

Mehr Vertrauen wagen!

Deutschland hat seine Klimaziele 2022 erreicht. Zu verdanken ist dies einem krisenbedingtem Rückgang der Emissionen aus der Industrie. Der Verkehrssektor hat zur Minderung nichts beigetragen. Anstatt sich mit aller Kraft der Instandsetzung der Infrastruktur und der Transformation des Sektors zuzuwenden, hat sich die Koalition verhakelt: Die mehrmalige Verschiebung des dringend notwendigen Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich zeigt, dass über die richtigen Dinge an der falschen Stelle gestritten wird. Statt sich schnell auf Eckpunkte für einen Bundeshaushalt zu einigen, der die dringend notwendigen Investitionen in alle Verkehrsträger absichert, werden Briefe von Ressortministern veröffentlicht. Hinter all dem wird ein Mangel an Vertrauen sichtbar.

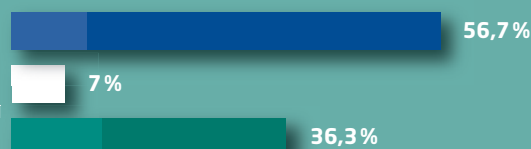
Wer glaubt, auf diese Weise politische Ziele erreichen zu können, irrt. Der Mangel an Vertrauen ist gefährlich für den Wohlstand unseres Landes, für das Klima und für die Zukunft unserer Kinder. Es wird Zeit, dass die Koalitionspartner Vertrauen wagen und die dringenden Entscheidungen treffen – zur Erfüllung der Ziele, die sie selbst aufgeschrieben haben. Viele Koalitionsvorhaben im Verkehrsbereich harren noch der Umsetzung.

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

Foto: © Adobe Stock

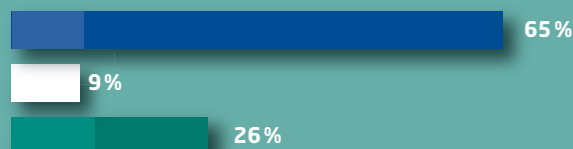
Infrastrukturvorhaben schneller umsetzen

Sollte Ihrer Meinung nach dabei auch der Neubau von Autobahnen beschleunigt werden?



Civey-Umfrage für DVF vom 22.-23.3.2023, 2.500 Personen ab 18 Jahren befragt

Sollte Ihrer Meinung nach dabei auch der Ausbau von Autobahnen beschleunigt werden?



■ ja, auf jeden Fall ■ eher ja ■ Unentschieden ■ eher nein ■ nein, auf keinen Fall

Civey hat für DER SPIEGEL vom 10.-23.1.2023 5.000 Bundesbürger ab 18 Jahren befragt



Zum vollständigen Umfrageergebnis

Das Meinungsforschungsinstitut Civey hat Ende März im Auftrag des DVF mehr als 2.500 Personen über 18 Jahren dazu befragt, ob auch der Neubau von Autobahnen beschleunigt werden soll. Fast 57% sprachen sich dafür aus.

Eine bereits vorhandene Umfrage vom Januar 2023 zur Frage eines beschleunigten Ausbaus von Autobahnen (Grafik 2) zeigt eine noch höhere Zustimmung: Fast zwei Drittel waren dafür, bereits vorhandene Fernstraßeninfrastruktur für höhere Verkehrsbelastungen zu ertüchtigen. Unser Appell an die Bundesregierung, beschlossene Infrastrukturprojekte aller Verkehrsträger schneller zu planen, genehmigen und bauen, findet auch in der Bevölkerung Rückhalt. Neben den gesetzlichen Rahmenbedingungen gibt es übrigens noch drei weitere große und unverzichtbare Beschleuniger: eine langfristige und auskömmliche Finanzierung, genügend Arbeitskräfte für Planung, Genehmigung und Umsetzung sowie einen wirklich effektiven Bürokratieabbau. Die Bundesregierung darf diese Helfer nicht vergessen.

Zukunftsinvestitionen sind nicht verhandelbar!

Um die Klimaziele zu erreichen, die Abwanderung der Industrie zu verhindern und für Teilhabe und Wohlstand zu sorgen, müssen Schiene, Straße und Wasserwege gleichermaßen erneuert, modernisiert und ausgebaut werden. Diese Zukunftsinvestitionen sind nicht verhandelbar. Die Koalition hat für das erste Regierungsjahr eine Halbierung der Planungs- und Genehmigungszeiten versprochen. Passiert ist bis heute zu wenig.

Es geht darum, die Verkehrsträger vorausschauend an eine Verlagerungsstrategie anzupassen, Windkraft- und Solaranlagen ans Netz zu bringen, Tank- und Ladeinfrastrukturen bereitzustellen, Mobilfunk- und Breitbandverbindungen in die Fläche zu tragen. Die für 2030 und 2045 gesetzten Klimaziele können nur mit einem gemeinsamen Kraftakt von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft erreicht werden. Zwar werden dieses Jahr rund 19 Milliarden Euro in die Verkehrswege investiert, auch der Klima- und Transformationsfonds wurde aufgestockt, doch die Inflation frisst die Erhöhungen auf. Erschwerend wirken sich die extrem langen Planungs- und Genehmigungszeiten aus.

