

Einführungsstatement

Gesprächstermin DVF-Präsidium mit BM Dr. Wissing

Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner

Vorsitzender des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum DVF

17.11.2022, BMDV Berlin

Sehr geehrter Herr Bundesminister,
meine Damen und Herren,

herzlichen Dank an Sie – Herr Bundesminister Dr. Wissing –, dass Sie den Termin heute möglich gemacht haben.

Die Legislaturperiode ist gerade erst ein Jahr alt und fühlt sich doch schon viel länger an. Die Nachwirkungen der Coronakrise und vor allem der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine mit den daraus folgenden Auswirkungen auf Lieferketten, Inflation und Energiesicherheit haben die Bedingungen für die Umsetzung der Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag erschwert.

Trotz der schwierigen Umstände haben Sie und Ihr Haus zahlreiche wichtige Projekte bereits in Angriff genommen oder umgesetzt. Erarbeitet wurden

- der Masterplan Ladeinfrastruktur II
- die Digitalstrategie
- die Brückenstrategie

Beschlossen wurden

- das einheitliche deutschlandweite 49-Euro-Ticket
- die Verstetigung der Mittel für den Radverkehr

Die Beschleunigungskommission Schiene wird bald erste Ergebnisse vorlegen, der Expertenbeirat für Klimaschutz in der Mobilität wurde eingesetzt, die Arbeit an der Nationalen Hafenstrategie wurde gestartet, ebenso der Beteiligungsdialog zum Mobilitätsdatengesetz. In Brüssel haben Sie sich – neben der Elektromobilität – auch für E-Fuels eingesetzt.

Wir unterstützen alle diese Vorhaben und stellen unsere Expertise in verschiedenen Formaten gerne zur Verfügung.

Wir wissen, wie schwer es ist, Vorhaben umzusetzen, die man sich vorgenommen hat, wenn man gleichzeitig auf eine nie dagewesene Krisenkumulation mit sehr schnellen Maßnahmen reagieren muss. Wir Unternehmen der Mobilitätswirtschaft müssen es auch, und wir schätzen es, dass Sie und Ihr Haus mit uns im Dialog bleiben, was die richtigen Reaktionsmechanismen sind.

Warum haben wir Ihnen, dem Bundeskanzler und Ihren Ministerkollegen für Finanzen, Wirtschaft und Umwelt vor zwei Wochen dennoch einen Brief geschrieben?

Wir hielten dies für notwendig, weil wir unbedingt vermeiden müssen, dass Fehler der Vergangenheit wiederholt werden. In den Nullerjahren wurde der Verkehrshaushalt auf Sparflamme gesetzt. Es wurde Infrastrukturpolitik nach Kassenlage gemacht. Das hat gravierende Konsequenzen gehabt, die wir heute am Zustand unserer Straßen, Wasserstraßen und Schienenwege sehen können.

In den vergangenen Jahren hat es zum Glück einen Hochlauf der Investitionsmittel für die Infrastruktur gegeben, allerdings stehen mit den Anforderungen der klimaneutralen Transformation und umfassenden Digitalisierung des Verkehrssektors auch nicht gekannte Aufgaben vor Wirtschaft und Gesellschaft. Wenn der Investitionshochlauf jedoch nicht weitergeht, sondern es angesichts der Baukostensteigerungen zu einem realen Absinken der Investitionstätigkeit kommt, dann werden diese Aufgaben nicht zu bewältigen sein.

Dabei will ich einen Punkt ganz besonders betonen: die Verlässlichkeit der Rahmensetzung. Nur diese politische Verlässlichkeit schafft die Voraussetzungen dafür, dass die Mobilitätswirtschaft ihren Teil zur Transformation und Modernisierung leisten kann, den sie – das will ich ausdrücklich betonen – leisten will.

Natürlich freuen wir uns, dass in der Bereinigungssitzung die Mittel für die Schiene noch einmal erheblich angehoben wurden. Grundsätzlich jedoch dürfen Finanzierungslinien für wichtige Infrastruktur nicht von Ad-Hoc-Maßnahmen und Entlastungspaketen abhängig sein. Das Gleiche gilt für die Wasserstraßeninfrastruktur, die ebenfalls verlässliche Mittel braucht und nicht auf die Nutzung von deckungsfähigen Resten anderer Verkehrsträger angewiesen sein sollte. Die Straße hat sogar noch Mittel eingebüßt. Für Straße, Schiene und Wasserstraße muss es deshalb neue Finanzierungsstrukturen geben. Diese Strukturen müssen langfristig und verlässlich die notwendigen Mittel bereitstellen. Wenn diese Voraussetzungen gegeben sind, dann fließen Mittel auch ab.

