

Neues Format für aktuelle Themen

Heute halten Sie die erste Ausgabe unseres neuen Formats „DVF-PolitikBrief“ in Händen. Gebündelt auf vier Seiten informieren wir Sie in Zukunft über zentrale Anliegen und politische Positionen der deutschen Mobilitätswirtschaft. Wir werden Sachinformationen aufbereiten, Stimmungsbilder präsentieren, gute Gesetze loben, falsche Weichenstellungen kritisieren – basierend auf der Expertise unserer DVF-Fachleute und Mitgliedsunternehmen.

Wir hätten uns andere Umstände gewünscht, um unser neues Produkt zu starten. Seit dem Zweiten Weltkrieg hat es keine solche Aneinanderreihung von Krisen in Europa gegeben, seit der Erfindung der Dampfmaschine keine so große Transformation. Zu jeder Zeit hat die deutsche Mobilitätswirtschaft mit Flexibilität und Einfallsreichtum auf die Hindernisse und Einschränkungen reagiert. Auch in der aktuellen humanitären Notsituation im Osten Europas ist auf die Transport- und Logistikbranche Verlass. Die Krisen sind zugleich ein Vergrößerungsglas, in dem wir Verhältnisse der Vergangenheit und Zukunftsaufgaben deutlich sehen können. Ein Entweder-Oder zwischen Krisenbewältigung und umfassender Modernisierung des Verkehrssystems gibt es nicht. Das machen wir deutlich in unseren Themen des ersten Politikbriefes: der DVF-Bewertung des EU Legislativpakets Fit for 55, der Analyse des Brückenpakets des Verkehrsministeriums und den Vorschlägen für eine Neuausrichtung des Bundesverkehrswegebplans. Gerne stehen wir für einen Austausch zu diesen Themen und darüber hinaus zur Verfügung!

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

DVF-Umfrage:

Glauben Sie, dass das nach dem Klimaschutzgesetz nötige Ziel, die CO₂-Emissionen im Verkehr in acht Jahren zu halbieren, erreicht wird?

77,9%

Nein

11,3%

Ja

10,8%

Unentschieden



Nachlesen

Fast 80 Prozent der Befragten glauben nicht, dass der Verkehrssektor die Klimaschutzziele der Bundesregierung erreicht. Dies ist das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage im Auftrag des DVF durch das Meinungsforschungsinstitut Civey. Die aktuellen Zahlen des UBA scheinen den Skeptikern Recht zu geben.

Laut neuestem THG-Bericht des UBA hat der Verkehrssektor sein Ziel für 2021 um 3 Mio. Tonnen verfehlt. Bis 2030 müssen die Verkehrsemissionen auf 85 Mio. Tonnen reduziert werden. Für den Mobilitätssektor bedeutet die Zielverfehlung eine noch schnellere und entschlossenere Umsetzung der vorhandenen Maßnahmen. Ausbau der EE-Stromproduktion und der Stromversorgungsinfrastruktur und alternative Kraftstoffe für alle Verkehrsträger – auch für den Straßengüterverkehr, Versorgungshochlauf des Mobilitätssektors mit Wasserstoff und E-Fuels sowie flächendeckende Digitalisierung, besonders auf der Schiene, brauchen Tempo und Mittel. Dafür benötigt Deutschland einen verlässlichen und finanziell starken Planungshorizont und eine stärkere Verzahnung der Sektoren Energie, Digitales und Verkehr.

EU-Legislativpaket Fit for 55

Das DVF hat die Maßnahmenvorschläge des Legislativpakets Fit for 55 analysiert und bewertet. Der langfristige und systematische Regelungsrahmen ist richtig, dennoch bergen einzelne Maßnahmen Risiken. Der Verkehr muss kostenintensive und parallele Anforderungen innerhalb kurzer Zeit bewältigen. Die Gesamtbelastung auch für die Verbraucher wird sehr hoch. Daher:

