

Mobilitätswende braucht Bürokratieabbau

Beschleunigung ist das große Thema der Mobilitätswende. Die Bundesregierung hat sich eine Halbierung der Realisierungszeiten für Infrastrukturprojekte vorgenommen. Das wird aber nur dann gelingen, wenn wir den Abbau unnötiger bürokratischer Hürden entschlossen angehen. Umfragen zeigen, dass das Baurecht als größtes Ärgernis gilt, gefolgt vom Datenschutz, Steuerrecht, Arbeitsrecht sowie Energie- und Klimaauflagen. Neben den komplizierten Regelwerken bremsen auch Personalmangel und die fehlende Digitalisierung der Verwaltung die Unternehmen aus. Versuche, die Gesetze und Vorschriften in Deutschland durch Regeln wie „one in – one out“ zu begrenzen, werden dadurch konterkariert, dass sie sich nicht auf EU-Recht erstrecken. Aus Brüssel jedoch kommen viele bürokratische Anforderungen und neue Berichtspflichten, so etwa zur Taxonomie oder dem Lieferkettengesetz.

Was wir in Zukunft brauchen, ist die Einstellung, die uns beim LNG-Gesetz geleitet hat: All unsere Kraft muss auf das Gelingen des Projekts der Mobilitäts- und Energiewende ausgerichtet sein. Vorgaben und Förderungen sind pragmatisch und lebensnah zu gestalten und zu handhaben. Fachliche Kompetenzen müssen wir in zentralen Anlaufstellen konzentrieren und Gesetze einheitlich auslegen. Dem Mangel an Personal gilt es mit Digitalisierung und Automatisierung abzuwenden. Wir brauchen einen anderen Mindset. Nur dann werden wir Fahrt aufnehmen.

Ihr
Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner
DVF-Präsidiums vorsitzender

Photo: © Deutsche Bahn AG / Jannik Walter

Bürokratie bremst Transformation

Trauen Sie den regierenden Parteien in Deutschland zu, Bürokratie abzubauen und die Verwaltung zu modernisieren?



■ 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 22. bis 23.11.2022



Mehr Infos

Vier von fünf Deutschen trauen den regierenden Parteien nicht zu, die Bürokratie in unserem Land abzubauen. Mehr als die Hälfte verneint dies sogar mit Nachdruck. Das ist ein deutliches und beängstigendes Ergebnis.

Aufschlussreich ist, dass bei den Beamten sogar neun von zehn nicht auf Entlastung hoffen. Dazu passt, dass der Nationale Normenkontrollrat in seinem letzten Jahresbericht erstmals die Verwaltung anstelle der Wirtschaft als Hauptbetroffene von Bürokratie ausgemacht hat. Angesichts von 330.000 offenen Stellen bei der öffentlichen Hand heißt das nichts Gutes für neue Ladesäulen, neue Baugenehmigungen und Ausschreibungen zur Sanierung kommunaler Infrastruktur. Einzig bei den jüngeren Befragten zwischen 18 und 29 Jahren trauen noch etwa drei von zehn der Regierung Handlungsfähigkeit in diesem Bereich zu. Die Politik sollte schnell daran arbeiten, dass es mehr werden.

Zukunftsinvestitionen sind keine Schulden

Warum werden Zukunftsinvestitionen mit Schulden gleichgesetzt? Genau das Gegenteil ist doch der Fall: Verkehrswege, Digitalisierung, Energieversorgung und Ladenetze sind das Anlagevermögen für die Zukunft unseres Landes und unserer Gesellschaft. Das DVF appelliert an die Bundesregierung, jetzt die Grundlagen für eine Neuausrichtung bei Finanzierungsinstrumenten und Rahmenbedingungen zu schaffen.