Transformationsprojekte nehmen heute große Dimensionen ein. Etwa die Digitalisierung der Schiene oder der Ausbau der Ladeinfrastruktur. Dafür müssen sie vom Zielbild hergedacht und zu Ende ausfinanziert werden, sonst können sie ihre Transformationswirkung nicht entfalten. Wenn das aber so ist, dann braucht es unbedingt eine solide Planungsgrundlage, hinterlegt mit einem realistischen Finanzbedarf, was aktuell nicht der Fall ist, weil alte Pläne fortgeschrieben werden.

Verlässliche Rahmenbedingungen brauchen wir auch, wenn wir über die Themen Wettbewerbsfähigkeit und Innovation sprechen: Regulierung muss so angelegt sein, dass neue technologische Lösungen und Produktionsstrukturen für einen emissionsarmen Verkehr unterstützt und nicht konterkariert werden. Es ist begrüßenswert, dass Sie sich für die Möglichkeit von EFuels auch im Straßenverkehr eingesetzt haben. Auch auf europäischer Ebene müssen verschiedene Pakete so aufeinander abgestimmt werden, dass es nicht erst zu einer wettbewerblichen Schieflage kommt, bevor dann die Maßnahmen ergriffen werden, die dem entgegenwirken sollen. Als Beispiel sei hier der Luftverkehr genannt, der genügend freie Zertifikate braucht, um die Einführung von SAF-Quoten wettbewerblich abzufedern.

Zur Verlässlichkeit hinsichtlich des Innovationspfades gehört auch, dass politische Maßnahmen wie Entlastungs- oder Konjunkturpakete, die der Abfederung von Krisen dienen, nicht

zu einer Abschwächung von Signalen auf dem Weg zur Klimaneutralität führen. Das bringt nicht nur die Gefahr von Verzögerungen oder gar Fehlinvestitionen bei Unternehmen mit sich, sondern kostet auch Akzeptanz für die Klimatransformation bei den Bürgerinnen und Bürgern.

Innovation muss auch bereits bei Ausschreibungen von öffentlichen Infrastrukturprojekten mitgedacht und eingepreist werden. Dies gilt etwa für die Anwendung digitaler Instrumente im gesamten Beschaffungs- und Entstehungsprozess von Infrastruktur.

Und nicht zuletzt ist eine neue Offensive zum Abbau von bürokratischen Hürden notwendig. Das gilt für Energie-, Verkehrs- und Digitalinfrastruktur, für Bund, Länder und Kommunen gleichermaßen. Diese Offensive muss darauf abzielen, Prozesse zu beschleunigen und eine Harmonisierung in der Handhabung gesetzlicher Vorgaben herbeizuführen. Eine Beschleunigung im Bereich der Bürokratie setzt jedoch voraus, dass dort genügend Menschen arbeiten. Vor diesem Hintergrund sehen wir mit Sorge, dass der mühsame Personalaufbauprozess der letzten Jahre in den Behörden und Verwaltungen im Verkehrsbereich nun ins Stocken gerät. Beschleunigung ist eben nicht NUR eine Frage der rechtlichen Rahmenbedingungen – wobei wir ausdrücklich würdigen, dass die Bundesregierung ein so großes Gewicht auf dieses Thema legt. Beschleunigung hängt aber auch von den Menschen ab, die sie durchführen müssen.

In der Gesamtschau klingt die Kernaussage unseres Anliegens zwar paradox, ist aber wahr: Je länger die politischen und finanziellen Linien, die wir ziehen, umso schneller und kosteneffizienter können wir Erhalt und Modernisierung der Infrastruktur umsetzen.

Jede Unterstützung, die wir aus Ihrem Haus dafür bekommen, ist sehr wichtig, damit wir das gemeinsam schaffen.

[Überleitung zu Statements der P-Mitglieder]

* * *