- Alle Einnahmen aus dem Emissionshandel im Verkehr, aus CO₂-Komponenten in Steuern und anderen Abgaben wieder den Verkehrssektor zurückführen und in Klimaschutzmaßnahmen re-investieren.
- Staaten müssen Voraussetzungen schaffen für Aufbau Ladeinfrastruktur, Ausbau erneuerbarer Energien, Versorgung mit grünem H₂ und E-Fuels, Ausbau Schiene, Multimodalität, ÖPNV, Radverkehr, Wasserstraße und Digitalisierung.
- Planungs- und Baubeschleunigung insbesondere für nachhaltige Infrastrukturprojekte

Bewertung einzelner Maßnahmen:

EU-Emissionshandel im Straßenverkehr

Die Aufnahme ist ein guter Schritt, der mit einem separaten System und Upstream-Ansatz einen unkomplizierten Einstieg ermöglicht. Bisher fehlt der Fahrplan für die Integration mit dem bestehenden EU-ETS. Zudem müssen die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, die ETS-Einnahmen wieder in Klimaschutz im Verkehr und sozialen Ausgleich zu investieren.

Ladeinfrastruktur und Tankinfrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)

Die Umsetzung des einheitlichen Rahmens und die Standardisierung der Infrastruktur in allen Mitgliedstaaten ist entscheidend. Das Aufbautempo muss erhöht werden. Deutliche Steigerung der Produktion von EE-Strom und synthetischen Kraftstoffen ist EU-weit und international nötig.

ReFuel EU Aviation

SAF-Fuels Quote für den Luftverkehr ist grundsätzlich richtig, erfordert aber eine Skalierung der Produktion, Kostensenkung und wettbewerbsneutrale Finanzierung. Für den Langstreckenverkehr ist über die ICAO eine internationale Vereinbarung zur Beimischungsquote zu treffen. Falls dies nicht möglich ist, sind Unter-

stützungsmaßnahmen für EU-Airlines nötig, um Carbon Leakage zu verhindern. Im Zu- und Umsteigeverkehr bei innereuropäischen Flügen müssen diese Kosten aus demselben Grund ebenfalls kompensiert werden.

Fuel EU Maritime

Reduktion der THG von Schiffskraftstoffen in allen Mitgliedstaaten ist richtig. Die EU muss aber Wettbewerbsverzerrungen für EU-Carrier und Häfen verhindern, etwa durch Bereitstellung oder wettbewerbsneutrale Finanzierung. Auch Landstrom darf nicht zu Wettbewerbsverzerrung zwischen europäischen Häfen führen, da hier Strompreise beträchtlich variieren. Auf analoge Vorgaben auf globaler Ebene mit der IMO ist hinzuwirken.

Änderungen der Energiebesteuerungsrichtlinie

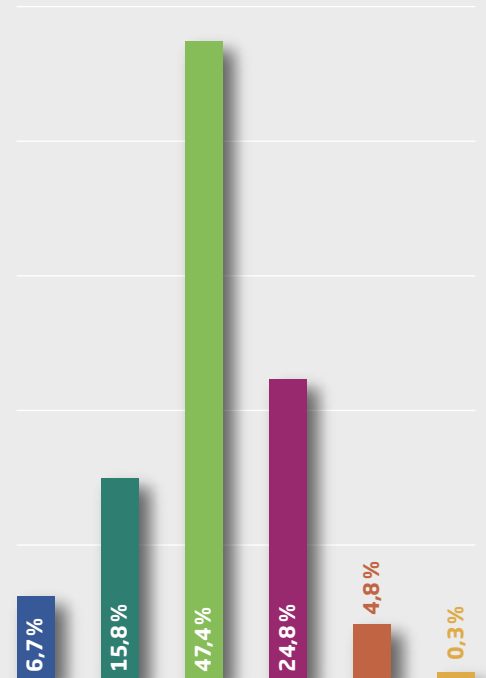
Das DVF befürwortet im Grundsatz die Ausrichtung der Besteuerung von Energieträgern am Energiegehalt in Kombination mit der Treibhausgasintensität (im Kommissionsvorschlag „Umweltleistung“ genannt). Eine Kerosinsteuer im EU-Alleingang ist allerdings abzulehnen, da dieser Schritt schwerwiegende Nachteile für den Luftverkehrsstandort Europa zur Folge hätte (Carbon Leakage). Erforderlich ist eine globale Lösung. Gleiches gilt für die Besteuerung von Schiffskraftstoffen.



