

Herrn Bundesminister
Dr. Volker Wissing, MdB
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

1. November 2022

Inhaltsgleiches Schreiben geht an:

den Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland, Olaf Scholz, MdB
den Bundesminister der Finanzen, Christian Lindner, MdB sowie
den Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, Dr. Robert Habeck, MdB
die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und
Verbraucherschutz, Steffi Lemke, MdB

Vier existenzielle Rahmenbedingungen für den Verkehrssektor

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

es ist erst acht Jahre her, dass nach einer zwei Jahrzehnte dauernden Phase dramatischer Unterfinanzierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur ein Hochlauf der Investitionen begann. Erst seit 2016 wird öffentlich wieder mehr investiert als abgeschrieben. Zuletzt betrug die Investitionssumme im Verkehrshaushalt 2021 19 Mrd. Euro. Trotz des Aufwuchses waren die Verkehrshaushalte nie groß genug, um den Investitionsstau abzubauen. So lag der Wert des öffentlichen Kapitalstocks im Infrastrukturbereich 2021 inflationsbereinigt unterhalb des Werts von 2004. Gleichzeitig sind seit letztem Jahr die Baukosten um bis zu 20 Prozent gestiegen, was die Investitionen real weiter vermindert.

Die Aufgabe, den Verkehrssektor bis 2045 klimaneutral zu transformieren, ist eine Herausforderung, die parallel zu einer Sanierung und Modernisierung der Verkehrs- und Digitalinfrastruktur gelöst werden muss, um das Wachstum des Personen- und Güterverkehrs zu bewältigen. McKinsey hat für die Transformation der gesamten deutschen Wirtschaft durchschnittliche jährliche Zusatzinvestitionen seitens Wirtschaft und Staat von rund 240 Milliarden Euro bis 2045 errechnet. Diese Investitionen sind nicht nur alternativlos, sie könnten auch mit den durch sie erreichbaren Einsparungen und Zuwächse in Wachstumsfeldern gegenfinanziert werden. Das Gleiche gilt für die konsequente Digitalisierung, die sich zunächst in Netzinvestitionen und Prozessinnovationen niederschlagen muss, um dann eine digitale Dividende einzufahren. Die Verlässlichkeit der Infrastruktur ist Voraussetzung für Unternehmensinvestitionen in klimaneutrale Mobilität. Der Kapitalmarkt trägt die Investitionen in die Transformation vor allem dann mit, wenn Sicherheit besteht, dass die Rahmenbedingungen am Standort sich in gleicher Geschwindigkeit anpassen.

Die deutsche Mobilitätswirtschaft ist bereit, ihren Teil der Verantwortung für diesen umfassenden Transformationsprozess zu übernehmen. Sehr große Investitionen werden getätigt, um den Verkehrssektor klimaneutral aufzustellen. Die Branche ist jedoch darauf angewiesen, dass der

Staat diesen Prozess verlässlich regulativ und finanziell unterstützt. Nur durch ein Zusammenwirken von Wirtschaft und öffentlicher Hand kann die Transformation gelingen.

In den vergangenen zwei Jahren sind - zunächst durch die globale Coronapandemie, dann durch den Krieg in der Ukraine - die staatlichen Handlungsspielräume enger geworden. Internationale Störungen der Handelsketten, Wachstumsrückgänge und kostspielige Konjunktur- und Hilfsprogramme drücken auf die öffentlichen Haushalte, die Teuerung macht Staat wie Unternehmen zu schaffen.

Als Unternehmen der deutschen Mobilitätswirtschaft wissen wir, dass diese Umstände auch für die Politik eine außergewöhnliche Herausforderung sind. Wir erkennen an, dass die Bundesregierung außerordentliche Anstrengungen unternimmt, um die Folgen der Krise für Unternehmen und Gesellschaft abzumildern. Wir sind jedoch überzeugt, dass es in der gegenwärtigen Situation fatal wäre, die Transformation aufzuschieben und die Verkehrs- und Digitalhaushalte wieder auf Sparflamme zu setzen. In diesem Sommer wurde uns die Bedeutung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur ebenso wie die bestehenden Handlungsbedarfe bei Straße, Schiene, Wasser und Luftverkehr in Zeiten einer sich erholenden Nachfrage noch einmal deutlich vor Augen geführt. Der Bundeshaushalt muss daher ausreichend investive Mittel für die Verkehrsinfrastruktur und die Transformation des Verkehrssektors zur Verfügung stellen und somit den infrastrukturellen Notwendigkeiten und dem Gedanken der effizienten Mittelverwendung Rechnung tragen.

