferstraße 7, 10785 Berlin

Tel. 030-26 39 54-0, Fax 030-26 39 54-22

www.verkehrsforum.de, e-mail: info@verkehrsforum.de