Für den kommenden Bundeshaushalt 2024 kommt es nun darauf an, die Ampel für die notwendigen Zukunftsinvestitionen in den Bereichen Mobilität, Digitales und Energie auf Grün zu stellen und gleichzeitig eine ausreichende infrastrukturelle Grundversorgung sicherzustellen. Neben dem Ausgleich der Kostensteigerungen geht es dabei auch um die Anforderung an die Resilienz der Infrastruktur, sowohl aus Sicherheitserwägungen heraus, als auch gegenüber den zunehmenden Auswirkungen des Klimawandels.

■ **Baukostensteigerungen in den Budgets ausgleichen.** Alleine die Kostensteigerungen in 2021 und 2022 haben zu einer realen Budgetlücke von 4,3 Milliarden Euro, die ausgeglichen werden muss, damit die Investitionen nicht real sinken. Zusätzlich müssen die Investitionslücken bei den Autobahnbrücken, beim Bestandsnetz von Straße, Schiene und Wasserstraße und beim verlagerungsgerechten Schienennetz geschlossen werden.

■ **Planungssicherheit und Verbindlichkeit schaffen.** Die Bauwirtschaft, Planungsbüros und Infrastrukturbetreiber müssen ihre

Kapazitäten und Maschinen hochfahren und benötigen dafür Garantien, welche Projekte in den nächsten Jahren realisiert werden. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen machen diesen „Deal-Flow“ greifbar. Sie sollten auch für Straße und Wasserstraße angewendet werden. Das DVF plädiert für Fonds. Übergangsweise müssen ausreichende Verpflichtungsermächtigungen das Vertrauen in den Investitionshochlauf herstellen.

■ **Digitalisierung mitplanen und -finanzieren.** In den Budgets ist der Hochlauf der Digitalisierung bei allen Verkehrsträgern nicht erkennbar. Digitale Schiene, Intelligente Straße und Leitsysteme für die Wasserstraße müssen sich in den Haushaltslinien wiederfinden, damit auch dort der breite Rollout starten kann.

■ **Klimaschutz braucht Planungssicherheit.** Elektromobilität und Ladeinfrastruktur müssen ebenso wie e-Fuels und Wasserstoff hochlaufen, um die Transformation des Mobilitäts- und Logistiksektors aktiv zu flankieren. Die verlässliche Weiterführung der Förderprogramme und handhabbare Förderrichtlinien sind hierfür unerlässlich.

■ **Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen.** Der Erhalt und Ausbau der Infrastrukturen für Verkehr, Energie und Digitalisierung brauchen ebenso wie die Erzeugung erneuerbarer Energien schlanke Verfahren und kurze Genehmigungsfristen. Dazu müssen die vorliegenden Vorschläge der Expertenkommissionen zügig umgesetzt werden. In einem ersten Schritt muss eine Stichtagsregelung als juristischer Redaktionsschluss für die zugrunde zulegenden materiellen Umweltstandards wirken.





Foto: © Deutsche Bahn AG/Oliver Lang

Dem Fachkräftemangel wirksam begegnen

Seit Jahren schon klagen Logistikwirtschaft, Baugewerbe und ÖPNV über einen Mangel an Fahrzeugführern, IT-Fachkräften und Ingenieuren. Ausbildungsbetriebe verzeichnen immer weniger BewerberInnen. Aus demographischen Gründen wird sich das Problem weiter verschärfen. Das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) schätzt, dass von Jahr zu Jahr 400.000 Fachkräfte mehr fehlen werden, eine wirkliche Wachstumsbremse, wie Umfragen des DIHK zeigen, der das entgangene Wertschöpfungspotenzial mit knapp 100 Milliarden Euro beziffert.

Für den Verkehrssektor bedeutet das: zunehmende Probleme bei Instandhaltung, Erneuerung und Modernisierung der Infrastruktur, Verlangsamung der Transformationsgeschwindigkeit, Wettbewerbsnachteile für Unternehmen am Standort Deutschland. Hinzu kommt durch die zunehmende Elektrifizierung und Automatisierung des Sektors eine Verschiebung der Qualifikationsanforderungen.

Die Bundesregierung hat eine Fachkräftestrategie erarbeitet und eine Nationale Weiterbildungsstrategie, eine Novellierung des Fachkräfteeinwanderungsgesetzes sowie Initiativen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen vorgelegt und flankierende Maßnahmen zur Ausweitung des Arbeitsvolumens ergriffen. In einzelnen Ministerien werden ebenfalls Initiativen zur Um- und Weiterqualifizierung gefördert. Die Unternehmen der Transportwirtschaft leisten selbst Beträchtliches, um Mitarbeiter zu gewinnen, zu qualifizieren und zu halten. Aus Sicht des DVF ist dem Thema Fachkräftemangel nur beizukommen, wenn der Lösungsansatz mehrgleisig ist, also sowohl auf Zuwanderung, Ausweitung des Arbeitsvolumens, Bildung und Ausbildung sowie auf Attraktivierung der Berufe zielt. Über die bereits angestoßenen richtigen politischen Initiativen und Handlungsfelder hinaus sind aus Sicht des DVF weitere Maßnahmen wichtig:

- Weitere Entbürokratisierung der Fachkräftezuwanderung nach Deutschland
- Nationale Kraftanstrengung zur Verbesserung der schulischen Bildung
- Freisetzung von Arbeitsvolumen durch Entbürokratisierung in Verwaltung und Unternehmen
- Verstetigung der Stellenpläne und des Stellenaufwuchses in den für Planung und Genehmigung zuständigen Behörden und Ämtern
- Voraussetzungen für weitere Digitalisierung und Automatisierung schaffen
- Aufsetzen einer Exzellenzinitiative für mobilitätsaffine Lehrstühle
- Erarbeiten einer Ressortstrategie Digitales und Verkehr mit den Elementen Analyse, Prognose, Erarbeitung von Handlungsfeldern und Monitoring zusammen mit den Stakeholdern
- Fortsetzen erfolgreicher Förderinstrumente wie dem Zukunftsfonds Automobilindustrie

Wasserstraßen besser nutzen und fördern

Der Bund will mehr Güter auf den klimafreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße verlagern. Die Steigerung des Modal Split-Anteils der Binnenschifffahrt erfordert allerdings konsequente Investitionen und kein Auf-und-Ab der Haushaltslinie. Verschiedene Verbände und Unternehmen haben daher über die Initiative System Wasserstraße (ISW) ein Impulspapier zu Stärkung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und der Infrastrukturinvestitionen erarbeitet. Das DVF ist daran beteiligt.

Deutschland braucht ein leistungsfähiges System Binnenwasserstraße. Dabei stechen drei Anforderungsfelder hervor:

- Die Versorgung der Industrie
- Die Versorgung Deutschlands in der Fläche mit Kraftstoffen und Energieträgern
- Verkehrsverlagerung und Klimaschutz

Der Zustand und Modernitätsgrad der Wasserstraßen entsprechen nicht diesen Anforderungen. Das betrifft die physische Verkehrsinfrastruktur und die erforderliche Digitalisierung. Zudem hat der Bund dies



Foto: © BLG LOGISTICS

Jahr die Investitionsmittel für die Wasserstraße deutlich unter die erforderliche Haushaltslinie gesenkt. Damit droht eine Verschlechterung der Situation und Abwendung der Nutzer von der Wasserstraße. Nach Berechnungen der ISW müssen Mittel in Höhe von mindestens zwei Milliarden Euro jährlich bereitgestellt werden, um den Substanzverlust der Wasserstraßen zu stoppen, die baulichen Anlagen und Gewässer zu sanieren, sie bedarfsgerecht zu erhalten und auszubauen.

Ein SOLL/IST-Vergleich für die letzten Jahre zeigt, dass die erforderliche Erneuerung der Wasserstraßeninfrastruktur mit dem bisherigen Tempo nicht funktionieren wird:

Bauwerke	Erneuerungsbedarf in den nächsten 10 Jahren (Stand 2016)	Seit 2016 realisierte Ersatzbauwerke	Durchschnitt pro Jahr (Ist)	Durchschnitt pro Jahr (Soll)
Schleusen*	50	5	0,8	3
Wehre*	30	1	0,15	3
Düker und Durchlässe	45	9	1,5	4,5
Brücken	110	30	5	11
Erneuerungsbedarf insgesamt	250	45	7,5	24

[Datenquelle: WSV]

Bereits der Verkehrsinfrastrukturbericht 2015 zeigte, dass bei vielen Stahlbauwerken die Restnutzungsdauer von 40 Jahren überschritten ist. Gleiches gilt für Massivbauten mit Baujahr 1950 und älter. Bauwerke in nicht ausreichendem oder gerade noch ausreichendem Zustand: Schleusenanlagen = 85 %, Wehranlagen = 73 %, Brücken = 49 %.

Nach DVF-Eischätzung sind jetzt notwendig:

- Eine mehrjährige, verlässliche Festschreibung dieser Investitionslinie, verbunden mit Qualitätszielen hinsichtlich der Leistung und Nutzbarkeit der Infrastruktur,
- mehr operative Ressourcen, mehr Flexibilität, bessere Möglichkeiten der Personalgewinnung und -bindung für die WSV,

flankiert von einer Beschleunigung bei Planen und Bauen durch ein einfacheres Verfahrensrecht und materielles Recht für den Verkehrswegebau. Die genannten hohen Anforderungen können nur erfüllt werden, wenn die zentrale, für das Management der Binnenwasserstraßen zuständige Organisation finanziell planungssicher und organisatorisch flexibel aufgestellt ist. Die funktionale Verselbständigung des operativen Teils der WSV, verbunden mit einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, kann die Lösung dieser Herausforderung sein. Das Initiativpapier der ISW will den Anstoß zu dieser Diskussion geben. Dass die Belegschaft der WSV bereits eine sehr aufwändige und schwierige Reform durchlaufen hat, wird dabei ausdrücklich anerkannt.

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