

Die Standortfrage

Die OECD meldet Deutschland als Wachstumsschlusslicht aller Industrieländer. Die Zahl der Unternehmensinsolvenzen nimmt laut statistischem Bundesamt bereits seit August 2022 kontinuierlich zu und hat den Höchststand seit sieben Jahren erreicht. Die meisten Insolvenzen entfallen dabei auf den Bereich „Verkehr und Lagerei“. Hohe Energiekosten und Unternehmenssteuern, eine nicht mehr zu bewältigende Bürokratielast, unzureichende Digitalisierung und eine bröckelnde Verkehrsinfrastruktur greifen die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands an. Verschärft wird die Lage durch eine hohe Inflation. Es ist an der Zeit, sich dieser selbst auferlegten Fesseln zu entledigen.

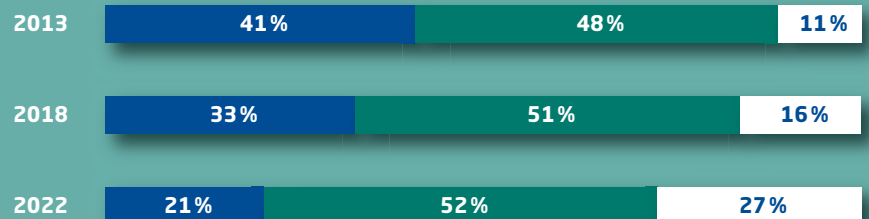
Die Bundesregierung hat einen Deutschland-Pakt verkündet, der die richtigen Themen setzt: schnellere Genehmigungen, digitale Verwaltung, Wettbewerbsfähigkeit, Fachkräfte. Das DVF offeriert weitere Vorschläge: Einführung einer Stichtagsregelung in Planfeststellungsverfahren, Schienenfonds und Finanzierungsvereinbarung Wasserstraße für Planungs- und Investitionssicherheit, öffentlich-private Partnerschaften im Infrastrukturbau und eine nationale Bildungsoffensive. Infrastruktur, Investitionen und Innovation sind der Dreiklang, der uns aus dem Wachstumstal führen kann. Das sollte die Politik beherzigen, wenn sie jetzt in den Herbst der Haushaltsverhandlungen geht.

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

Foto: © Deutsche Bahn AG / Stefan Wilhirt

Infrastrukturmängel beeinträchtigen Geschäftsabläufe

Beeinträchtigung der Geschäftsabläufe durch Infrastrukturmängel
Angaben in Prozent der befragten Unternehmen in Deutschland



■ keine Beeinträchtigung ■ geringe Beeinträchtigung
■ deutliche Beeinträchtigung

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft

Zur vollständigen Umfrage



In Abständen befragt das Institut der Deutschen Wirtschaft Köln, wie stark Infrastrukturprobleme Unternehmen in ihren Geschäftsabläufen beeinträchtigen. Die Tendenz ist alarmierend.

Wenn der Anteil der Unternehmen, die sich durch Mängel der Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsinfrastruktur stark beeinträchtigt sehen, kleiner ist als der Anteil derer, die keine Beeinträchtigung verzeichnen, dann verspielt Deutschland eines seiner zentralen Standortmerkmale. Das Problem maroder Brücken und Schienen und vormoderner IT-Infrastruktur ist nur mit einem Maßnahmenbündel zu beheben: Ausreichende Investitionen inkl. Baupreissteigerungen gehören ebenso dazu wie schnellere Planungs- und Genehmigungszeiten, mehr qualifiziertes Personal in Verwaltungen, digitalisierte Prozesse sowie eine Änderung der Finanzierungsstruktur. Mehrjährige Fonds schaffen Planungssicherheit für Unternehmen, Behörden und den Bund. Damit können Steuermittel effizienter und effektiver verwendet werden als mit der Kameralistik. Die Schweiz macht es seit Jahrzehnten erfolgreich vor.

Bundeshaushalt 2024: mehr Geld für den Verkehr, doch keine Strukturreformen

In der Generaldebatte zum Bundeshaushalt 2024 Anfang September rief Bundeskanzler Scholz Länder, Kommunen und Opposition zu einer nationalen Kraftanstrengung zur Modernisierung des Landes auf. Klar ist, dass der massive Investitionsrückstau bei allen Verkehrsträgern nicht allein durch mehr Geld abgebaut werden kann. Schnellere Genehmigungen, neue Finanzierungsstrukturen und Umstellung auf digitale Verfahren sind genauso wichtig.