Deutschland hat sich vorgenommen, bis 2045 klimaneutral zu werden. Für die Transformation der gesamten öffentlichen Infrastruktur braucht es laut McKinsey seitens Wirtschaft und Staat jährliche Zusatzinvestitionen von rund 240 Mrd. Euro bis 2045. Der Umbau im Verkehrssektor muss parallel zur Sanierung und Modernisierung der Verkehrs- und Digitalinfrastruktur stattfinden. Die deutsche Mobilitätswirtschaft investiert bereits sehr hohe Summen, um den Verkehrssektor klimaneutral aufzustellen. Doch sie ist darauf angewiesen, dass der Staat diesen Prozess verlässlich regulativ und finanziell unterstützt. Vier wesentliche Rahmenbedingungen sind deshalb notwendig:

1. Infrastrukturen für klimafreundlichen Verkehr

Allein um die Bedarfspläne für Straßen, Schienen und Wasserwege zu finanzieren, sind 318 Mrd. Euro nötig. Deshalb:

- Neubewertung des Bundesverkehrswegeplans mit einer gesamtnetzbezogenen Betrachtung, Redundanzen für alle Verkehrsträger und Stärkung der Resilienz.

- Ausbau der Elektromobilität bei allen Verkehrsträgern. Dringlich ist hier der Aufbau bzw. Ausbau einer Ladeinfrastruktur auf der Straße sowie der Oberleitungsinfrastruktur im schienengebundenen Verkehr. Im Straßengüterverkehr ist zu berücksichtigen, wie das dynamische Laden an der Oberleitung zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen kann.
- Kapazität der Infrastruktur durch Digitalisierung der Schieneninfrastruktur (inklusive Fahrzeuge), der Wasserstraße und Straße erhöhen.
- In die Wasserstoffwirtschaft investieren und daraus abgeleitete Kraftstoffe samt zugehöriger Verteilinfrastruktur im Verkehr.

2. Solide und nachhaltige Finanzierung

In 2021 und 2022 gehen bei den Verkehrsinvestitionen 4,3 Mrd. Euro durch die gestiegenen Bau-, Energie- und Rohstoffpreise verloren. Die Neuberechnung der Bedarfspläne zeigt einen zusätzlichen Bedarf von mehr als 42 Mrd. Euro. Die Preissteigerungen müssen im Verkehrshaushalt berücksichtigt werden.

Deshalb: Festschreibung der Infrastrukturfinanzierung als Staatsziel im Grundgesetz und Schaffung einer Finanzierungsvereinbarung für die Bundesfernstraßen und einer nachhaltigen Finanzierung für die Schiene sowie die gesetzliche Verankerung eines Gewährleistungsauftrages des Bundes für die Wasserstraßen-Infrastruktur.

3. Innovationsfreundliche und wettbewerbsgerechte Rahmenbedingungen

Die CO₂-Bepreisung muss planbar und verlässlich fortgesetzt werden. Die Umweltkosten müssen bei der Beschaffung der Infrastrukturen ein hartes Vergabekriterium sein. Anwendung digitaler Instrumente im gesamten Beschaffungs- und Entstehungsprozess bei öffentlichen Ausschreibungen und Unterstützung neuer technologischer Lösungen und Produktionsstrukturen für emissionsarmen Verkehr durch entsprechende regulatorische Rahmenbedingungen, z. B. Anreize über einheitliche europäische Rahmenbedingungen zur Produktion von E-Fuels und Bio-Kraftstoffen.

4. Bürokratieabbau

Bürokratie bei Bund und Ländern für Energie-, Verkehrs- und Digitalinfrastruktur massiv abbauen, um Prozesse zu beschleunigen und eine Harmonisierung in der Handhabung gesetzlicher Vorgaben herbeizuführen. Nach wie vor wird der Ladeinfrastrukturausbau durch überkomplexe Regulierungen, fragmentierte Zuständigkeiten zwischen Bund, Ländern und Kommunen sowie uneinheitlichen Vollzug verzögert. Zudem

gilt es, mehr partnerschaftliches Bauen und ÖPP zu praktizieren, um knappe personelle Ressourcen besser zu nutzen.