Da die Bereinigungssitzung zum Bundeshaushalt 2023 und zur mittelfristigen Finanzplanung unmittelbar bevorsteht, nehmen wir diesen Zeitpunkt zum Anlass, um vier existenziell notwendige Rahmenbedingungen für den Verkehrssektor aufzuzeigen:

1. Wir brauchen solide Infrastrukturen für klimafreundlichen Verkehr.

- Wir müssen den Investitionsstau der Vergangenheit beseitigen. Um die Bedarfspläne für Straßen, Schienen und Wasserwege zu finanzieren, sind nach derzeitigem Stand 318 Mrd. Euro nötig. Die Jahre 2021 und 2022 haben gezeigt, was passiert, wenn Infrastruktur den klimatischen oder politischen Herausforderungen nicht gewachsen ist: Verkehre kommen zum Erliegen, Produktions- und Versorgungsketten werden unterbrochen, mit der Folge sinkender Steuereinnahmen. **Womöglich am schlimmsten aber ist, dass das Vertrauen der Wirtschaft und der Bevölkerung in die Handlungsfähigkeit des Staates schwindet.** Wir dürfen unseren öffentlichen Kapitalstock nicht weiter erodieren lassen und so unser volkswirtschaftliches Vermögen schmälern und Wachstum blockieren.
- Wir müssen wieder Redundanzen schaffen und das Verkehrssystem resilient machen: Bei einer Neubewertung des Bundesverkehrswegeplans muss eine gesamtnetzbezogene Betrachtung gewählt werden. Ereignisse wie die Tunnelhavarie von Rastatt, die Sperrung der Autobahnbrücke Rahmede, die Niedrigwassersituation dieses Sommers oder die Flutkatastrophe im Ahrtal machen deutlich, dass in Zukunft vermehrt Ausweichmöglichkeiten gebraucht werden und wir dafür alle Verkehrsträger benötigen: Straße, Schiene und Wasserstraße. Zudem zeigen die Ereignisse in der jüngsten Vergangenheit, dass unsere kritischen Infrastrukturen einen besonderen Schutz benötigen. Hier gilt es, die Abwehrfähigkeit und Resilienz durch geeignete Maßnahmen zu

stärken. Bei der Neubewertung der verkehrlichen Funktionen dürfen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden, hingegen kommt es auf die Ertüchtigung intermodaler Schnittstellen und einen Verkehrsträgermix mit geringem CO₂-Fußabdruck an.

- Wir müssen in klimafreundliche Infrastrukturen investieren: das heißt erstens in den Ausbau der Elektromobilität bei allen Verkehrsträgern. Dringlich ist hier der Auf- bzw. Ausbau einer Ladeinfrastruktur auf der Straße sowie der Oberleitungsinfrastruktur im schienengebundenen Verkehr. Dabei ist im Straßengüterverkehr zu berücksichtigen, wie auch das dynamische Laden an der Oberleitung zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen kann. Investitionen in die übrige Energieinfrastruktur, Speichermöglichkeiten und Verteilnetze sind dabei vorausgesetzt. Zweitens müssen wir mit Hochdruck die Kapazität der Infrastruktur durch Digitalisierung erhöhen, das heißt durch die entschlossene Digitalisierung der Schieneninfrastruktur (inklusive Fahrzeuge), der Wasserstraße und Straße. Hinzu kommen als drittes die Investitionen in die Wasserstoffwirtschaft und daraus abgeleitete Kraftstoffe samt zugehöriger Verteilinfrastruktur im Verkehr. Für die Bildung intermodaler Transportketten, die angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums auch kapazitativ ohne Alternative ist, ist viertens der weitere Ausbau intermodaler Schnittstellen im Güterverkehr (Schiene-Straße-Wasserstraße) und im Personenverkehr (Fahrrad- Schiene, Schiene-Flughäfen, MIV-ÖPNV) unabdingbar. Diese Investitionsnotwendigkeiten spiegeln sich im Klima- und Transformationsfonds (KTF) bisher noch nicht ausreichend wider, in dem für 2023 nur 18,2 Prozent des Gesamtbudgets direkt und 4,61 Prozent über die Förderung der Wasserstoffwirtschaft mittelbar für Mobilität reserviert sind.