Das DVF begrüßt ausdrücklich, dass der Bund mit rund 25,4 Mrd. Euro mehr Geld als je zuvor in das Volksvermögen Verkehrsinfrastruktur investiert. Dennoch wird diese Summe nicht ausreichen, um die Schäden der seit Jahrzehnten vernachlässigten Brücken, Straßen, Schienen und Wasserstraßen zu reparieren. Die aufgestaute Investitionslücke zum aktuellen Bundesverkehrswegeplan beträgt unter Berücksichtigung der Baukostensteigerungen knapp 80 Mrd. Euro. Neben Erhalt und Neubau muss die Infrastruktur auch digitalisiert werden. Leistungsfähige, vernetzte und resiliente Verkehrswege sind Grundpfeiler zur Erreichung der Klimaziele der Bundesregierung.

Bewertung des Verkehrshaushalts inkl. Klima- und Transformationsfonds (KTF):

■ Der Verkehrsetat wächst um 3 Mrd. Euro, weitere 4 Mrd. Euro finden sich im KTF als „Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der EIU des Bundes“ wieder. Damit fließen die geschätzten Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut dem Verkehrssektor in voller Höhe zu. Unsicher ist die mittelfristige finanzielle Ausstattung des Verkehrssektors im KTF: Für 2025 stehen 4 Mrd. Euro lediglich in der Finanzplanung des

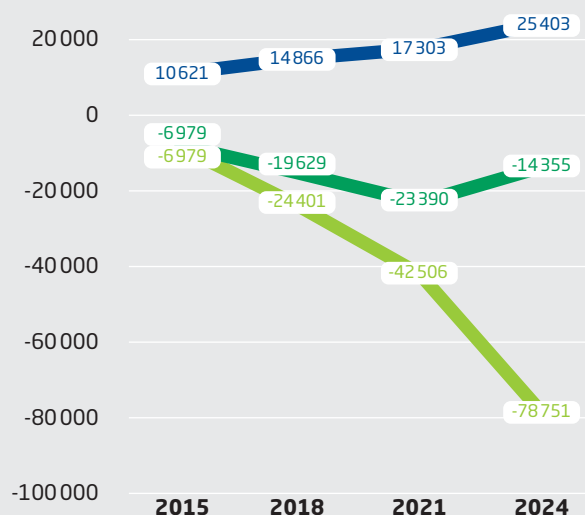
KTF (2026 und 2027 je 2,5 Mrd. Euro), nicht jedoch als bindende Verpflichtungsermächtigung.

- Von den geforderten zusätzlichen 45 Mrd. Euro Investitionsmittel, die der Schienenverkehr bis 2027 braucht, sind bisher 39,5 Mrd. Euro zugesagt.
- Die Wasserstraße ist die große Verliererin dieses Haushalts! Sie benötigt jährlich Investitionen von 2 Mrd. Euro. Die für Erhalt und Ausbau eingeplanten 1,2 Mrd. Euro decken den Bedarf bei weitem nicht.
- Die Bundesfernstraßen brauchen alleine für die Brücken jährlich 2,5 Mrd. Euro zusätzlich. Tatsächlich stagniert der Etat für Investitionen in die Bundesfernstraßen.
- Für die Digitale Infrastruktur sinken die Gesamtausgaben im Einzelplan 12 um rund 300 Mio. Euro auf rund 900 Mio. Euro. Insgesamt sind die Programme Digitale Schiene Deutschland, digitale Zwillinge für Infrastrukturen, Konnektivität der Wasserstraße oder Digitalisierung des ÖPNV entweder nicht vorhanden oder unzureichend ausgestattet.
- Baukostensteigerungen finden im Verkehrsetat keine Berücksichtigung. Damit sinken die Investitionen trotz nominalem Aufwuchses real.

Über die notwendigen Nachbesserungen am Bundeshaushalt 2024 hinaus sind diese strukturellen Änderungen nötig:

- eine Änderung der Finanzarchitektur für Infrastrukturinvestitionen, das heißt für die Schiene ein Fondsmodell nach Schweizer Vorbild, für die Wasserstraße und die Fernstraßen Finanzierungsvereinbarungen, welche die Finanzmittel langfristig binden und damit den Unternehmen Investitionssicherheit geben. Vorbild kann die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung der Deutschen Bahn sein.
- eine Umsetzung des Prinzips der Lebenszyklusorientierung, so dass bei Bau und Bewirtschaftung von Verkehrswegen die vollständigen Projektkosten inklusive Risikopuffer über den Lebenszyklus hinweg angesetzt werden.
- eine Zweckbindung und Bündelung der Finanzmittel, das bedeutet die vollständige Rückführung der Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung – etwa Lkw-Maut oder Luftverkehrsteuer – in den Verkehrssektor.