Foto: © BP Europa SE

Klimaneutrale Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr

Die Verhandlungen zu „Fit for 55“ gehen in Brüssel in die entscheidende Phase. Dazu zählen auch Vorgaben für saubere Kraftstoffe und für den Emissionshandel im Luft- und Seeverkehr. Der Begriff „ReFuel EU Aviation“ bezeichnet eine neue Verordnung über Beimischungsquoten für CO₂-arme Flugkraftstoffe. Die Kraftstoffanbieter müssen dem Kerosin, das sie an EU-Flughäfen abgeben, künftig bestimmte Anteile an nachhaltigen Kraftstoffen beimischen.

Am 1. Januar 2025 wird voraussichtlich mit einer Pflichtquote von zwei Prozent SAF (Sustainable Aviation Fuels) gestartet. 2030 sollen es sechs Prozent sein. 2050 will das Europäische Parlament 85 Prozent SAF-Anteil erreichen. Es wird zudem eine kleinere Unterquote für E-Fuels geben.

Schifffahrt wird auch reguliert

Auch für die europäische Seeschifffahrt werden Vorgaben zur schrittweisen Reduktion der Treibhausgasintensität von Energieträgern eingeführt. Allerdings richtet sich die Verpflichtung hier nicht an die Inverkehrbringer des Kraftstoffs, sondern an die Schiffseigentümer und Schiffsbetreiber: Start ist voraussichtlich mit minus zwei Prozent CO₂-Gehalt in 2025. 2030 sind minus sechs Prozent geplant. Bis 2050 erwartet das Europäische Parlament auch von der Seeschifffahrt minus 80 Prozent Treibhausgasintensität.

„Die Unternehmen wollen dringend auf saubere Kraftstoffe umstellen. Aber die Beschaffung und der Preis sind eine riesige Herausforderung. Die europäischen Carrier brauchen in jedem Fall Unterstützung um die Mehrkosten zu überbrücken“, fordert DVF-Experte

Rainer Schätzlein.

„Für beide Verkehrsträger bedeutet die Regulierung einen gewaltigen Umbruch.“

Rainer Schätzlein

Entscheidend: Produktionshochlauf in Europa

Momentan sind die für den Luft- und Seeverkehr verfügbaren Mengen an nachhaltigen Kraftstoffen viel zu gering, um die Quoten zu erfüllen. Dementsprechend sind die Preise viel zu hoch. Es ist also ganz entscheidend, dass der Produktionshochlauf in Europa gelingt. Die Auswirkung der Regulierung auf den Wettbewerb muss zeitnah überprüft werden. Eine gute Maßnahme sind freie Emissionshandelszertifikate für die Fluggesellschaften, die SAF tanken. Die Menge der „SAF-Allowances“ sollte allerdings deutlich erhöht werden.

Im sogenannten Trilog-Verfahren suchen Rat, Parlament und Kommission jetzt nach Kompromissen. Für den Emissionshandel in der Seeschifffahrt

wurde schon eine Einigung erzielt. Auch bei „ReFuel EU Aviation“ könnte das noch vor der Jahreswende gelingen. Bei „Fuel EU Maritime“ ist Anfang 2023 mit Ergebnissen zu rechnen.

Carbon Leakage verhindern

Auf Kritik stößt im DVF die Überlegung der Europäischen Kommission, eine Kerosinsteuer einzuführen und auch Schiffskraftstoffe künftig zu besteuern. Es gibt keine Anzeichen dafür, dass sich Drittstaaten einem solchen Schritt anschließen würden. Durch eine einseitige Besteuerung entstünde somit eine erhebliche Gefahr von Carbon-Leakage-Effekten. Interkontinentale Verkehre würden vermehrt in angrenzende Länder außerhalb der EU verlagert.