Nachlesen



Foto: © HOCHTIEF



Zukunftspaket für leistungsfähige Autobahnbrücken

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat einen 9-Punkte-Plan aufgelegt, um marode Brücken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu sanieren. Dazu wurden unter anderem neue Prioritäten geschaffen, welche Brücken zuerst repariert werden. Das DVF begrüßt diesen Ansatz und sieht darüber hinaus weitere Maßnahmen als notwendig an.

Positiv:

- Der 9-Punkte-Plan erfüllt wichtige Forderungen des DVF mit Blick auf eine zielsichere Erhaltung der Verkehrswege und die Priorisierung besonders kritischer Infrastrukturen bei den Baumaßnahmen.
- Bekenntnis zu einer intelligenten Verkehrsinfrastruktur.
- Konzentriertes Vorgehen bei Ausschreibung, Vergabe, Planung und Genehmigung. Ebenso funktionale Ausschreibungen, frühzeitige Zusammenführung von Planungs- und Bauprozessen und die Verschlinkung der Genehmigungsverfahren bei Ersatzneubauten.

Zusätzliche Maßnahmen:

- Für das Brückenpaket muss ein Zukunftspakt geschaffen werden. Dieser Zukunftspakt muss die Maßnahmen für die nächsten Jahre solide durchfinanzieren, eine zügige Planung und Genehmigung sicherstellen und die Digitalisierung vorantreiben.
- Für die nächsten Jahre geht es jeweils um bis zu 300 Millionen Euro für zusätzliche Planungen und die damit verbundene schrittweise Erhöhung der gesamten Erhaltungsmittel auf 5,7 Milliarden Euro in 2026. Diese Verpflichtung ist für alle Beteiligten im Hinblick auf Planungssicherheit und einen Vorlauf zum Hochfahren von Kapazitäten wichtig.
- Einführung einer Finanzierungsvereinbarung, wie für die Schieneninfrastruktur, über 10 Jahre.
- Damit die Digitalisierung wie geplant greifen kann, sind zusätz-

Brücken der Bundesautobahnen Zustandsnoten nach Anteil der Teilbauwerke

- sehr guter Zustand, ■ guter Zustand, ■ befriedigender Zustand, ■ ausreichender Zustand, ■ nicht ausreichender Zustand, ■ ungenügender Zustand

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, Stand September 2021

liche Investitionen erforderlich, die wiederum im Bundeshaushalt bereitgestellt werden müssen. Dabei geht es nicht nur um die Ertüchtigung digitaler Schnittstellen bei Planung, Genehmigung und Bau, sondern auch um Infrastrukturmaßnahmen wie Sensorik, Kommunikationseinrichtungen für die „intelligente Straße“ und Hintergrundsysteme für die Datenanalyse.

- Dies bedeutet mindestens 200 Millionen Euro jährliche Kosten. Dadurch ist eine zielsichere Erhaltung im Lebenszyklus und ein hohes Maß an Sicherheit im Betrieb möglich.

DVF-Forderungen

- Finanzierungsvereinbarung muss Mittel für den Erhalt der Fernstraßenbrücken planungssicher festschreiben
- Planungsverfahren bei Ersatzbauten sind zu erleichtern und zu vereinfachen
- Digitalisierungsbudget für Verkehrswege neu einführen

173,2

Milliarden Euro

BVWP 2003

269,6

Milliarden Euro

BVWP 2030



Foto: © Deutsche Bahn AG / Claus Weber

Bundesverkehrswegeplan: Eine Neuausrichtung ist überfällig!

Der BVWP muss aus Sicht des DVF zukünftig die Gesamtleistung des Verkehrsnetzes so anpassen, dass nicht nur der künftige Verkehrsbedarf abgebildet wird sondern auch die notwendige Resilienz, Redundanz und Reserven geschaffen werden. Die Sparsünden der vergangenen Jahrzehnte zeigen ihre fatale Folge: schlechte Zustandswerte, absehbar geringe Restlaufzeit von Verkehrswegen und zunehmend gesperrte Brücken.

