

Bundestagswahl-Maßnahmen-Tracker

Datum: 03.10.2023

Investitionsmittel des Bundes dauerhaft auf mindestens 19 Mrd. EUR jährlich aufstocken

Investitionsmittel des Bundes dauerhaft auf mindestens 19 Mrd. EUR jährlich aufstocken, um den Bundesverkehrswegeplan 2030 adäquat zu finanzieren. Dies entspricht dem jährlichen Durchschnitt zur Umsetzung der Bundesverkehrswegeplan (BVWP)-Prioritäten ohne Nachholbedarf seit 2016, ohne durchschnittliche jährliche Teuerung von 2,5% und ohne Risikopuffer.



ÖPNV und kommunale Verkehrsinfrastruktur weiter stärken

Dazu müssen die Investitionsmittel nicht nur verstetigt, sondern weiter ausgebaut werden. Der Beitrag des Bundes für den Erhalt der kommunalen Infrastruktur ist langfristig zu sichern, indem die Zusatzmittel aus den Bund-Länder-Finanzverhandlungen im Umfang der bisherigen Entflechtungsmittel bei den Ländern zweckgebunden werden. Durch die Corona-Pandemie bedingte Einnahmeausfälle dürfen nicht zu einem Investitionsrückstau im ÖPNV oder bei der kommunalen Verkehrsinfrastruktur führen und müssen daher auch mittelfristig ausgeglichen werden. Für einen attraktiven und bedarfsgerechten ÖPNV müssen Modernisierung, Digitalisierung und Elektrifizierung durch gezielte Investitionsprogramme weiter vorangetrieben werden.



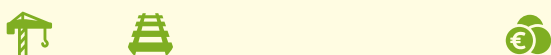
Finanzierung für die Bundesfernstraßen langfristig absichern

Pandemiebedingt sinkende Mauteinnahmen müssen dafür bedarfsgerecht kompensiert werden. Der mehrjährige Einsatz von Investitionsmitteln zur Durchfinanzierung von Projekten über die Autobahngesellschaft des Bundes muss sichergestellt werden. Die Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Fernstraßen ist beizubehalten – auch um die Nutzerakzeptanz weiter zu gewährleisten.



Schienerverkehrsstandort Deutschland stärken

Die Basis für eine leistungsfähigere und dynamisch wachsende Schiene ist eine moderne, robuste und engpassfreie Infrastruktur. Dazu muss der Bestand erhalten und modernisiert sowie gleichzeitig die Kapazität beschleunigt ausgebaut werden. Die dafür nötigen Investitionen sind langfristig zu sichern und flexibel zwischen den Finanzierungsprogrammen wie z. B. Bedarfsplan, Digitalisierung sowie kleinere und mittlere Maßnahmen nutzbar zu machen. Idealerweise sollten die Mittel gebündelt werden, bspw. in einem Fonds nach Vorbild der Schweiz. Das erfolgreiche Konzept der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist weiterzuführen. In Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen müssen die volkswirtschaftlichen Vorteile aller Maßnahmen gemeinsam stärker berücksichtigt werden, denn in der Summe zahlen Programme wie der Deutschlandtakt, die Digitale Schiene Deutschland, attraktive Bahnhöfe und das automatische Rangieren alle auf einen attraktiveren und damit wettbewerbsfähigeren Schienenverkehr ein.



Schifffahrtsstandort sichern, Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen gewährleisten

Die Haushaltslinie dafür muss durch eine „LuFV Wasserstraße“ als Selbstverpflichtung des Bundes festgeschrieben werden. Dazu muss der Gewährleistungsauftrag Bundeswasserstraße im Grundgesetz verankert werden. Zur Umsetzung sollte der Bund einen Finanzierungsplan mit der Laufzeit von zehn Jahren aufstellen und die angestrebten Qualitätsstandards sowie deren Kontrolle und Reaktionsmechanismen im Bundeswasserstraßengesetz fixieren. Ebenso geht es um die Prüfung von partnerschaftlichen Beschaffungsvarianten, die bei anderen Verkehrsträgern bereits erfolgreich eingesetzt werden. Die Personalausstattung und Effizienz der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) müssen weiter gesteigert werden. Darüber hinaus geht es auch darum, die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes durch eine solide Infrastruktur aufrechtzuerhalten. Der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen muss dafür mit Priorität vorangetrieben werden.



Kontinuierlich höhere Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze einfordern.

Der Bund muss sich in Brüssel dafür einsetzen, dass der reguläre EU-Haushalt und das Infrastrukturfinanzierungsinstrument Connecting Europe Facility (CEF) aufgestockt werden, statt auf eher unbeständige Konjunkturprogramme wie EFSI und Next Generation EU zu setzen.



Verkehrsinvestitionsbericht zu einem Verkehrsinfrastrukturbericht weiterentwickeln

Dazu muss der Bund ein Analysetool für die Bedarfsermittlung und Bestandsbewertung schaffen und schrittweise Transparenz hinsichtlich des Zustandes des Verkehrswegenetzes herstellen: - mit geringem bürokratischen Aufwand die vorhandenen Informationen von Bund, Ländern und Kommunen zusammentragen und konsolidieren - Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur auf Basis ausgewählter Qualitätsindikatoren dokumentieren - Schwachstellen in den Verkehrsnetzen identifizieren - Nachholbedarf an Investitionen verdeutlichen - Finanzbedarf für ein festgelegtes Qualitätsniveau offenlegen - Priorisierung der Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen aus dem Bedarf ableiten, sowie - bereits getätigte Investitionen (ex post) regelmäßig qualitativ bewerten, vor allem hinsichtlich der erzielten Netzwirkung und Engpassbeseitigung, tatsächlichem Nutzen/Kosten-Verhältnis und Kosteneinhaltung; eine Datenanalyse muss die Lernkurve hinsichtlich Priorisierungs- und Bewertungsverfahren verbessern.



BVWP transparenter gestalten, Prioritäten umsetzen

Es geht vor allem darum, die vorhandenen Prioritäten in eine Rangfolge zu bringen und mit einem realistischen Finanzbedarf zu unterlegen: - Priorisierung aufrechterhalten und bei der Umsetzung eine klare Rangfolge der Projekte nach Nutzen/Kosten-Verhältnis einhalten - Finanzbedarf realistisch darstellen und über Szenarien Anhaltspunkte für notwendige Risikopuffer geben - beim Deutschlandtakt sowohl die Bedarfe steigender Personen- als auch Güterverkehre berücksichtigen und die erforderlichen Finanzierungsinstrumente schaffen - Zusätzlichen Resilienz-Parameter für die Projektbewertung einführen, der den Einfluss einer Maßnahme – wie der Elektrifizierung einer Teilstrecke im Schienennetz – auf die Resilienz des Gesamtnetzes widerspiegelt.



Planung und Koordinierung der Baustellen verbessern

Mit zunehmender Bautätigkeit und Nachfrage steigt die Störanfälligkeit des Verkehrsnetzes. Dem ist durch eine bessere Baustellenplanung entgegenzuwirken. Dabei müssen ebenfalls die Interessen von Infrastrukturbetreibern und -nutzern abgeglichen werden. Auch in den Städten gilt es die ÖPNV-Belange in die Koordination der Baustellen umfassend einzubeziehen.



Über- und Mehrjährigkeit sicherstellen

Um Planungssicherheit über die gesamte Bauphase von Projekten zu schaffen, ist eine gesicherte über- und mehrjährige Bereitstellung von Finanzmitteln auf Projektebene nötig – im Idealfall in Selbstbewirtschaftung. Vorbild hierfür ist die Verfahrensweise in der Schweiz. Ausgabereste müssen in den Folgejahren projektscharf weiter zur Verfügung stehen. Finanzmittel für die Erhaltung des Bestandsnetzes sind nach dem Vorbild der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für den Schienenverkehr (LuFV) auch für Straße und Wasserstraße sowie für den ÖPNV langfristig planungssicher festzuschreiben.



Finanzmittel bündeln und zweckbinden

Erforderlich sind die Zusammenführung der verfügbaren Investitionsmittel, beispielsweise in Sondervermögen oder in Infrastrukturgesellschaften zur Selbstbewirtschaftung. Ebenso notwendig ist eine strikte Zweckbindung der Einnahmen aus Nutzerfinanzierung.



Prinzip der Lebenszyklusorientierung umsetzen

Beim Bau und der Bewirtschaftung von Verkehrswegen sind die Kosten über den Lebenszyklus hinweg anzusetzen, vollständige Projektkosten bereits zum Zeitpunkt der Planung und Investitionsentscheidung mit einzukalkulieren und Risikopuffer vorzusehen.



Planungsfonds einführen

Vorplanungen von Projekten sind über Planungsfonds für alle Verkehrsträger und den ÖPNV kontinuierlich sicherzustellen, um einen sinnhaften Mittelabfluss zu gewährleisten. Planungsfonds sollten auf Bundes- und Landesebene eingerichtet werden und sich an den Prioritäten des BVWP orientieren.



Frühzeitige angemessene Bürgerbeteiligung umsetzen

Frühzeitige angemessene Bürgerbeteiligung umsetzen, um Konfliktpunkte zu identifizieren und zu klären. Dabei sollten die Interessen der direkt betroffenen Bürger Vorrang gegenüber Verbandsklagen haben.