Nur mit einer leistungsfähigen Infrastruktur wird Deutschland als Wirtschaftsstandort attraktiv bleiben. Und nur mit einer langfristig planungssicheren auskömmlichen Finanzierung wird es gelingen, die Investitionslücke zu schließen und die Klimaziele zu erreichen. Eine sichere Finanzausstattung ist die Voraussetzung für Personalaufwuchs in Unternehmen und Behörden, für schnellere Genehmigung und Umsetzung, für effiziente Mittelverwendung durch Skalierungseffekte und für das Abschmelzen der Ausgabenreste!



Investitionslücke im Bundesverkehrshaushalt gemessen am durchschnittlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (2015 - 2024 in Mio. Euro)

- Investitionslinie Verkehr
- Investitionslücke zum BVWP
- Investitionslücke BVWP mit Baukostensteigerung

Quelle: Bundeshaushalt



Vollständige Analyse KTF



werden, da Bewegungsprofile entstehen und Persönlichkeitsrechte betreffen können.

Qualitätsverbesserung, Sanktionierung, Datenaufsicht

- Bei der Einforderung von Korrekturen und der Beseitigung von Fehlern muss in jedem Einzelfall geprüft werden, ob dies in der Einflussosphäre des Datengebers liegt und in welchem Verhältnis der Kosteneinsatz zum erzielten Nutzen der Korrektur steht.
- Zwischen den verschiedenen Mobilitätsunternehmen existieren teils erhebliche Unterschiede in Bezug auf die Datenerhebung. Die Bereitstellungspflicht nebst der Sanktionierung schafft Anreize, wenige Daten zu erheben, „first mover“ werden benachteiligt.

Mobilitätsdatengesetz nachbessern!

Das Anliegen der Bundesregierung, die verschiedenen Regulierungsansätze zu Mobilitätsdaten in einem Mobilitätsdatengesetz zusammenzuführen und damit einen transparenten Rechtsrahmen zur besseren Nutzung von Verkehrsdaten zu schaffen, ist aus Sicht des DVF zu begrüßen.

Um dem Ziel näher zu kommen, das Daten teilen deutlich zu vereinfachen und die Entwicklung neuer digitaler Anwendungen zu fördern, müssen die berechtigten Interessen der Datengeber-, wie Datennutzerseite gleichermaßen in Einklang gebracht werden. Die Eckpunkte in ihrer vorliegenden Ausgestaltung berücksichtigen dies nur bedingt. Sie müssen modifiziert werden, um einer Anreizproblematik bei den Datengebern zu begegnen.

In diesem Zusammenhang ergeben sich aus Sicht des DVF folgende Kritikpunkte:

Bereitstellung

- Die generelle Bereitstellung als offene Daten ohne Differenzierung ist kritisch. Die offene Bereitstellung von geschäftssensiblen Daten kann die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen gefährden. Dies gilt u. a. für detaillierte Auslastungsdaten ebenso wie für Positionsdaten oder für die Zuglaufdaten von Schienengüterverkehrsunternehmen.
- Weitere Beschränkungen sind möglich,

wenn Unternehmen unter die KRITIS-Verordnung fallen. Auch darum ist der Verzicht auf Urheberrechte und verwandte Schutzrechte und die dazugehörigen Ansprüche und Klagegründe beim ausschließlichen Einsatz einer CCO-Lizenz problematisch.

- Eine Differenzierung der Zugriffs- und Nutzungsrechte ist notwendig, mindestens zwischen B2G (Behörde), B2B (Unternehmen) und B2C (Endnutzer).
- Die bereitstellenden Unternehmen müssen formal die Dateneigner bleiben und über eine kommerzielle Nutzung entscheiden können.
- Die vorgesehene kostenfreie Bereitstellung ist ebenfalls kritisch. Gemäß Delegierter Verordnung (DeIVO) (EU) 2017/1926 dürfen für die Bereitstellung von Daten angemessene Kosten angesetzt werden. Dies sollte das Mobilitätsdatengesetz aufgreifen.
- Branchenübliche Datenformate, wie GTFS-RT, müssen berücksichtigt und deren Anerkennung sowie technische Kompatibilität gewährleistet werden.
- Datenschutzaspekte müssen berücksichtigt

Fehlende Aspekte und Ergänzungsbedarf

- Wo statische und dynamische Mobilitätsdaten bei Verkehrsunternehmen nicht in digitaler Form vorliegen, sollten Bund und Länder eine Förderung der Digitalisierung prüfen – etwa nach dem De-Minimis-Prinzip.
- Die Aufnahme von zusätzlichen Daten zum automatisierten und vernetzten Fahren im Straßenverkehr sollte ebenfalls geprüft werden.
- Daten zur Mobilitätsnachfrage und Verkehrsinfrastrukturdaten der öffentlichen Hand bleiben weithin unbeachtet und sollten als eigenständige Kernbereiche des Mobilitätsdatengesetzes aufgenommen werden.
- Die Verkehrsforschung als für die Weiterentwicklung der Mobilität bedeutsamer Akteur und Dateninhaber sowie als potenzieller Datenempfänger sollte ebenfalls in den Eckpunkten berücksichtigt werden.
- Eine Evaluation des Mobilitätsdatengesetzes sollte alle drei Jahre erfolgen und gesetzlich verankert werden.