Weniger Bürokratie, mehr Leistung und Klimaschutz

Um das große Ziel der Klimaneutralität bis 2045 zu erreichen, müsste Deutschland endlich Ernst machen mit dem Bürokratieabbau. Angesichts knapper Kassen, zunehmenden Personalmangels und hohen Zeitdrucks müsste Effizienz das Gebot der Stunde sein. Müsste. Tatsächlich schaffen wir es nicht, die Digitalisierung der Verwaltung auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau zu bringen. Dafür drohen aus Brüssel mit Taxonomie und Lieferkettengesetz neue Berichtspflichten für Unternehmen. Hinzu kommt der Föderalismus mit 16 Landesbauordnungen, Datenschutzbeauftragten etc. als spezifisch deutsches Problem.

Mit dem Onlinezugangsgesetz wollte die Bundesregierung 575 Verwaltungsleistungen bis Ende 2022 digitalisieren. Dieses Ziel wird nicht erreicht. Im internationalen Vergleich liegt die viertgrößte Volkswirtschaft der Erde auf Platz 22 bei der Verwaltungsdigitalisierung. Durch überbordende Bürokratie entstehen für Unternehmen massive Mehrkosten und knappes Personal wird gebunden.



Wir fordern:

■ **Bauen:** Planungs- und Genehmigungsverfahren massiv verkürzen ebenso ein ausuferndes Gutachterwesen eindämmen. Digitalisierung der Behörden/Verwaltungen und Building Information Modeling einführen. Beschleunigend wirken partnerschaftliches Bauen, funktionale Ausschreibungen und ÖPP, da Personalengpässe entschärft werden.

■ **Fördern und Genehmigen:** Handhabbare und verständliche Förderprogramme und digitalisierte Antragsstellung einführen. Genehmigungspraxis vereinheitlichen: Beispielsweise werden neue Mobilitätsangebote durch unterschiedliche Datenschutzauslegungen und der Ladeinfrastrukturausbau durch unterschiedliche Genehmigungspraktiken behindert. Datenschutz muss bundeseinheitlich sein.

■ **Personal:** Laut Deutschem Beamtenbund fehlten dem Staat 2021 330.000 Mitarbeiter – in Kommunalverwaltungen fast 145.000. Fehlendes Personal behindert u. a. Sicherheitsüberprüfungen von Mitarbeitern für sensible Bereiche wie etwa Flughäfen oder die Erteilung von Förderzuschlägen. Durch Digitalisierung und Automatisierung müssen personelle Engpässe aufgefangen werden. Staat und Unternehmen müssen sich mit ihren Ressourcen ergänzen – siehe „Bauen“.

■ **Digitalisierung:** Die Datenschutzgrundverordnung hat Geschäftsprozesse verkompliziert, den Bedarf an externer Beratung gesteigert und Mehrkosten für Mitarbeiterschulungen erzeugt. Das Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer z. B. nach dem Vorbild von Österreich erleichtern und zwar so, dass die Steuerrückerstattung in einem Verrechnungsverfahren abgewickelt wird.

■ **Sektorkopplung:** Den Ausbau erneuerbarer Energien forcieren. Rollout von Smart Meter mit klaren Fristen und einheitlichen Vorgaben. Kostenlose Nutzung von selbst erzeugtem PV-Strom für Hauseigentümer zum Laden von E-Fahrzeugen.

■ **One-in-One-out-Regel:** Damit sollte für jede kostentreibende Neuregelung für die Wirtschaft eine andere Regel wegfallen und zwischen 2020 und 2021 die Wirtschaft um 500 Millionen Euro entlastet werden. EU-Recht wurde dabei nicht berücksichtigt, was zu einer Mehrbelastung der Wirtschaft um 37 Millionen Euro führte. Mit Taxonomie und Lieferkettengesetz kommen zusätzliche Berichtspflichten, die massive Personal- und Kostenaufwendungen bedeuten.

Um gezielter zu priorisieren, muss der Politik und Verwaltung die Dringlichkeit des Bürokratieabbaus endlich bewusst werden.

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