Vereinfachung und Straffung von Verfahren fortsetzen

Bei kleinräumigen Maßnahmen sind dies beispielsweise ein Verzicht auf den Erörterungstermin oder eine Umweltverträglichkeitsprüfungs (UVP)-Freistellung. Möglich wäre auch eine Genehmigungsfreiheit bei kleinen und mittleren Projekten wie Umbaumaßnahmen an Empfangsgebäuden und Stromleitungen oder bei der Herstellung der Barrierefreiheit. Behörden sollten vorhandene Spielräume zur Beschleunigung stärker ausschöpfen. Hierzu sind Regelungen in das allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz zu überführen und Unklarheiten über Begründungserfordernisse zu beseitigen. Außerdem geht es darum, Entscheidungskompetenzen im Rahmen der Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren zu bündeln und Doppelprüfungen zu vermeiden.



Stichtagsregelung einführen

Um Beschleunigungspotenziale zu heben, sollte in Abhängigkeit der EuGH-Entscheidung ein Stichtag für Einwände/Klagen von Betroffenen festgeschrieben werden (materielle Präklusion). Ebenso sollte ein „Redaktionsschluss“ für die anzuwendende Gesetzgebung für Bauprojekte festgelegt werden (Option: generelle Festschreibung des Termins auf das Ende der Öffentlichkeitsbeteiligung). Ein Gutachten des Normenkontrollrats sollte hierzu die Potenziale prüfen.



Materielles Recht reformieren

Da darüber hinaus Beschleunigungsmöglichkeiten auf Ebene des Verfahrensrechtes mit den vorliegenden Reformgesetzen weitestgehend ausgeschöpft sind, muss das materielle Recht reformiert und Stichtagsregelungen auf diesem Wege eingeführt werden: - Deregulierung prüfen auf EU-Ebene: Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie, Vogelschutz-Richtlinie, Wasserrahmenrichtlinie; Anpassung prüfen auf nationaler Ebene: bspw. Denkmalschutz, Immissionsschutz, Naturschutzrecht - Kurzfristig: Erarbeitung von Konventionen und Standardisierungen auf untergesetzlicher Ebene prüfen (z. B. Erarbeitung einer Artenschutzkonvention), um Unschärfen zu kompensieren, bundesweit einheitliche Bewertung zu ermöglichen und die zeit- und kostenintensive fallbasierte Vorgehensweise mit Gutachtern und Leitfäden zu vermeiden - Darüber hinaus: Standardisierung von Planungsprozessen und UVPs und Hinterlegung von Standards bei der Bundeskompensationsverordnung, verbindliche und bundesweit einheitliche Standards für den Artenschutz.



Vereinfachungen für Ersatzneubauten ausweiten

Dabei ist zu prüfen, inwieweit auch geringfügige Anpassungen aufgrund von Kapazitätserweiterungen (z. B. Brückenbauwerke) einbezogen werden können. Ebenso wichtig sind entsprechende Vereinfachungen in den Bereichen Leitungsbau, Energie (z. B. Windkraftanlagen) und Mobilfunkinfrastruktur.



Übererfüllung von EU-Standards bei Umsetzung in deutsches Recht vermeiden

Dies gilt insbesondere für das Umweltbehelfsrecht. Zudem sollten Spielräume stärker begrenzt werden, auch mit Blick auf Klagebefugnisse von Verbänden. So sind Verbände derzeit nur durch ihren Satzungszweck gebunden und können Klagen daher thematisch breit über die eigentliche Interessenssphäre hinaus aufstellen.



Ausbau an Planungs- und Genehmigungskapazitäten

Ausbau an Planungs- und Genehmigungskapazitäten in der Verwaltung und an den Gerichten. Dabei sollten neben Planungspersonal der öffentlichen Hand private Planungs- und Ingenieurbüros eingesetzt werden, um Spitzen abzudecken und Prozesse zu beschleunigen. Ebenso sollte das neue Instrument des externen Projektmanagers genutzt werden.



Rollenverteilung schärfen

Bei der Realisierung von Infrastrukturprojekten kommt es auf eine klare Rollenverteilung an: Der Staat sollte sich weitgehend auf seine Rolle bei der Genehmigung und Daseinsvorsorge konzentrieren. Planung und Ausführung erfolgen durch die Verkehrs-, Planungs- und Bauunternehmen. Die bestehenden vergaberechtlichen Möglichkeiten, die zum Beispiel der „Wettbewerbliche Dialog“ oder funktionale Ausschreibungen bieten, sollten stärker genutzt werden. Verzögerungen und Baupreissteigerungen werden so vermieden.



Risikopuffer und Projektdatenbanken nutzen

Nach der Flyvbjerg-Methode können Rahmendaten zu vergangenen, bereits umgesetzten Projekten hinsichtlich Kostentreue, Zeitaufwand und Risiken erfasst und geplante Projekte daran gemessen werden. Anschließend wird die Realitätsnähe des Projektes überprüft und ein entsprechender Risikopuffer definiert.



Bestehende Infrastruktur an Straßen, Schienen und Wasserstraßen sowie im Luftverkehr digital nachrüsten

Bestehende Infrastruktur an Straßen, Schienen und Wasserstraßen sowie im Luftverkehr digital nachrüsten und „intelligent“ machen (z. B. Ausrüstungsstandards für Autobahnen, Leit- und Sicherungstechnik wie ETCS / ERTMS, Communication-Based Train Control (CBTC) im Nahverkehr, Ausbau des River Information Systems (RIS) und Single European Sky (SES)).



Digitalisierungskomponenten bei Investitionsprogrammen vorsehen

Ausschreibungen und Kostenansätze der öffentlichen Hand müssen eine Ergänzung für intelligente Infrastruktur und Telematik-Systeme beinhalten.



Building Information Modelling (BIM) ausbauen

Building Information Modelling (BIM) ausbauen und die Digitalisierung der Prozesse verstärken, insbesondere auch im Bereich der öffentlichen Hand. Für die digitale Zusammenarbeit sind die infrastrukturellen und personellen Voraussetzungen zu schaffen.



Zentrales Baustellenmanagement realisieren

Daten zu Baumaßnahmen sind verkehrsträgerübergreifend auszutauschen, um Engpässe zu vermeiden.



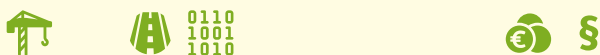
Infrastruktur- und Raumdaten zusammenführen

Infrastruktur- und Raumdaten zusammenführen und stetig analysieren, um frühzeitig Bauhemmnisse sowie potenzielle Gefahren und Verzögerungen zu identifizieren.



Übergang der Auftragsverwaltung in die Autobahngesellschaft fortsetzen

Dafür sind die Schnittstellen zwischen Landesstraßenbauverwaltung, den Niederlassungen und der Zentrale der Autobahngesellschaft weiter zu optimieren (langfristig einheitliche Digitalisierung, integrierte Baustellenplanung, ...). Die Ausweitung der Zuständigkeit auch für größere Bundesstraßen ist weiterhin zu prüfen.



Finanzierung langfristig absichern

Der Zugriff auf Nutzerentgelte, Steuermittel und kurzfristige, begrenzte Kredite ist sicherzustellen, Mautausfälle sind auszugleichen. Projekte müssen planungssicher durchfinanziert sein.



ÖPP als Beschaffungsvariante einbeziehen

Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) und andere partnerschaftliche Instrumente haben sich als Beschaffungsvariante bewährt. Der Einsatz des Beschaffungsweges ist auf Projektebene im Wettbewerb zur konventionellen Beschaffungsvariante zu prüfen und sollte bei Gleichwertigkeit und unter Wahrung von Transparenz und Wirtschaftlichkeit zur Anwendung kommen, wenn dieser mindestens ebenso wirtschaftlich ist.



Ausbau der digitalen Netze nachfragegerecht und flächendeckend sicherstellen

Die Priorität liegt auf der leistungsfähigen Abdeckung von Verkehrswegen und Knotenpunkten einschließlich Schienennetz und Wasserstraßen. Es muss ein schrittweises Upgrade des mobilen Datennetzes vorgenommen werden, zunächst mit vollständiger Flächendeckung mindestens auf LTE-Standard bis Ende 2021 und einer prioritären Aufrüstung der Magistralen und Knotenpunkte auf 5G. Die in den Versteigerungsbedingungen 2019 festgeschriebenen beiden Versorgungsziele für die Verkehrswege bis Ende 2022 und Ende 2024 sind unbedingt einzuhalten. Ebenso wichtig ist ein zügiger flächendeckender Ausbau des Glasfasernetzes mit prioritärer Versorgung der Verkehrsknotenpunkte.



Controlling und Förderung des Netzausbaus sicherstellen

Erfolgsfaktor ist ein konsequentes Controlling und Enforcement der Ausbauziele durch die Bundesnetzagentur (BNetzA). Notwendig ist auch eine stärkere Koordinierung von Breitband- und Mobilfunkförderung insbesondere zur Abdeckung der Versorgungslücken im ländlichen Raum, bspw. über eine Stärkung des Gigabit-Büros des Bundes.