Deshalb hält das DVF eine Überarbeitung des BVWP für überfällig:

- **Bewertungsfaktoren anpassen:** Die Bewertungsfaktoren einschließlich des Nutzen-Kosten-Verhältnisses sind anzupassen durch Faktoren wie Vernetzung, Auswirkung auf das Gesamtnetz und volkswirtschaftliche Effekte.
- **Synchronisierung von Verkehrs-, Energie- und Digitalnetz:** Die Stromerzeugungskapazitäten sowie das Netz müssen mit der Dekarbonisierung des Verkehrssektors mitwachsen und die Versorgung von Landstromanschlüssen in den Häfen oder Ladepunkten in Betriebshöfen ermöglichen. Für intelligente Mobilitätslösungen sind Breitband- und Mobilfunknetzausbau unverzichtbar.
- **Klimawirkung als Bewertungsfaktor sorgfältig abwägen:** Die Klimawirkung eines Verkehrsweges ergibt sich nicht nur aus dem Verkehrsweg selbst, sondern auch aus der jeweils ökologischen und ökonomisch optimalen Nutzung durch darauf verkehrenden Verkehrsmitteln sowie aus der Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern. Alle Verkehrsträger sind in kurzer Zeit zu transformieren und CO₂-neutral aufzustellen. Dies ist zu berücksichtigen, falls die Klimawirkung in stärkerer Form in die Projektbewertung einfließen soll.
- **Bedarf und Projektlaufzeiten abgleichen:** Für absehbare Engpässe aufgrund langer Projektlaufzeiten müssen Ausweichmöglichkeiten im Gesamtnetz bewertet, mitgeplant und vorgehalten werden. Die Verkehrsverflechtungsprognosen als Grundlage für die Bedarfsschätzung sind in kürzeren Abständen zu aktualisieren.
- **Resilienz-Parameter einführen:** Die Redundanz von Verkehrswegen muss unter dem Gesamtnetzgedanken und der Resilienz neu und positiver gewertet werden.
- **Netzpuffer für Netzspitzen und Baustellenengpässe schaffen:** Das Verkehrsnetz muss so dimensioniert sein, dass ein stabiles Verbindungsangebot trotz regelmäßiger Verkehrsspitzen, Instandhaltungsmaßnahmen und Baustellen verfügbar bleibt.
- **Intermodale Knoten stärken:** Der Anbindung intermodaler Umschlags- und Umsteigeknoten wie Häfen und Flughäfen muss eine besondere Bedeutung zukommen. Ebenso muss der Rolle der Straße sowohl im Fernverkehr wie auch als letzte Meile im Personen- und Güterverkehr Rechnung getragen werden.
- **Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur einbeziehen:** Maßnahmen und Investitionen für eine flächendeckende Digitalisierung bei allen Verkehrsträgern gehören in den BVWP. Dies betrifft insbesondere das ETCS auf der Schiene, Car2X auf der Straße, RIS für die Binnenschifffahrt und Flugsicherungskonzepte wie SES.
- **Finanzierung folgt Priorisierung:** Bereits bei der Aufstellung des BVWP müssen die vorhandenen Prioritäten in eine Rangfolge gebracht und mit realistischem Finanzbedarf unterlegt werden. Szenarien müssen Anhaltspunkte für notwendige Risikopuffer geben.
- **Resilienz qualitativ absichern:** Resilienz muss sich auch in einer widerstandsfähigen Ausführungsqualität niederschlagen und im Finanzbedarf und der Ausschreibungsgestaltung wiederfinden.
- **Planungssicherheit und Bestandsschutz:** Um Verzögerungen zu vermeiden, sollten Projekte, für die mit der aktuellen Methodik bereits ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer eins ermittelt wurde und die sich bereits in der Planfeststellung befinden, Bestandsschutz haben und nicht erneut bewertet 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