2. Wir brauchen eine solide und nachhaltige Finanzierung.

- Wir brauchen eine ausreichende finanzielle Ausstattung des Verkehrshaushaltes (entsprechend der verkehrs- und klimapolitischen Ziele): Die Haushaltsansätze müssen dem Bedarf angepasst sein und dürfen nicht nach Kassenlage des Bundeshaushalts schwanken. Bei geteilten Finanzierungszuständigkeiten ist eine Einigung mit den Bundesländern rasch herbeizuführen, die dann aber auch eine Zweckbindung der Bundesmittel beinhalten muss. Eine Festschreibung der Infrastrukturfinanzierung als Staatsziel im Grundgesetz könnte neben einer Abwägungsprärogative auch das Ziel unterstützen, den Investitionen in die Infrastruktur Vorrang vor anderen Aufgaben im Staatshaushalt zu geben. Den Worten müssen aber auch Taten folgen.
- Preissteigerungen müssen im Verkehrshaushalt berücksichtigt werden. Baukostensteigerungen müssen sich im Investitionsrahmenplan niederschlagen. Es darf nicht weiterhin zu einer Fortschreibung von Plänen auf veralteter Basis kommen. Wir brauchen eine langfristige Sicherung der Finanzierung: Erhalt und Ausbau der Infrastruktur sind eine langfristige Aufgabe. Daher müssen investitive Mittel über den gesamten Zeitraum verlässlich bereit stehen, auch damit Planungskapazitäten bei den Vorhabenträgern und in Behörden aufgebaut und vorgehalten werden, ausführende Unternehmen Personal- und Maschineneinsatz auf diese Aufgaben ausrichten und Zulieferindustrien ihre Kapazitäten planen können. Die mittelfristige Finanzplanung muss diese Bereitstellung bedarfsgerechter Investitionsmittel abbilden. Richtige und notwendige institutionelle In-

strumente hierfür sind die im Koalitionsvertrag angelegte. Einführung einer Finanzierungsvereinbarung im Bereich der Bundesfernstraßen, die gesetzliche Verankerung eines Gewährleistungsauftrages des Bundes für die Wasserstraßen-Infrastruktur sowie die Schaffung einer nachhaltigen Finanzierung für die Schiene die richtigen und notwendigen Instrumente.

3. Wir brauchen innovationsfreundliche und wettbewerbsgerechte Rahmenbedingungen für den klimaneutralen Verkehr der Zukunft.

- Innovationsfreundliche Rahmenbedingungen müssen die Richtung der Modernisierung und Dekarbonisierung bestärken, die als politische Ziele formuliert wurden. Auch Entlastungsmaßnahmen, die in Krisensituationen ergriffen werden, müssen nachhaltig sein. Die CO₂-Bepreisung muss planbar und verlässlich fortgesetzt werden. Die Umweltkosten müssen bei der Beschaffung der Infrastrukturen als hartes Vergabekriterium Berücksichtigung finden.
- Die Anwendung digitaler Instrumente im gesamten Beschaffungs- und Entstehungsprozess von Infrastruktur muss bei Ausschreibungen von öffentlichen Infrastrukturprojekten integral mitgedacht werden. Die entsprechenden Budgets sind einzupreisen, damit nicht nachträglich nachgebessert werden muss.
- Regulatorische Rahmenbedingungen müssen so angelegt sein, dass neue technologische Lösungen und Produktionsstrukturen für einen emissionsarmen Verkehr unterstützt und nicht konterkariert werden. Dabei ist eine intermodale Perspektive notwendig. Einheitliche europäische Rahmenbedingungen müssen neben dem Auf- und Ausbau der Elektromobilität auch Verkehrsträger übergreifend Anreize schaffen, um die Produktion von E-Fuels, Bio-Kraftstoffen und anderen sauberen Kraftstoffen weiter voranzutreiben. Klimaschonende flüssige und gasförmige Kraftstoffe müssen dringend verfügbar und bezahlbar gemacht werden. Dieser Punkt ist genauso wichtig für die Luftfahrt und Schifffahrt. Die Förderung des Markthochlaufes entsprechender nachhaltiger Kraftstoffe (bspw. durch die aktive Nutzung des Luftverkehrsteueraufkommens) ist erforderlich. Es muss zudem dafür gesorgt werden, dass europäische Carrier durch den Einsatz von sauberen Kraftstoffen keinen Wettbewerbsnachteil erleiden.