Netzkataster bei den Kommunen einrichten.

Um Verzögerungen und Beschädigungen vorhandener Leitungen bei Baumaßnahmen zu verhindern und die Verlegung zu beschleunigen, ist die bauliche Lage aller Leitungen und damit der Ausbaustand über ein Netzkataster der Kommunen transparent zu halten.



Mehrfachregulierung im Bereich Mobilitätsdaten vermeiden

Mehrfachregulierung im Bereich Mobilitätsdaten vermeiden, indem die delegierte EU-Verordnung 2017/1926 als Grundlage für die Verpflichtung zur Datenfreigabe genutzt wird. Dadurch kann die Ungleichbehandlung von privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen im Zuge der Public Sector Information (PSI)-Richtlinie verhindert werden. Verkehrsunternehmen und neuen Mobilitätsanbietern sollte ein Datenaustausch auf freiwilliger Basis ermöglicht werden. Eine pauschale Verpflichtung zur Datenweitergabe von strategischen Betriebsdaten und kommerziellen Marktdaten ist abzulehnen.



Nationalen Datenzugangspunkt (NAP) ausbauen

Aus dem Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM) heraus weiterentwickeln, Echtzeitinformationen sind zu ergänzen und die Vernetzung mit anderen europäischen Zugangspunkten sicherzustellen.



mCloud weiterentwickeln

mCloud weiterentwickeln und vor Ort durch Datenkoordinatoren vorantreiben. Ziel muss sein, innovative Geschäftsmodelle zu unterstützen und bestehende Lücken im öffentlich verfügbaren Datenbestand zu schließen.



Nutzungsspektrum der Mautdaten erweitern

Nutzungsspektrum der Mautdaten erweitern im Einklang mit dem Datenschutz. Dies unterstützt nicht nur Verkehrsprognosen, sondern ermöglicht bspw. auch das Kapazitätsmanagement der Lkw-Stellplätze, Potenzialanalysen für den Kombinierten Verkehr oder den Verkehrsinfrastrukturbericht.



Rechtssicherheit bei den Anforderungen an die Datensicherheit schaffen

Unternehmen müssen zweifelsfrei herleiten können, welche Daten zu schützen sind. Die Umsetzung der IT-Sicherheit liegt in der Verantwortung der Unternehmen. Die staatlichen Auflagen an Schutzniveaus sind auf eindeutig zu definierende Anlagen kritischer Infrastrukturen zu begrenzen. Sanktionsmaßnahmen müssen dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit entsprechen.



Stärkung der Bundesinstitution für den Datenschutz

Die Auslegung der Datenschutzbestimmungen muss bundeslandübergreifend einheitlich erfolgen. Zulassungen für datenbasierte Anwendungen müssen bundesweit von den jeweiligen Landesbehörden anerkannt werden. Dazu ist die Rolle des/der Bundesbeauftragten für den Datenschutz zu stärken.



Rechtsrahmen für Automatisierung praxisgerecht gestalten

Vor allem gilt es die Vorschriften an die technische Entwicklung anzupassen, auch im Hinblick auf hochautomatisiertes Fahren im Straßenverkehr. Hierbei sind einzelne schrittweise Entwicklungen abzubilden, wie die Freigabe höherer Automatisierungsgrade für bestimmte Betriebsbereiche. Dies gilt auch für europäische Normung und Standards. Prüf- und Zulassungsrecht sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Die Eisenbahnbetriebsordnung und ergänzende Regelungen sind mit Blick auf schrittweise Automatisierung im Schienenverkehr anzupassen. Bestehende Roadmaps des BMVI für Automatisiertes / Autonomes Fahren, Digitale Vernetzung und ÖPNV müssen zusammengeführt und umgesetzt werden.



Handhabbaren Rechtsrahmen für Fahrzeugdaten implementieren

Datenzugangsregime wie der ‚Datenraum Mobilität‘ müssen die Interessen aller Stakeholder berücksichtigen. Dabei sind die Fahrzeugintegrität und Verkehrssicherheit sehr hoch zu gewichten, ebenso ist aber auf die Wahlfreiheit der Nutzer, Datenschutzbelange, Innovationsoffenheit und diskriminierungsfreien Zugang zu achten. Dies betrifft auch die Überprüfung von sicherheits- und umweltrelevanten Daten durch unabhängige Dritte.



Datenschutz einfordern, kontrollieren und entbürokratisieren

Die Handhabbarkeit des Datenschutzrechts muss stärker mit den Anforderungen innovativer Geschäftsmodelle in Einklang gebracht werden, mit einer Balance zwischen dem notwendigen Datenschutz für die Bürger und der Datenverfügbarkeit für neue Geschäftsmodelle. Gut umgesetzter Datenschutz kann ein Standortvorteil für Deutschland werden! Eine Übererfüllung der EU-Anforderungen jedoch würde unseren Standort unattraktiv machen.



Reform des PBefG voranbringen und nachsteuern.

Die neu geschaffenen Kategorien des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie die Experimentierklausel sind konsequent zu nutzen, um den ÖPNV bedarfsgerecht zu ergänzen. Ebenso sind Doppel- und Mischkonzessionen so einzusetzen, dass sie die Mobilitätsversorgung verbessern. Die Aufsichtsbehörden sind aufgefordert, die Regelungskompetenzen mit Augenmaß einzusetzen, um neue Mobilitätsdienste zu ermöglichen und nicht wegzuregulieren. Gegebenenfalls ist auf gesetzlicher Ebene nachzusteuern. Bei einer Nachsteuerung muss auch die Sinnhaftigkeit von historisch bedingten Regularien geprüft und an die Markterfordernisse angepasst werden. Hierzu zählen beispielsweise die Rückkehrpflicht und der Auftragseingang am Betriebsitz für Mietwagen. Gleichmaßen müssen hohe Standards bei den Anforderungen an Fahrer und Fahrzeug gesetzt werden, insbesondere hinsichtlich der Versicherung des Fahrgasts, Zuverlässigkeit, Gesundheit und Beschäftigungsbedingungen des Fahrers, Fahrzeugsicherheit sowie Steuerpflicht. Steuerrechtlich gilt es zudem, gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Mobilitätsdienstleister sicherzustellen. Im Interesse der Daseinsvorsorge darf die Leistungsfähigkeit des ÖPNV nicht gefährdet werden.



Effiziente Schnittstellen zwischen Behörden und Unternehmen schaffen

Ein reibungsloser Datenaustausch zwischen den Unternehmen und der öffentlichen Verwaltung ist von großer Bedeutung für die Effizienz von Logistikketten. Ähnliches gilt für den Bereich der Personenbeförderung. Die Schnittstellen müssen hierzu auch auf öffentlicher Seite ertüchtigt werden. Der Datenaustausch sollte möglichst nach internationalen Standards erfolgen.



Digitale Kompetenz in der Verwaltung ausbauen

Digitale Schnittstellen müssen betreut, Zulassungsprozesse begleitet werden. Die öffentliche Verwaltung muss daher mit entsprechend geschultem Personal Augenhöhe zu ihren Wirtschaftspartnern herstellen. Bei neuen digitalen Verfahren muss die Personalebene frühzeitig eingebunden und nachgeschult werden, Ausbildungsprozesse sind entsprechend anzupassen.



Stärkere Vernetzung und Intermodalität

Mobilität muss ganzheitlich und integriert gedacht werden. Dies betrifft Fahrzeuge, Infrastruktur, Automatisierungslösungen, digitale Dienstleistungen, die intermodale Reiseplanung, Ticketing, Flottenmanagement und Fahrplanerstellung. Damit diese Potentiale genutzt werden können, müssen Städte und Kommunen in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen eine stärker gestaltende Rolle einnehmen, als dies bisher der Fall ist. Dazu gehört auch der Aufbau von Ressourcen und Kompetenzen im Bereich des digitalen Verkehrsmanagements.



Testfelder für die Automatisierung

Testfelder für die Automatisierung umfasst nicht nur Pkw, sondern auch Schienenfahrzeuge, Drohnen, Flugzeuge, Lieferfahrzeuge, Busse, See- und Binnenschiffe. Testfelder müssen nicht nur durch die Bereitstellung geeigneter Flächen im öffentlichen und privaten Raum sowie die Förderung einer intelligenten Infrastruktur, sondern auch durch einen entsprechenden Rechtsrahmen erleichtert werden. Ebenso ist eine ausreichende Mobilfunknetzabdeckung für den Datenaustausch vorzusehen.



Digitalisierung Straßenverkehr

Verkehrssicherheit, Klima- und Umweltschutz, Effizienz und Intermodalität durch Digitalisierung vorantreiben. Den Rahmen für automatisierte Fahrfunktionen in Deutschland proaktiv weiterentwickeln und Feldtests ermöglichen. Innovationen für mehr Sicherheit schneller auf die Straße bringen. Entsprechende verkehrssicherheitsrelevante Maßnahmen bei der Fahrzeugtechnik, der Infrastruktur sowie der Verkehrsüberwachung umsetzen und weiterentwickeln.



