

Zeitenwende für den Verkehrshaushalt

Der Bundeshaushalt für das laufende Jahr 2022 ist aus Sicht der Verkehrswirtschaft enttäuschend ausgefallen. Nach einigen Jahren stetigen Aufwuchses halten die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur mit dem Bedarf nicht mehr mit. Für das Aufholen des Investitionsstaus aus vergangenen Jahrzehnten hat es ohnehin nicht gereicht. Nun werden die nominellen Aufwüchse durch die Inflation aufgeessen, die fehlende Langfristigkeit verhindert den Aufbau von Fachpersonal und Investitionen. Planreife Projekte liegen nicht vor, wenn man sie braucht. Föderale Strukturen und überbordende Bürokratie behindern den Abfluss vorhandener Mittel.

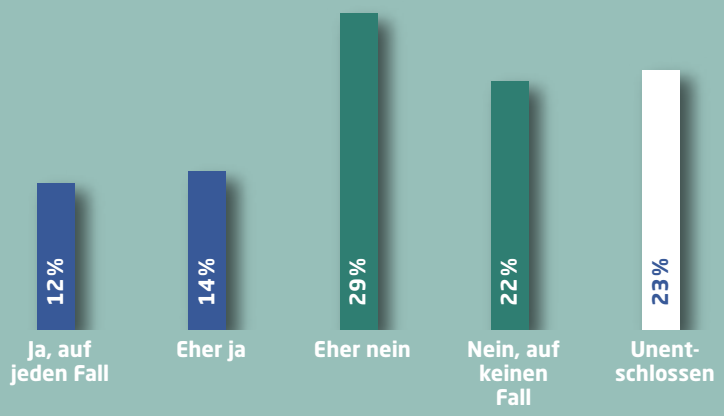
Die Politik muss mit dem nächsten Bundeshaushalt 2023 eine Zeitenwende für den Verkehrshaushalt schaffen. Statt krisen-gesteuerter Kurzfristmaßnahmen muss der Schwerpunkt eine langfristig angelegte und zielorientierte Investitionspolitik sein. Dass hohe Finanzmittel auch längerfristig mobilisierbar sind, zeigen der Verteidigungsetat oder die Verpflichtungsermächtigungen zur Entwicklung des Mikroelektronik-Standortes Deutschland. Für den Verkehr brauchen wir eine langfristige Mittelbindung über Sondervermögen und Finanzierungsvereinbarungen. Nimmt die Bundesregierung ihre eigenen verkehrspolitischen Ziele ernst, so muss sich dies in der Finanzierungshöhe und -methodik widerspiegeln. Andernfalls sind die Klimaziele unerreichbar und unser Wohlstand gefährdet.

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

Foto: © Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann

Umfrage:

Haben Sie vor, den öffentlichen Personennahverkehr nach Ende der Verfügbarkeit des 9-Euro-Tickets häufiger zu nutzen als zuvor? (Personen, die sich das 9-Euro-Ticket gekauft haben ohne vorher Abokunde zu sein)



Das Meinungsforschungsunternehmen Civey hat 5.000 Personen zwischen dem 01.06. und dem 20.06.2022 befragt. Die Ergebnisse sind repräsentativ.

Dass sie nach der Aktion auf jeden Fall häufiger als zuvor den ÖPNV nutzen werden, haben 12 Prozent der Befragten geantwortet. 14 Prozent antworteten mit „eher ja“. Die meisten Befragten (51 Prozent) erwarten für das eigene Mobilitätsverhalten keinen bleibenden Effekt oder sind unentschieden (23 Prozent). Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass der Preis alleine nicht ausschlaggebend für einen dauerhaften Umstieg auf Bus und Bahn ist. Vielmehr muss das Gesamtpaket attraktiver sein als etwa das eigene Auto, sprich: Reisezeit, Komfort, Zuverlässigkeit, Umsteigewege, umfassende und einfache Informationen und Ticketing müssen zu einer attraktiven Preisgestaltung hinzutreten. Unser Appell an die Bundesregierung: verstärkt den ÖPNV ausbauen und die Verknüpfung mit alternativen Mobilitätsdiensten fördern. Das kostet Geld, aber es ist gut angelegt. Das 9-Euro-Ticket hat eine weitere Botschaft: Ein deutschlandweit nutzbares, einheitliches Ticket ist attraktiv!