**Vollständige
DVF-Stellungnahme**

Was kann die Nationale Wasserstoffstrategie?

Das DVF hat die Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie begrüßt. DVF-Geschäftsführerin Dr. Heike van Hoorn sagt: „Der Verkehrssektor hat als Nachfrager von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten eine zentrale Bedeutung. Die Versorgung, die Infrastruktur und die Überbrückung des vorerst sehr hohen Preises strombasierter Kraftstoffe sind Herausforderungen, die schnell und konsequent gelöst werden müssen.“

Hochlauf der Produktion und Versorgung:

- Die Anhebung des Ziels für die nationale Elektrolysekapazität ist richtig und notwendig.
- Die Bundesregierung sollte die angekündigte Importstrategie zügig konkretisieren.
- Bei den Import- und Finanzierungsinstrumenten wie H₂Global der europäischen Wasserstoffbank sind die Anforderungen des Verkehrssektors mit hoher Priorität zu berücksichtigen.
- Förderinstrumente für die Produzenten und Nutzer von Wasserstoff müssen unbürokratisch umgesetzt und schneller wirksam werden, damit Deutschland als Standort für grüne Investitionen attraktiv bleibt.
- Das Wasserstoffbeschleunigungsgesetz sollte schnell vorgelegt und verabschiedet werden.
- Die Bundesregierung sollte die Carbon-Management-Strategie fertigstellen und proaktiv umsetzen. Die Häfen, die Schifffahrt und der Schienenverkehr müssen für den CO₂-Transport ertüchtigt werden.

Wasserstoffinfrastruktur:

- Beim Aufbau des Wasserstoff-Kernetzes muss die Versorgung des Verkehrssektors von Anfang an berücksichtigt werden. Das betrifft die Flughäfen, Häfen, Schiene und Straße.
- Häfen sind Knotenpunkte für die nachhaltige Energieversorgung Deutschlands und Europas. Sie benötigen in dieser Rolle eine stärkere finanzielle Unterstützung durch den Bund.



Foto: © Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus

- Neben der künftigen Umwidmung von LNG-Terminals sind zusätzliche Terminals erforderlich, die von Anfang an auf den Import von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten ausgerichtet sind.
- Die Rolle des Schienenverkehrs beim Transport von Wasserstoff, Derivaten und CO₂ wird in der Fortschreibung der Wasserstoffstrategie nicht hinreichend berücksichtigt.
- Der Einsatz von grünem Wasserstoff in Raffinerieprozessen ist sinnvoll. Raffineriestandorte müssen an das Wasserstoffnetz angeschlossen werden.
- In der Aufbauphase des Wasserstoff-Kernetzes sollten private Investitionen durch ein staatlich abgesichertes Amortisationskonto unterstützt werden (dena-Vorschlag).

Anwendung im Verkehrssektor:

- Der Verkehrssektor benötigt zur Transformation grünen Strom für batterieelektrische Antriebe, grünen Wasserstoff und E-Fuels. Der Verkehrssektor ist ein Treiber der Skalierung der Wasserstoffwirtschaft.
- Für alle Einsatzzwecke im Verkehrssektor ist die ambitionierte Umsetzung der europäischen Verordnung für die Infrastruktur alternativer Kraftstoffe (AFIR) von größter Tragweite.
- Die Schiene ist ein Anwendungsgebiet für Wasserstoff und muss als solche in der Wasserstoffstrategie berücksichtigt werden.
- Für den Luftverkehr ist das in Vorbereitung befindliche spezielle Förderinstrument der Bundesregierung für PtL-Kerosin sehr wichtig, das auf dem Mechanismus von H₂Global basiert.
- Beim Design des Emissionshandels und der Quoten für nachhaltige Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr muss stärker auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit geachtet werden. Erträge aus der CO₂-Bepreisung müssen an die Unternehmen zurückgeführt werden, um die Mehrkosten nachhaltiger Kraftstoffe auszugleichen.

Impressum

Redaktion: Ingrid Kudirka, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

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