Digitalisierung Häfen/Schifffahrt

Förderprogramm für die Digitalisierung und Automatisierung in den Häfen (IHATEC) fortführen. Ein zusätzliches Maßnahmenprogramm zur Digitalisierung der Wasserstraße durch die Bundesregierung auflegen, mit folgenden Elementen: digitales Tracking und Tracing über die ganze Transportkette hinweg, Schleusensteuerung, Echtzeitinformationen, Liegestellenmanagement, Testfelder. Digitale Zu-/Ablaufsteuerung Häfen, Schiene und Straße einbeziehen.



Digitalisierung Schienenverkehr

Umstrategie für den Flächenrollout von ETCS und Digitalen Stellwerken auf 2035 ausrichten und mit einem technischen Entwicklungsplan sowie Finanzierung hinterlegen. Für die Umsetzung ist eine strategische und schlagkräftige Allianz aus Vertretern der Politik, Schienenverkehrsbranche und Industrie zu schaffen. Die Finanzierung, insbesondere für die Technologieentwicklung, die Infrastruktur und die Förderung der Fahrzeugumrüstung ist über die öffentlichen Haushalte sicherzustellen. Ebenso ist für eine ausreichende Bandbreite für die Betriebssteuerung in Funk- und Festnetz Sorge zu tragen. Für eine beschleunigte Umsetzung ist der Rechtsrahmen anzupassen, ein gemeinsames Verständnis zur Umsetzung mit den Ländern herzustellen (z. B. bei Fahrzeugausschreibungen und Infrastrukturertüchtigungen) und eine Personalqualifizierung in Verwaltung und Wirtschaft durchzuführen. Wichtig sind auch die Optimierung und Digitalisierung von Geschäftsprozessen, Standardisierung von Prozessdaten, sowie offene und digitale Testfelder für die Vorbereitung und Entwicklung des automatisierten Fahrens mit hohen Übertragungsgeschwindigkeiten (4G und 5G). Innovationen durch die Förderung von Pilotprojekten und zur Markteinführung sind analog zum Programm Zukunft Schienengüterverkehr aufs Gleis zu bringen und zu verstärken. Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung im Schienenverkehr (DAK) ist auf europäischer Ebene voranzutreiben.



Digitalisierung Luftfahrt

Single European Sky (SES) umsetzen, insbesondere Automatisierung der Flugsicherungsdienste mit nutzergerecht standardisierten Technologien. In der Luftfahrt Industrie 4.0, additive Fertigung, Big-Data-Anwendungen fördern. Einen organisatorischen Rahmen für den sicheren und effizienten Einsatz gewerblicher Drohnen in Deutschland schaffen und das Digitale Testfeld Luftfracht umsetzen.



Digitalisierung Logistik

Entscheidungsfindung für Routen- und Verkehrsmittelwahl beim Schwerlastverkehr digitalisieren und mit den bestehenden Genehmigungsverfahren vernetzen, um Optimierungs- und Verlagerungspotenziale frühzeitig zu erkennen und umzusetzen. Den Zugang zu Datenplattformen erleichtern, die Anbindung der Logistikakteure daran gezielt fördern. Datenaustausch zwischen Unternehmen und Behörden konsequent über standardisierte, digitale Schnittstellen abwickeln. Logistikknoten prioritär mit leistungsfähigem mobilen Breitband ausstatten. Ebenso wichtig ist die Förderung eines digitalen Arbeitsumfeldes zur Arbeiterleichterung bspw. durch Einsatz von Datenbrillen, Exoskeletten und Teleoperations bei Be- und Entladung.



Digitalisierung Nahverkehr

Ebenso sollte die Digitalisierung im Nahverkehr verstärkt vorangetrieben werden. Dabei muss es u. a. darum gehen, mit digitalen Werkzeugen eine höhere Leistungsfähigkeit zu erreichen, Kundeninformationen zu verbessern und über den Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) Verkehrsnachfrage vorherzusagen und somit Kapazitäten besser zu planen. Dafür sind die im Bundeshaushalt vorgesehenen Sonderprogramme fortzuführen und zu ergänzen. Neben der Automatisierung sollte die Einführung von Communication Based Train Control (CBTC) gefördert werden, um zukunftssicher mehr Kapazität, Zuverlässigkeit und Flexibilität im schienengebundenen Nahverkehr zu ermöglichen.



Prüfstandards für Digitalisierung weiterentwickeln

Zur Gewährleistung der Funktionalität und Konnektivität der einzelnen Verkehrssystembestandteile müssen die entsprechenden Prüfstandards auch für digitale Elemente angepasst werden und mit der technischen Entwicklung Schritt halten, damit die zuständigen neutralen Prüfinstanzen ihren Aufgaben nachkommen können.



EU-Mindestwertschöpfungsregel in Deutschland anwenden

EU-Mindestwertschöpfungsregel in Deutschland anwenden, so wie im Europarecht (RL 2014/25/EU, Art. 85) vorgesehen. Insbesondere sollten bei mehrheitlich mit deutschen Steuergeldern bezahlten Ausschreibungen (im Schienenverkehr) 50 Prozent der Wertschöpfung in Europa erbracht werden („Earmarking“).



Most Economically Advantageous Tender (MEAT)-Prinzip anwenden

Most Economically Advantageous Tender (MEAT)-Prinzip anwenden und qualitative Vergabekriterien (Innovation, Lebenszyklusbetrachtung, Preis-Leistungs-Verhältnis) bei Ausschreibungen konsequent zu Grunde legen, statt allein den Billigstanbieter zu belohnen.



Markteinführung aktiv begleiten

Die Einführung von Innovationen durch Machbarkeits- bzw. Migrationsstudien unterstützen. Ebenso sind Migrationsprozesse durch entsprechende (europäische) Förderstrukturen zur Einführung von Innovationen zu begleiten (Bsp. Digitale Automatische Kupplung DAK).



Nationalen Emissionshandel für Kraftstoffe in das EU-ETS überführen

Die CO₂-Bepreisung muss auf eine schlüssige Grundlage gestellt und wettbewerbsneutral umgesetzt werden. Anreize für den Klimaschutz im Verkehrssektor sollten marktwirtschaftlich gestärkt werden. Dafür ist der Emissionshandel am besten geeignet.



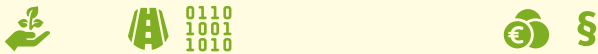
Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit aller Verkehrsträger nutzen und vernetzt optimieren

Die Verkehrsträger dürfen nicht mit dem Argument des Klimaschutzes in gut und schlecht unterteilt und gegeneinander ausgespielt werden. Es geht um eine bessere Vernetzung und gemeinsame Optimierung. Deutschland braucht als Exportnation alle Verkehrsträger.



Schlüsselstellung der Elektromobilität ausbauen

Die Nutzung batterieelektrischer Antriebe steht bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Mittelpunkt der klimapolitischen Transformation. Für diesen Wandel müssen die Rahmenbedingungen weiter aufgebaut werden – bei der Infrastruktur, der Besteuerung, der Digitalisierung. Dabei sollte ein stärkerer Fokus der Förderung auf Lösungen für besonders schnelles Laden (Ultra Fast Charging) gelegt werden. Dadurch verringert sich auch der Bedarf an Ladeinfrastruktur. Der Ausbau von Ladeinfrastruktur an Tankstellen muss ohne verpflichtende Infrastrukturmandate der Politik streng an Wirtschaftlichkeitskriterien ausgerichtet sein. Bestehende Hürden müssen beseitigt werden, indem insbesondere Genehmigungsprozesse von Netzanschlüssen durch Netzbetreiber beschleunigt sowie Ausnahmegenehmigungen und Flexibilität bei baulichen Vorgaben erhöht werden.



Wasserstoff und E-Fuels verfügbar machen und den Preis senken

Neben der direkten Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen wird grüner Wasserstoff in Zukunft als Energieträger für den Verkehrssektor sehr wichtig. E-Fuels können helfen, auch die CO₂-Emissionen der Bestandsflotte zu reduzieren. Ohne Machbarkeit keine Pflichtquoten bei den Verkehrsträgern.



Brückenkraftstoffe in die Emissionssenkung einbeziehen

LNG, CNG, nachhaltige Biokraftstoffe, Coprocessing (gemeinsame Verarbeitung von Rohöl und nachhaltigen biogenen Ölen in Raffinerien), blauer Wasserstoff können für eine Übergangszeit bei der Emissionsreduktion helfen, ohne dass dies die Entwicklung CO₂-freier Alternativen behindert. Sie können später durch grüne strombasierte Kraftstoffe ersetzt werden. Es ist daher wichtig, dass das Potenzial dieser Kraftstoffe auch in der EU Taxonomy-Regulierung – zumindest mittelfristig – anerkannt wird.



Ziele setzen und nicht bestimmte Antriebstechnologien vorschreiben

Maßstab der Regulierung für den Klimaschutz sind die CO₂-Emissionen. Die Zielerreichung entscheidet, nicht die technologische Präferenz. Ein Verbot von Verbrennungsmotoren wäre falsch.