Klimaschutzsofortprogramm finanziell unterfüttern

Der Entwurf des Klimaschutzsofortprogramms, das im Sommer 2022 beschlossen werden soll, enthält viele richtige und notwendige, aber auch kosten-trächtige Vorhaben. Ein Sofortprogramm heißt auch deshalb so, weil es sofort wirken soll. Doch mit dem beschlossenen Bundeshaushalt 2022 können viele der Vorhaben nicht umgesetzt werden, da ihnen die finanzielle Grundlage fehlt.

So hat die Bundesregierung die weitere Förderung der E-Mobilität über Stärkung der Kaufanreize bei Pkw, leichten und schweren Nutzfahrzeugen, auch bei kommunalen Flotten und Sonderfahrzeugen vorgesehen. Der Aufwuchs der Bedarfsplanmittel für die Schiene, der Flächenrollout der Digitalen Schiene, die Ausweitung der Fahrzeugförderung und Einführung der DBS-Technologien sind wichtige Vorhaben. Positiv ist außerdem die vorgeschlagene Rückführung der Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer in den Sektor. Sollte dieses Programm so beschlossen werden, dann müssen die Gelder hierfür planvoll über mehrere Jahre bereitgestellt werden. Der Blick in den Bundeshaushalt 2022 und die mittelfristige Finanzplanung bilden das jedoch nicht ab. Vielmehr ergibt sich nach der Bereinigungssitzung ein Bild, das mehr Schatten als Licht zeigt:

Mittelaufwuchs für die Schiene:

Nachgebessert wurde bei der Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zug-sicherungssystem ERTMS um 31,5 Mio. Euro. Der Titel steigt damit auf 612 Mio. Euro. Die Verpflichtungsermächtigungen für den Zeitraum bis 2030 wurden auf 2,1 Mrd. Euro angehoben. Notwendig wären für Flächenrollout ETCS bis 2035 allerdings durchschnittlich 1,9 Mrd. Euro p.a., die Fahrzeugförderung fehlt nach wie vor. Bei der Schiene fehlen insbesondere die Mittel für den Neu- und Ausbau. Sie bleiben mit 1,9 Mrd. Euro weit hinter den 2020 im Masterplan Schienenverkehr vereinbarten 3 Mrd. Euro zurück. Die dringend nötige Erhöhung der Regionalisierungsmittel findet sich nicht im Haushalts-

entwurf 2022 wieder. Die Mittel verharren bei 9,4 Mrd. Euro, der von Ländern und Branche geforderte Aufwuchs um 750 Mio. Euro blieb aus.

Wasserstraße: Für das laufende Haushaltsjahr wurde für den Verkehrsträger Wasser ein Mittelaufwuchs von 16 Mio. Euro beschlossen. Das Gesamtbudget Wasserstraßen/Schifffahrt beträgt 1,7 Mrd. Euro. Zudem wurde das Förderprogramm für Motoren und die Modernisierung für die Binnenschifffahrt um zehn auf 40 Mio. Euro aufgestockt.

Mittelkürzung Straße: Der Ansatz für Bedarfsplanmaßnahmen Bundesstraßen fällt mit 966,1 Mio. Euro um 22,8 Mio. Euro geringer aus als im Regierungsentwurf vom März. Auch bei der Autobahn GmbH wurde um 13,3 Mio. Euro noch einmal gekürzt auf insgesamt 5,498 Mrd. Euro. Die Verpflichtungsermächtigungen für die kommenden Haushaltsjahre sinken um insgesamt 73 Mio. Euro.

Im Bereich der **Nutzfahrzeuge** sind wichtige **Förderprogramme gekürzt** worden. Das nationale Flottenerneuerungsprogramm für Nutzfahrzeuge wurde um zwei Drittel reduziert auf 227 Mio. Euro, die Anschaffungsförderung für Nutzfahrzeuge mit klimaschonenden Antrieben wurde auf 134 Mio. Euro halbiert, die für die Anschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben wurde ebenfalls auf 214 Mio. Euro halbiert und das Förderprogramm für die Weiterentwicklung der E-Mobilität um 96 Mio. Euro reduziert.

Den **Luftverkehr** betrifft der vollständige **Wegfall der Finanzierungshilfen** für den Absatz von zivilen Flugzeugen und Triebwerken sowie der Innovationsprämie Luftfahrt (insgesamt 175 Mio. Euro). Die Förderung der Antriebstechnologien für die zivile Luftfahrt wurde gekürzt um 58 Mio. Euro, das Förderprogramm für regenerative Kraftstoffe um 100 Mio. Euro auf ein Zehntel. Die Mittelaufwüchse bei Förderungen in anderen Programmen können diesen Wegfall nicht kompensieren.