4. Wir brauchen einen Bürokratieabbau, der die Transformation des Verkehrssektors fördert

- Wir brauchen eine neue Offensive zum Abbau von bürokratischen Hürden. Das gilt für Energie-, Verkehrs- und Digitalinfrastruktur gleichermaßen. Diese Offensive muss Bund und Länder einbeziehen und darauf abzielen, Prozesse zu beschleunigen und eine Harmonisierung in der Handhabung gesetzlicher Vorgaben herbeizuführen.
- So wird etwa der Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland durch überkomplexe Regulierungen, fragmentierte Zuständigkeiten zwischen Bund, Ländern und Kommunen sowie uneinheitlichen Vollzug gebremst. Das betrifft z. B. Netzanschlüsse, Zulassungsanforderungen, technische Anschlussbedingungen.

- Der Ausbau von multimodalen Umschlagsanlagen und die flexible Nutzung der Binnenhäfen wird durch enorm zeitaufwändige Umweltprüfungsverfahren behindert. Schienen- und Wasserstraßentransporte können dadurch nicht schnell genug angeboten werden. Durch bürokratische Hürden stellen sich also klima- und umweltpolitisch unerwünschte Ergebnisse ein.
- Aktuelle Finanzierungsregelungen und verteilte Verantwortlichkeiten für Bahnhöfe und deren Umfeld erschweren einen ganzheitlichen und nachhaltigen Ansatz zur umfassenden Modernisierung und Kapazitätserhöhung, die zum Erreichen verkehrspolitischer Ziele des Bundes notwendig ist.
- Es wird Zeit, die Wirtschaft stärker in Planungsprozesse einzubinden. Partnerschaftliches Bauen und Öffentlich Private Partnerschaften sind oft unbürokratischer und helfen, vorhandene personelle Ressourcen besser zu nutzen. Hierzu bedarf es auch eines Mentalitätswandels in den zuständigen Behörden, wo trotz vorhandener Spielräume allzu häufig konventionellen Beschaffungsformen der Vorzug gegeben wird, obwohl alternative Beschaffungsmodelle längst ihre Termin- und Kostentreue unter Beweis gestellt haben.
- Es muss ein digitales Netzkataster erstellt werden, um die bauliche Lage von Leitungen vor Ort zu erfassen. Ein zentraler Zugriff auf diese Informationen beschleunigt den Bauantrag und die Bauausführung enorm.

Wie wichtig eine funktionstüchtige Infrastruktur für unsere Volkswirtschaft ist, verdeutlichen insbesondere die Folgen des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine. Eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung unserer Volkswirtschaft, die weiterhin auf den Austausch von Waren angewiesen ist.

Die rund 170 Unternehmen aller Verkehrsträger im Deutschen Verkehrsforum bitten Sie, den erforderlichen Rahmen zu setzen, um diese Basis – eine solide finanzierte und moderne Infrastruktur – zu erhalten und zu stärken.

Für einen Austausch zu unseren Vorschlägen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums e.V.

Präsidium

Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner
(Präsidiumsvorsitzender)
Geschäftsführender Gesellschafter
INSTITUTE FOR MANAGEMENT EXCELLENCE
GmbH

Gerhard Hillebrand
Verkehrspräsident
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
(ADAC)

Uwe Brinks
Chief Executive Officer DHL Freight
DHL Freight Germany Holding GmbH

Renata Jungo Brünger
Vorstandsmitglied Integrität und Recht
Mercedes-Benz Group AG

Frank Dreeke
Vorsitzender des Vorstands
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

Holger Ketz
Vorsitzender der Geschäftsleitung
Deutschland
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Dr. Rolf Erfurt
Vorstand Betrieb
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), AöR

Wolfgang Langhoff
Vorsitzender des Vorstands
BP Europa SE

Christina Foerster
Vorstandsmitglied, Ressort Customer, IT &
Corporate Responsibility
Deutsche Lufthansa AG

Holger Lösch
Stellvertretender Hauptgeschäftsführer
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
(BDI)

Ulrike Hetzel
Mitglied des Vorstands
CTO Services, Innovation und IT
DEKRA SE

Dr. Richard Lutz
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Bahn AG

Nikolaus Graf von Matuschka

CEO HOCHTIEF Solutions AG,
Mitglied des Vorstands
HOCHTIEF Aktiengesellschaft

Müslüm Yakisan

President DACH Region
ALSTOM

Dr. Jörg Mosolf

Vorsitzender des Vorstands (CEO)
MOSOLF SE & Co. KG

Hildegard Müller

Präsidentin
Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Philip Oetker

CCO (Chief Commercial Officer)
Hamburg Süd A/S & Co KG

Andre Rodenbeck

CEO Rail Infrastructure
Siemens Mobility GmbH

Dr. Stefan Schulte

Vorsitzender des Vorstands
Fraport AG

Norbert Schüßler

Geschäftsführender Gesellschafter
Schüßler-Plan GmbH