Klimaschutz im Luft- und Seeverkehr international regeln

Für Verkehrsträger, die in einem starken globalen Wettbewerb stehen, sind nationale oder rein europäische Regulierungen nicht die richtige Antwort. Einseitige Steuern, Abgaben oder Verbote verzerren den Wettbewerb und können dem Klimaschutz im Ergebnis schaden. Falls die EU den CO₂-Preis erhöht, ohne, dass auf internationaler Ebene entsprechende Regeln einheitlich vereinbart wurden, müssen die Mehrkosten der europäischen Carrier kompensiert werden. Anderenfalls wird es zu einer Verlagerung von Verkehren, Wertschöpfung und Arbeitsplätzen in Drittstaaten kommen (Carbon Leakage).



Mittel für den Klimaschutz zweckbinden

Einnahmen, welche die öffentliche Hand aus der CO₂-Bepreisung erhält, müssen in den Klimaschutz im Verkehrssektor reinvestiert werden. Dieser Grundsatz wird umso wichtiger, je deutlicher der CO₂-Preis ansteigt. Die Zweckbindung muss auch für Erträge aus dem Emissionshandel umgesetzt werden (BEHG, EU ETS). Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer und dem Luftverkehrs-ETS müssen zur Deckung der Mehrkosten von nachhaltigen Flugkraftstoffen verwendet werden.



Neue Technologiepfade für alle Verkehrsträger ausbauen

Dabei müssen die Elektromobilität, Wasserstoff und E-Fuels als Kernprojekte mit höchster Intensität fortgeführt und umgesetzt werden. Die Produktion von nachhaltigen Kraftstoffen muss weltweit durch Marktentwicklungsanreize gesteigert werden. Notwendig ist eine internationale Standardisierung hinsichtlich Nachhaltigkeit, Anrechnung von CO₂-Einsparungen und Kraftstoffqualität.



EE-Strom im Verkehr finanziell entlasten

Absenkung der Stromsteuer oder Strompreiskompensation als Ausgleich für die Belastung durch EEG und Emissionshandel. Handlungsbedarf besteht beim Schienenverkehr, bei E-Bussen und beim Landstrom in Binnenhäfen. Auch klimaneutrale Kraftstoffe wie E-Fuels sollten steuerlich entlastet werden.



Versorgungsinfrastruktur zügig ausbauen

Die Bundesregierung muss für Strom, Wasserstoff und andere alternative Kraftstoffe einen ambitionierten nationalen Strategierahmen umsetzen und an einem europaweiten Infrastrukturausbau mitwirken. Die Förderprogramme für öffentlich zugängliche, aber auch für private Infrastrukturen gilt es konsequent fortzuführen. Ebenso muss die verkehrsträgerübergreifende Nutzung der Tankinfrastruktur gefördert werden.



Verkehrsunternehmen bei Transformation aktiv begleiten

Der Einsatz von Hybridloks sollte gefördert, die Entwicklung und der Einsatz alternativer Antriebskonzepte für die Luftfahrt und die Schifffahrt mit Bundesprogrammen weiter unterstützt werden. Auch die Anschaffungsförderung für emissionsarme/-freie Straßen- und Schienenfahrzeuge, Fluggeräte und Schiffe muss mit Nachdruck fortgeführt werden. Beim ÖPNV geht es um die Einführung von E-Bussen und eine Betriebskostenförderung, die u. a. angepasste Betriebshöfe, Ladestationen und Ersatzbatterien abdeckt. Ebenso ist die Forschung und Entwicklung von innovativen Fahrzeugkonzepten zu stärken. Im Bereich des Straßengüterverkehrs sollte das "Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge" zügig umgesetzt werden. Der Ausbau von Produktionskapazitäten für nachhaltige Luftverkehrskraftstoffe muss vorangetrieben werden. Mittelfristig sollten auch die schon verfügbaren fortschrittlichen Biokraftstoffe zur CO₂-Reduktion in der Luftfahrt angereizt werden durch eine Anrechenbarkeit auf die Treibhausgas-Quote (THG-Quote).



Straßenverkehr nachhaltig gestalten

Der Straßenverkehr wird auch künftig einen großen Anteil der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr zu übernehmen haben. Alternative Antriebe und Kraftstoffe sowie die Digitalisierung sind wichtige Hebel, um den Straßenverkehr noch nachhaltiger zu machen. Darüber hinaus können CO₂-Minderungen ermöglicht und Straßen entlastet werden, wenn für die Nutzer alltagstaugliche Alternativen zur Verfügung stehen. Hieran gilt es weiter zu arbeiten.



Potenziale von Schiene, ÖPNV und Radverkehr nutzen

Der so genannte Umweltverbund stellt bereits heute einen wichtigen Hebel zur Emissionsvermeidung dar, der durch Antriebswechsel und Akzeptanzsteigerung weiter verstärkt werden muss. Die Nationale Plattform Mobilität zeigt auf, wieviel CO₂-Ausstoß durch Klimamaßnahmen für den Öffentlichen Personen-, Fuß-, Rad- und Schienenverkehr bis 2030 gesenkt werden können. Die Umsetzung der Instrumente muss heute beginnen. Dabei gilt: Nicht der Fahrpreis ist das entscheidende Kriterium für die stärkere Nutzung des Umweltverbundes, sondern die Attraktivität des Angebotes. Die Einführung von 365 Euro-Jahrestickets oder kostenloser Angebote im ÖPNV sind daher mit Blick auf den hohen Finanzierungsbedarf und den notwendigen Investitions- und Ausbauvorlauf zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zielführend.



Masterplan Schienenverkehr mit Prioritäten vorantreiben

Der Masterplan Schienenverkehr zeigt, wie die Verdopplung der Fahrgastzahlen und die Steigerung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent bis 2030 erreicht werden. Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen ist an der Wirkung der Maßnahme zur Erreichung der Ziele auszurichten. Ein Umsetzungsplan mit Maßnahmen-Priorisierung ist zu erarbeiten. Der Prozess muss – wie beim Masterplan Schienengüterverkehr – neutral und ambitioniert gesteuert werden.



Intermodalität Luftverkehr/Schiene stärken

Wo es möglich und sinnvoll ist, wurde bereits viel innerdeutscher Flugverkehr auf die Bahn verlagert. Eine erfolgreiche Verlagerung setzt vor allem voraus, dass die Bahn eine wettbewerbsfähige Reisezeit anbieten kann. Darum ist es wichtig, dass die Infrastruktur des Schienenverkehrs und die Schnittstellen zwischen beiden Verkehrsträgern weiter verbessert werden.



Masterplan Binnenschifffahrt konsequent umsetzen

Das Binnenschiff muss als nachhaltige, effiziente und klimaschonende Transportalternative konsequent gefördert werden. Der Masterplan enthält dafür entscheidende Maßnahmen: Infrastruktur, Einbindung in die multimodale Kette, Antriebsmodernisierung und Digitalisierung.



Elektrifizierung ausweiten

Die Elektrifizierung ist ein wichtiger Stellhebel für den Klimaschutz im Verkehr. Entsprechend muss sie auch bei weiteren Schienenstrecken vorangetrieben werden, wo es wirtschaftlich sinnvoll oder aus Resilienzgründen notwendig ist.



Radverkehr stärken

Die Aufstockung der Mittel für die Förderung des Radverkehrs und den Ausbau der Radinfrastruktur sollte über das Jahr 2023 hinaus verstetigt werden. Die Schnittstelle mit dem ÖPNV ist weiter zu verbessern. Dazu gehören u. a. die Errichtung von Fahrradabstellanlagen sowie optimierte Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im Nah- und Fernverkehr. Lastenräder als nachhaltige Transportoption sind seitens des Bundes für den gewerblichen wie für den privaten Gebrauch zu fördern. Weitere Möglichkeiten einer fahrradfreundlichen Reform des StVG und der StVO sollten genutzt werden



Innenstadtlogistik nachhaltig ausbauen

Dazu müssen die Konzepte zur Optimierung der Innenstadtlogistik gemeinsam mit der Branche und den Kommunen weiter unter Beteiligung des Bundes gefördert werden. Zudem müssen Logistikflächen in den Innenstädten zur Verfügung stehen, um Raum bspw. für Ladezonen, Paketstationen, Mikrohubbs sowie Umschlagpunkte zu schaffen und Güterverkehrskonzepte unter Einbindung der Schiene und Wasserstraße zu fördern. Die Potenziale für Nachtlogistik in den Innenstädten müssen ausgebaut werden, dafür gilt es Zulassungsprozesse zu vereinheitlichen und zu vereinfachen. Geräuscharme Lieferfahrzeuge mit alternativen Antrieben können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten. Entsprechende Nutzervorteile können geeignete Marktanreize setzen.



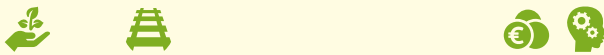
Effizienz im Straßengüterverkehr ausbauen

Innovative bauliche Anpassungen wie durch aerodynamische Karosserien, Boat Tails oder Photovoltaikanlagen auf Fahrzeugdächern in die Förderprogramme aufnehmen, um weitere Hebel zur Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung anzureizen. Regulatoriv bedingte Leerfahrten bspw. aufgrund von Kabotageregeln reduzieren.