Fazit

Angesichts von gegenwärtigen Baupreissteigerungen um etwa ein Drittel reichen die Mittel im Verkehrsetat bei weitem nicht aus, um das Investitionsniveau zu halten, geschweige denn zu steigern. Auch die Verpflichtungsermächtigungen für den gesamten Verkehrsetat sind viel zu gering. Das DVF hat eine realistische Anhebung der Investitionslinie seit langem eingefordert. Dies wäre heute notwendiger denn je. Strukturelle Maßnahmen müssen aus den jährlichen Sofortprogrammen herausgelöst und die Mittelzuführungen langfristig verstetigt werden, am besten in Fonds oder durch Finanzierungsvereinbarungen. Das ist der Weg, um die wichtige Planungssicherheit für die Verkehrsunternehmen, Bauwirtschaft und Industrie zu schaffen. Der Bundeshaushalt 2023 muss hier endlich eine Trendwende bringen!



Foto: © Deutsche Bahn / Uwe Mieth

Osterpaket - Wie Energiethemen die Verkehrswende lenken

Das sogenannte Osterpaket bezeichnete Klimaminister Dr. Robert Habeck als einen Beschleuniger für den Ausbau erneuerbarer Energien. Deren Anteil am Bruttostromverbrauch soll in weniger als einem Jahrzehnt verdoppelt werden. Das ist sehr ambitioniert, aber wichtig. Denn der Erfolg der Transformation im Verkehrssektor hängt unmittelbar mit der Energiewende zusammen.

Das DVF begrüßt den Vorrang für erneuerbare Energien, denn sonst kann der klimafreundliche Umbau der Mobilität nicht gelingen. Das Tempo beim Ausbau der Ladeinfrastruktur, bei den Netzen und Anschlüssen muss massiv erhöht werden. Die Planungsbeschleunigung muss im gleichen Maße auch für die Verkehrsinfrastruktur gelten, also für Schienenwege, ÖPNV, Wasserstraße, Straße und Radwege. Dann kann ein Teil der Emissionssenkung auch aus der Verkehrsverlagerung gewonnen werden.

Positiv:

- Die Nutzung erneuerbarer Energien liegt im überragenden öffentlichen Interesse.
- Die Stromversorgung in Deutschland soll 2035 nahezu vollständig auf erneuerbaren Energien basieren. Verdoppelung des Ausbauziels. Erhöhung der Ziele für Offshore-Windenergie. Erhöhung der Ausschreibungsmengen.
- Abschaffung der EEG-Umlage. Strom im Verkehr muss von regulatorischen Kosten entlastet werden.

Was folgen muss:

- Finanzmittel für die Transformation im Verkehr sichern, was im Bundeshaushalt 2022 nicht gelang.
- Einbeziehung der Verkehrsinfrastruktur in grundlegende Schritte zur Planungsbeschleunigung, konkret

durch Einführung einer Stichtagsregelung und Reduktionsschluss.

- Beschleunigung, Entbürokratisierung und Harmonisierung für Ladeinfrastrukturausbau durch einheitliche Auslegung des Eichrechts in Kommunen, Aufbau eines Netzkatasters, mehr Digitalisierung.
- Dafür Ladegipfel organisieren mit Bund, Ländern, Kommunen, Herstellern, Energie- und Infrastrukturbranche, Nutzerverbänden, Transportwirtschaft u.a.
- Osterpaket und LNG-Beschleunigungsgesetz sind positiv, weil damit eine historische Chance entsteht, dem Klimaschutz zum Durchbruch zu verhelfen. Jetzt heißt es Wasserstoff-Import und CO₂-Export vorbereiten, also müssen Behörden schnell aktiv werden da unsere Nachbarländer bereits aktiv sind.
- Das Prinzip des „überragenden öffentlichen Interesses“ auf die Verkehrsinfrastruktur übertragen: Schienenwege, ÖPNV, Wasserstraßen, Schleusen, seewärtige Zufahrten, marode Brücken. Ansonsten wird der Berg mit wachsenden Ineffizienzen und Qualitätsmängeln im Verkehrssystem nicht mehr einholbar.

0,2 %
1,5 %
4,1 %

94,1 %

Endenergieverbrauch nach Energieträgern Verkehr (2019)

- Mineralöle
- Biokraftstoffe
- Strom
- Erdgas, Erdölgas

Quelle: BMWi



Foto: © Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben

Checkliste für den Bundeshaushalt 2023

Der Bundeshaushalt hat die **Bereinigungssitzung** – bekannt als „Nacht der langen Messer“ – hinter sich. **Damit steht fest: Vieles bleibt wie es war. Dramatisch, denn damit kann der Mobilitätsstandort Deutschland in den nächsten Jahren nicht so modernisiert werden, dass Verkehrs-, Energie- und Digitalwende funktionieren. Klimaziele, Wirtschaft und Gesellschaft bleiben ebenso auf der Strecke wie die guten Ansätze aus dem Koalitionsvertrag.**

Quasi aus dem Handgelenk werden 12,5 Milliarden Euro Verpflichtungsermächtigungen für den Mikroelektronik-Standort aus den Taschen gezaubert und damit für die Zukunft verbindlich festgeschrieben. Das ist gut so. Gerade darum stellt sich die Frage, warum der Verkehrssektor offenbar so einen geringen Stellenwert in der Bundesregierung hat, dass die Investitionen in den Erhalt und die Kapazität der Verkehrswege real (!) zurückgefahren werden.

Die Wirtschaft richtet sich langfristig an politischen Vorgaben und Investitionsabsichten aus. Der Koalitionsvertrag spiegelt sich noch nicht verbindlich im Bundeshaushalt wieder. Das schafft Unsicherheit, wohin die Reise in Zukunft geht. Die Wirtschaft fragt sich, ob sie auf Schiene und Wasserstraße setzen kann und ob die Brücken (er)halten werden. Dadurch werden Kapazitäten abgebaut und nicht gesteigert, Investitionsentscheidungen vertagt, Standorte verlagert und damit insgesamt der Fortschritt ausgebremst.

Die Bremspuren sind bereits sichtbar: Züge stehen still und Verspätungen häufen sich, Schiffe stauen sich, Autobahnbrücken sind gesperrt. Wenn die Klimawende gelingen und unser Standort gesichert werden sollen, muss die Bundesregierung eine Trendwende einleiten, indem die Investitionslinien gestärkt werden und die Reformprojekte jetzt massiv an Fahrt aufnehmen.

Checkliste für Nachbesserungen und für den Haushalt 2023

■ **Finanzierung:** Die Infrastrukturbudgets müssen steigen, um die höheren Baupreise und die Investitionslücken der Vorjahre auszugleichen. Resilienz gegen Unwetterereignisse kostet auch mehr. Die Lücke lässt sich einfach aus der Differenz zum Bundesverkehrswegeplan und Kostensteigerungen von 2,5 Prozent jährlich

herleiten. Alleine diese Kostensteigerungen machen 10 Prozent über vier Jahre aus.

- **Digitalisierung:** Durch die stärkere Digitalisierung können in einer Übergangsphase auch kurzfristig zusätzlich zu Baumaßnahmen Verkehrsströme und Vernetzung optimiert und Planungs-/Bauprozesse verbessert werden.
- **Ziele:** Pläne und Instrumente für bessere Verkehrswege und deren Digitalisierung liegen vor. Schnell konkretisieren, zügig umsetzen! Vor allem die zuständigen Bundesbehörden und Bundesunternehmen mit Zielen und Budget dafür ausstatten.
- **Personal:** Die Planungsbehörden brauchen höhere Personalbudgets, um im Wettbewerb die benötigten Fachkräfte zu akquirieren.
- **Synchronisierung:** Mobilität hat eine Schlüsselfunktion für Wirtschaft und Gesellschaft. Ohne Verkehrswege werden die Chipfabriken auf der grünen Wiese kahle Flächen oder leere Hallen bleiben. Die Verkehrswege bröckeln schon seit langem und immer schneller; Schleusen-, Schienen- und Straßenbaustellen führen zu Verzögerungen oder Lieferausfällen; Ladesäulen fehlen, ebenso wie Windräder für den Strom und Leitungen für die Versorgung. Wasserstoff? Fehlanzeige. Mobilfunknetz landesweit zur Steuerung und Vernetzung? Fehlanzeige.

Unser dringender Appell an die Bundesregierung: **Setzen Sie deutliche Signale für die Zukunft!**

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