Einzelwagenverkehr, Anlagen und Logistikfähigkeit der Schiene stärken

Förderung des Einzelwagenverkehrs, der Serviceeinrichtungen und des Kombinierten Verkehrs ausdehnen. Die Flächenpräsenz und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs muss gesichert und ausgebaut werden. Dafür ist insbesondere die Tragfähigkeit des Einzelwagenverkehrs zu stärken, bis innovative Technologien ihre volle Wirkung entfalten.



Lärmreduktion fortsetzen

BürgerInnen sind weiter von Verkehrslärm zu entlasten, um so die Akzeptanz für Mobilität und Logistik sowie für den notwendigen Infrastrukturausbau bei der Bevölkerung zu erhöhen. Notwendig sind folgende Maßnahmen: - Triebwerks- und Flugzeugtechnologien zur Lärmreduktion unterstützen. Neue Flugzeuggenerationen ermöglichen eine deutliche Lärmreduktion an der Quelle. Dieser erfolgreiche Weg muss weiter gefördert werden – durch die Unterstützung von Forschung und Entwicklung bei Triebwerken, Flugzeugen und Nachrüstmaßnahmen, aber auch durch Anschaffungsförderung für leises Fluggerät. Außerdem sollten die technischen Möglichkeiten für An- und Abflugverfahren weiter optimiert werden - Schienenlärmsanierungsprogramm des Bundes mit steigendem Budget weiterführen. Schienenlärmschutzgesetz konsequent anwenden und zusätzliche Maßnahmen für leiseren Schienenverkehr durch Innovationen am Fahrzeug, auf der Strecke und durch Nutzung digitaler Betriebsdaten vorantreiben. Umsetzung der leisen Schienenkorridore auf europäischer Ebene (zeitlich) vorziehen. - Für den Straßenverkehr kann der Einsatz lärmarmen Fahrbahnoberflächen einen Beitrag leisten, die Lärmbelastung zu reduzieren. Auch eine Verstetigung des Verkehrsflusses z. B. durch entsprechende Ampelschaltungen und perspektivisch auch durch V2X-Kommunikation kann Lärm reduzieren, indem geräuschintensive Brems- und Beschleunigungsvorgänge vermieden werden. Die Elektrifizierung kann fahrzeugseitig weitere Potenziale erschließen. - Die Genehmigung von Lärmschutzmaßnahmen ist zu erleichtern.



Forschung und Entwicklung aktiv begleiten

Dazu muss die steuerliche Förderung über das Forschungszulagengesetz fortgesetzt werden. Ebenso sollte ein übergreifendes Förderprogramm für mobilitätsbezogene Grundlagenforschung aufgesetzt, verstetigt und mit vorhandenen Programmen vernetzt werden (Werkstoffe/Leichtbau, Speichertechnologien, Antriebe, alternative Kraftstoffe, innovative Produktionsverfahren, Künstliche Intelligenz in der Mobilität, ...). Die Forschungsbudgets für Mobilität sollten im Bundesverkehrsministerium stärker gebündelt oder zumindest koordiniert und aufgestockt werden. Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) muss weiter ausgebaut und entsprechend finanziell ausgestattet werden.



Start-Up-Kultur fördern

Der mFund muss zur finanziellen Unterstützung innovativer Geschäftsmodelle verstetigt und mit mehr Finanzmitteln ausgestattet werden. Das Datenangebot der mCloud und des Mobilitäts Daten Marktplatzes muss ausgebaut werden. Beides dient dazu, einen Wettbewerb um gute Ideen für intelligente Mobilitäts- und Logistiklösungen anzufachen. Dabei müssen schlanke Verwaltungsstrukturen die stärkere Beteiligung der KMU fördern, die im Mobilitätssektor Innovationstreiber sind. Das Open-Data-Gesetz ist zügig umzusetzen und die finanzielle Bundesförderung für Open-Data-Projekte für Länder und Kommunen sicherzustellen.



Liquidität sichern

Rettungsschirme für die Verkehrsträger müssen entsprechend der Sonderlasten sichergestellt werden. Diese müssen auch die durch die Einnahmeausfälle bestehende Liquiditätslücke für dringend notwendige Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen bei Infrastruktur und Verkehrsmitteln schließen.



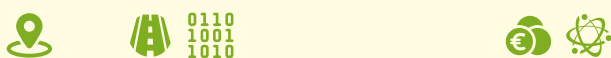
Resilienz erhöhen

Zusätzlicher Investitionsbedarf der Verkehrsunternehmen für Hygienemaßnahmen, die Verbesserung der Resilienz und technische Nachrüstungen muss abgedeckt werden. Dies umfasst auch Maßnahmen für eine stärkere Digitalisierung des Sektors z. B. zur Reduzierung der Kontakte durch elektronischen Datenaustausch oder zuverlässige Auslastungsprognosen für eine bessere Kundeninformation und Kapazitätssteuerung im Personenverkehr.



Transformation der Industrie aktiv begleiten

Die Pandemie hat die Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer bei Produktion und Absatz schwer getroffen und schränkt die Liquidität erheblich ein. Das Förderprogramm des Bundes setzt daher wichtige Akzente für Zukunftsinvestitionen bei der Fahrzeug- und Zulieferindustrie. Die gezielte Förderung von Investitionen in neue Technologien, Verfahren und Anlagen sowie in die Forschung und Entwicklung für transformationsrelevante Innovationen muss unbedingt fortgesetzt und verstetigt werden.



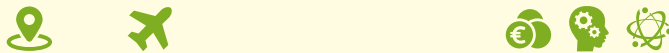
Lebensadern offenhalten

Quarantänevorgaben sind praxisingerecht zu gestalten und bei Einhaltung der anerkannten Hygienevorschriften Ausnahmen für den Verkehrsbereich vorzusehen. Die Prämisse „Testen statt Quarantäne“ ist im Verkehrsbereich weiterzuentwickeln, dazu muss eine ausreichende Verfügbarkeit von anerkannten Schnelltests sichergestellt werden. Es gilt den Handlungsrahmen schrittweise zu internationalisieren, durch gemeinsame Anerkennung der Hygienemaßnahmen, Entwicklung freiwilliger Hygienelabel und Weiterentwicklung von Reisekorridoren und Travel-Bubbles zu Branchenlösungen. Dabei müssen digitale Komponenten gestärkt werden.



Zukunft des Luftverkehrsstandortes sichern

Konzertierten Maßnahmenplan zur Normalisierung des Passagierluftverkehrs und der Zukunftssicherung des Luftverkehrsstandortes umsetzen. Die Teststrategie fortsetzen und verlässliche, international abgestimmte, einheitliche Regeln festlegen. Der Bund muss die Flughäfen bei den Vorhaltekosten entlasten und Gebührenaufschläge der Flugsicherung ausgleichen, die durch den Rückgang der Flugbewegungen ausgelöst werden. Gleichermaßen gilt es Investitionen in den Klimaschutz in der Luftfahrt zu unterstützen, indem neue Flugzeuge und saubere Flugkraftstoffe finanziell gefördert werden.



Krisenmanagement verstetigen

Krisenmanagement verstetigen über EU, Bund, Länder, Kommunen und Wirtschaft hinweg. Dabei muss sichergestellt werden, dass bewährte Ausnahmeregelungen für Fahrverbote, Nachtflugverbote, Fortgeltung von Zertifikaten, vereinfachte Zulassungen usw. und Konzepte wie die Green Lanes zwischen EU-Mitgliedstaaten künftig schneller flächendeckend umgesetzt werden können.



Konjunkturreffekt der Digitalisierung nutzen

Finanzmittel aus den Konjunkturprogrammen nutzen und verstetigen, um gerade bei kleinen und mittleren Unternehmen im Mobilitätssektor den Digitalisierungsgrad durch gezielte Kleininvestitionen in Hard- und Software und bspw. die Anbindung an Digitalplattformen zu erhöhen. Im Zuge einer Deminimis-Regelung könnten hohe Fördersätze die Resonanz und damit den Wirkungsgrad verbessern. Kleine Projektgrößen machen eine schnelle Umsetzung mit konjunktureller Wirkung möglich, gleichzeitig entsteht ein Langfristeffekt für den Standort durch höhere Effizienz. Wichtig ist auch, die Vergabeverfahren so zu vereinfachen, dass Projekte bei öffentlichen Verkehrsunternehmen zeitnah umgesetzt werden und wirken können.



Branchenprogramme vernetzen

Die vorhandenen Masterpläne und Ressortinitiativen zielen grundsätzlich in die richtige Richtung, sie sollen der Stärkung und nachhaltigen Transformation des Mobilitäts- und Logistiksektors dienen. Aufgabe der Bundesregierung ist es, Branchenprogramme wie Innovationsprogramm Logistik 2030, Masterplan Schienengüterverkehr, Zukunftsbündnis Schiene, Nationales Hafenkonzept, Masterplan Binnenschifffahrt, Nationale Wasserstoffstrategie ressortübergreifend zu vernetzen. Eine zielgerichtete gemeinsame Industriepolitik des Bundes muss daher die Branchenprogramme konsequent und zeitnah umsetzen, und sie dabei - einem Kümmerer mit ressortübergreifender Steuerungskompetenz übergeben - stärker als bisher vernetzen und damit die Interdisziplinarität ausbauen - mit Zahlen zum Finanzbedarf transparenter gestalten - mit den notwendigen Finanzmitteln ausstatten - mit einem Umsetzungs- und Finanzierungsmanagement flankieren - die Mitwirkung der einzelnen Ressorts durch eine klare Zuweisung der Zuständigkeit koordinieren - Evaluationstools für Zeit-/Kostenmanagement definieren, damit transparente Erfolgskontrollen ermöglichen - Verantwortlichkeiten der einzelnen Ressorts für die Umsetzung und Meilensteine festlegen











0110
1001
1010





Verkehrssektor industriepolitisch stärken

Der Freihandel in Deutschland und Europa stärkt uns als Exportnation. Die Regeln für den Freihandel müssen jedoch umgekehrt auch in den Drittländern zur Anwendung kommen, die bei europäischen Vergabeverfahren von unserer Offenheit profitieren. Auch im Bereich der öffentlichen Beschaffung braucht es ein Minimum an Reziprozität durch ein internationales Beschaffungsinstrument (International Procurement Instrument IPI), damit ein Wettbewerb um die besten Produkte gewährleistet wird. Derzeit verzerren teils generöse Förderungen von Staatsbanken, Staatsfonds sowie Staatsetats diesen marktwirtschaftlichen Ansatz. Ebenso gilt es unfairen Wettbewerb durch ausländische Subventionen im europäischen Markt zu untersagen und die Überarbeitung des europäischen Kartellrechts voranzutreiben, um die Schaffung global wettbewerbsfähiger „European Champions“ zu ermöglichen.



Schifffahrtsstandort mit seinen Reedereien stärken und vor Wettbewerbsverzerrungen schützen

Deutsche Reedereien spielen für die deutsche Exportwirtschaft eine unverzichtbare Rolle, sowohl bei der Versorgung mit Rohstoffen und Vorprodukten als auch bei der Ausfuhr fertiger Produkte, die in Deutschland hergestellt werden. Die Corona-Pandemie hat zudem die große Bedeutung reibungslos funktionierender, internationaler Lieferketten gezeigt. So wurde persönliche Schutzausrüstung wie Masken, Virenschutzanzüge oder auch Pharma-Produkte vor allem in Containern trotz weltweiter Lockdowns weiter ausgeliefert. Die deutschen Reedereien gehören bei Sozial- und Umweltstandards weltweit zu den führenden Unternehmen. In den anstehenden drei Jahrzehnten sind jedoch noch einmal hohe Investitionen notwendig, um das Ziel von CO2-neutralen Seetransporten zu realisieren, die in der Regel bis zum Jahr 2050 angestrebt werden. Hier gilt es, Forschung und Entwicklung zu unterstützen sowie Anreize für den Einsatz und den Test neuer Technologien zu geben. Auch das Einwirken auf die Regierungen anderer, meist asiatischer Schifffahrts- und Exportnationen, Subventionen an lokale Reedereien zu unterbinden, hilft den hiesigen Unternehmen, nachhaltig Gewinne zu erwirtschaften, die in umweltschützende Technologien investiert werden können.



Logistikstandort Deutschland voranbringen

Die erfolgreiche Vermarktungsinitiative über die Logistics Alliance Germany muss in bewährter Form als ÖPP von Branche und Bundesverkehrsministerium weitergeführt werden. Die Masterpläne für den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt stärken die Verkehrsträger in ihrer Rolle als Logistikpartner und müssen unbedingt fortgesetzt werden. Dazu gehört auch die Entwicklung einfacherer Verfahren für einen schnelleren Ladungsträgerwechsel (z. B. Umladung Wechselbrücken von Bahn auf Lkw und umgekehrt) sowie die Nutzung von Güterwaggons, die auf höhere Geschwindigkeiten ausgelegt sind. Ebenso wichtig ist eine konsequente Digitalisierung entlang der Lieferkette unter Einbeziehung der Behörden u. a. durch Datenplattformkonzepte wie die europäische Elektronik Freight Transport Information (eFTI) und den umfassenden Einsatz des elektronischen Frachtbriefes e-CMR. Gerade die digitale Ertüchtigung der Verwaltung ist ein wichtiger Hebel, um die Effizienz von Logistikketten zu steigern und die Unternehmen sowie die öffentliche Hand von Bürokratiekosten zu entlasten. Bei den rechtlichen Vorgaben ist auf Technologieneutralität und Interoperationalität zu achten. Beim Lang-Lkw kommt es darauf an, das dafür zugelassene Streckennetz (Positivnetz) bedarfsgerecht zu erweitern und dabei die Faktoren Sicherheit, Nicht-Kannibalisierung des Schienengüterverkehrs und Integration in das Gesamtverkehrssystem zu beachten. Auch sollte die Bundesregierung den Weg bilateraler Abkommen für dessen grenzüberschreitenden Einsatz weiter gehen.



Fairen Wettbewerb im Straßengüterverkehr durchsetzen

Ausländische Kraftfahrer im Straßengüterverkehr dürfen die EU-Dienstleistungsfreiheit nicht missbrauchen, indem sie sich mit „mobilen Unternehmen“ in Deutschland unter Umgehung der Sozialstandards etablieren. Wer sich über längere Zeit mit seinem Fahrzeug in Deutschland aufhält, muss auch der deutschen Sozialgesetzgebung unterliegen.



Verrechnungsmodell für die Einfuhrumsatzsteuer einführen

Bei der Einfuhr von Gütern nach Deutschland verursacht das aktuell angewandte Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer eine unnötige Bindung von Liquidität und damit erhöhte Kosten für Importeure, die in den EU-Nachbarstaaten nicht anfallen. Das von Bund und Ländern in 2020 eingeführte Fristenmodell ist ein Fortschritt. Aber nur das Verrechnungsmodell setzt wirklich die Impulse, die notwendig sind, damit Logistikzentren sowie Niederlassungen von Dienstleistern und weiterverarbeitenden Unternehmen verstärkt in Deutschland und nicht im EU-Ausland angesiedelt werden. Mit dem Verrechnungsmodell können zudem Einnahmen der öffentlichen Hand und die ökologische Bilanz von Güterströmen verbessert werden.



Bekenntnis zu leistungs- und wettbewerbsfähigen Flughäfen

Die deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften befinden sich derzeit in einer nie dagewesenen Krise. Trotzdem bleiben leistungsfähige Luftverkehrsverbindungen eine Notwendigkeit für den Exportstandort Deutschland. Zugleich hat die Pandemie die Systemrelevanz der Luftfracht unter Beweis gestellt. Viele Regierungen weltweit unterstützen ihre Luftverkehrswirtschaft. Auch Deutschland muss ein starker Luftverkehrsstandort bleiben, mit Drehkreuzen, an denen Flughafen und Fluggesellschaften vielfältige Verbindungen garantieren. Dazu gehören nachtoffene Flughäfen. Weitere Einschnitte in die Betriebszeiten darf es nicht geben.



Fachkräftemangel strategisch entgegenwirken

Der demographisch bedingte Fachkräftemangel ist langfristig eines der stärksten Wettbewerbshemmnisse für den Standort Deutschland. Er hat steigende Transportpreise, Schrumpfung und Verlagerungsprozesse zur Folge. Hinzu kommt die Verzögerung von dringenden Infrastrukturprojekten, da weder auf der Planungs-, Genehmigungs- noch Umsetzungsseite ausreichende Kapazitäten für schnelle Maßnahmen zur Verfügung stehen. Um dem Personal-mangel in der Transport- und Logistikwirtschaft wirksam zu begegnen, müssen die folgenden Maßnahmen ergriffen werden: - Zuwanderung von qualifizierten Fachkräften sicherstellen. Fachkräfteeinwanderungsgesetz in seiner Wirkung evaluieren und ggf. nachsteuern. - Anerkennung ausländischer Abschlüsse und Integration von Geflüchteten in den Arbeitsmarkt erleichtern - Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch weiteren Ausbau der Kinderbetreuung sicherstellen. - Strukturwandel durch Qualifizierung und Umschulung abfedern. - Grundständige Hochschulausbildung sichern und stärken; den Abbau von verkehrswissenschaftlichen Lehrstühlen bzw. Professuren in den technischen, volkswirtschaftlichen oder gesellschaftswissenschaftlichen Fakultäten mit Mobilitätsbezug stoppen und stattdessen ausbauen. - Fachkräftebestand sichern; bei Fortdauern der pandemiebedingten Wirtschaftskrise ist eine Verlängerung der Kurzarbeiterregelungen und anderer beschäftigungssichernder Maßnahmen über Ende 2021 hinaus notwendig. - Dienstleistungen privater Unternehmen stärker nutzen, um Personalengpässe der öffentlichen Hand abzufedern. Kooperative Modelle wie Partnering ausbauen. - Ausbildung digitaler Kompetenz fördern. Dazu müssen die Grundlagen an Schulen und Universitäten ausgebaut, relevante Studiengänge aufgesetzt und Forschung und Entwicklung zur Digitalisierung am Arbeitsplatz vorangetrieben werden. - Langfristig angelegte, aktive Kommunikation der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung von Mobilität und Logistik. Vermittlung der Innovationskraft von logistischen Berufsbildern. Förderung von Logistikhochschulen.



Exzellenzinitiative für mobilitätsaffine Lehrstühle aufsetzen

In den vergangenen Jahren ist die Vielfalt an verkehrswissenschaftlichen Lehrstühlen in Deutschland deutlich reduziert worden. Um Deutschland wieder zum Magneten für wissenschaftliche Exzellenz und akademische Arbeitskräfte zu machen, die Ausbildungs- und Forschungsmöglichkeiten zu verbessern, sowie Impulse für Verkehrswirtschaft, Technik und Politik zu setzen, muss diese Vielfalt wiederhergestellt werden. Neben der Stärkung der vernachlässigten klassischen Verkehrswissenschaft geht es auch um Verkehrs- und Nutzerverhalten sowie Verkehrsbetrieb. Über eine „Exzellenzinitiative Mobilität“ sollte der Bund daher einen regelmäßigen Hochschulwettbewerb ausrufen, um jeweils über 10 Jahre neue Lehrstühle zu finanzieren. Damit würden mobilitätsaffine Forschung und Lehre nicht nur gestärkt, sondern auch in ihrer Ausrichtung dynamisiert.



Legende

Funktionen



Investieren, Geld



Rechtsrahmen



Mindset



Forschung

Status der Umsetzung

rot – nicht umgesetzt

gelb – teilweise umgesetzt

grün – umgesetzt

Handlungsfelder



1. Investitionsmittel erhöhen, Planung und Umsetzung beschleunigen

Deutschland verfügt über ein dichtes Infrastrukturnetz: rund 230.000 km übergeordnete Straßen, rund 38.600 km Schienen, rund 7.300 km Binnenwasserstraßen mit 315 Schleusenanlagen sowie bedeutende internationale Verkehrsflughäfen, See- und Binnenhäfen. Unsere Verkehrsinfrastruktur sichert als Standort- und Wirtschaftsfaktor Wohlstand, Beschäftigung und Lebensqualität und die Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern. Insbesondere in Zeiten der weltweiten COVID-19 Pandemie trägt sie wesentlich zur Daseinsvorsorge und Aufrechterhaltung stabiler Logistik- und Versorgungsketten bei. Doch die Belastung der Verkehrswege steigt, während die Leistungsfähigkeit stagniert oder sogar sinkt.

Die Bundesregierung hat es in den vergangenen Jahren geschafft, dem Verfall unserer Straßen, Schienen und Wasserwege mit einem Investitionshochlauf und Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung zu begegnen. Diese Politik der aktiven Daseinsvorsorge dient der Lebensqualität der Bürger und der Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. Sie muss deutlich ambitionierter fortgesetzt und mit einer Aufstockung der Planungs- und Genehmigungskapazitäten flankiert werden, um zügig spürbare qualitative Verbesserungen umzusetzen. Es gilt zudem, die Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur und die digitale Transformation im öffentlichen Verkehr investiv zu unterstützen.

Ebenso müssen die Finanzmittel für Erhaltung und Betrieb öffentlicher Verkehrsinfrastrukturen auf den tatsächlichen Bedarf und nicht nach der jeweilig aktuellen Kassenlage ausgerichtet werden. Dazu müssen ausreichende Mittel langfristig festgeschrieben werden, so wie dies bereits im Bereich der Bundesschienenwege erfolgt. Für Aus- und Neubaumaßnahmen sind Finanzierungsfonds aufzusetzen.

Geld allein reicht jedoch nicht. Der Investitionshochlauf kann nur gelingen, wenn er durch weitere Reformen im Bereich der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse und zusätzliche Fachkräfte flankiert wird. Dazu müssen die Empfehlungen der Reformkommission Großprojekte sowie des Innovationsforums Planungsbeschleunigung konsequent angewandt werden. Wichtig ist unter anderem eine Reform des materiellen Umweltrechts und die Einführung von Stichtagsregelungen. Ebenso geht es darum, partnerschaftliche Ansätze dort einzubringen, wo sie ökonomische Vorteile aufweisen.



2. Innovationen vorantreiben, Digitalisierung und Automatisierung ausbauen

Innovative Plattform-Dienste, Digitalisierung und Automatisierung sind Schlüsselfaktoren und zentrale Wertschöpfungsbereiche für den deutschen Mobilitäts- und Logistikstandort der Zukunft. Sie verbessern die Leistungsfähigkeit, erhöhen die Sicherheit und stärken die Vernetzung der Verkehrsträger. So wird Mobilität nicht nur intelligenter und effizienter, sondern auch emissionsärmer und klimafreundlicher. Industriepolitische, verkehrspolitische und umweltpolitische Zielsetzungen fließen hier zusammen.

Deutschland muss als Standort an diesen Megatrends teilhaben und eine Führungsposition verfolgen. Dies muss sich in einer gezielten Innovationspolitik, konsequenten Investitionen in die Digitalisierung und einem progressiven Rechtsrahmen – vor allem hinsichtlich Automatisierung, Datenschutzvorschriften und Personenbeförderungsgesetz – niederschlagen. Ebenso muss die digitale Kompetenz der Beschäftigten in den Unternehmen und den Behörden

ausgebaut werden. Deutschland sollte außerdem eine Vorreiterrolle bei der Setzung internationaler Standards einnehmen, da diese für den Verkehrs- und Transportsektor von besonderer Bedeutung sind.



3. Nachhaltige Mobilität stärken, Entwicklung neuer Geschäftsfelder und Technologien fördern

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) bekräftigt die Zielsetzung, den Mobilitätssektor bis zur Mitte des Jahrhunderts klimaneutral aufzustellen. Mit ambitionierten europäischen Klimazielen sind fundamentale Chancen verbunden: Eindämmung des Klimawandels, Verstärkung der Impulse für die internationale Klimaschutzpolitik, Schaffung neuer Jobs in nachhaltigen Industrien, First-Mover-Vorteil. Das DVF weist aber auch darauf hin, dass diese Chancen in negative Entwicklungen umschlagen können, wenn die spezifischen Anforderungen des Verkehrssektors an diesen Wandel nicht hinreichend berücksichtigt werden: Verlust gesellschaftlicher Akzeptanz, Verteuerung von Mobilität, Verlust an Jobs und internationaler Wettbewerbsfähigkeit.

Eine erfolgreiche Klimaschutzstrategie muss also gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandortes und der Unternehmen sowie Beschäftigung und Bezahlbarkeit von Mobilität sichern. Die Strategie muss langfristig angelegt sein, verlässlich und klar kommuniziert werden. Die Klimaziele im Verkehrssektor sind außerdem nur umsetzbar, wenn die notwendige Versorgung mit Strom aus erneuerbaren Energien und mit alternativen Kraftstoffen gelingt. Wichtig sind dabei die nachfolgend genannten Prämissen und Maßnahmen.



4. Standortbedingungen optimieren, Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz stärken

Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie hat sich die Ausgangslage für Teile der Verkehrswirtschaft und des Logistiksektors existenziell verändert. Neben Lockdowns und Quarantänesituationen machen sich Einbußen beim Außenhandel und der Binnennachfrage direkt bemerkbar. Luftverkehr, Schienenpersonenverkehr und ÖPNV verzeichnen massive Fluggast- bzw. Fahrgastrückgänge und Einnahmeausfälle. Die Häfen müssen einen deutlichen Umschlagsrückgang verkraften. Der Pkw-Markt ging in Deutschland 2020 um 20, der Markt für schwere Lkw um 30 Prozent zurück. Die Hersteller und ihre Zulieferer trifft die Entwicklung mitten in einer historischen Transformation bei Antrieben, Kraftstoffen und Digitalisierung. Die Wellen der Pandemie werden noch lange in Gesellschaft und Volkswirtschaft spürbar sein und damit auch in der Verkehrsbranche nachwirken. Es gilt, die vorhandenen Schäden abzufedern, die notwendige Resilienz des Verkehrssektors im „Neuen Normal“ politisch solide zu begleiten und die Zukunft investiv zu sichern.

Als Exportnation ist Deutschland ganz besonders auf einen starken Wirtschafts- und Mobilitätssektor angewiesen. Wettbewerbsfähige Logistikunternehmen und Reedereien, ein starker Straßen- und Schienengüterverkehr sowie leistungsfähige Häfen und Flughäfen als Tore zur Welt tragen erheblich zum wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands in der Welt und zur Sicherung von Arbeitsplätzen und Wohlstand bei. Auch die Politik trägt einen Teil der Verantwortung für einen funktionierenden global wettbewerbsfähigen Standort Deutschland. Hierzu gehört ebenfalls die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen auf EU-Ebene, um durch Synergieeffekte europäische Initiativen und Zusammenschlüsse dort zu befördern, wo einzelstaatliches Engagement der Mitgliedstaaten seine Grenzen erfährt.

Die Sicherung qualifizierter Fachkräfte bleibt in Zukunft ein zentrales Thema für einen funktionierenden Mobilitätssektor. Sowohl in den Unternehmen selbst als auch in Planungs- und Genehmigungsbehörden, Verwaltungen und Gerichten ist für einen auskömmlichen Bestand an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu sorgen. Dies zahlt auch auf die dringend notwendige Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Realisierungsprozessen ein.