

Das Jubiläum vor der Tür

Jubiläen laden dazu ein innezuhalten und nachzudenken: über das, was war, über das, was hätte sein können, aber auch über das, was noch werden soll. 2024 wird das DVF 40 Jahre alt. Zu den Fortschritten in der Verkehrspolitik haben wir als DVF in den vergangenen vier Jahrzehnten aktiv beigetragen. Über das, was hätte sein können, könnte man sinnieren. Viel wichtiger jedoch: die Themen für heute und morgen sind klar herausgearbeitet.

Die Gegenwart ist heute wie damals nicht einfach: Wirtschaft und Gesellschaft durchlaufen sichtbar krisenhafte Zeiten, bei manchen Ereignissen viel mehr als das. Während der Ruf nach einer Lösung durch die Politik stets lauter wird und das Vertrauen schwindet, sind gleichzeitig die Stimmen zu hören, die all das haben kommen sehen.

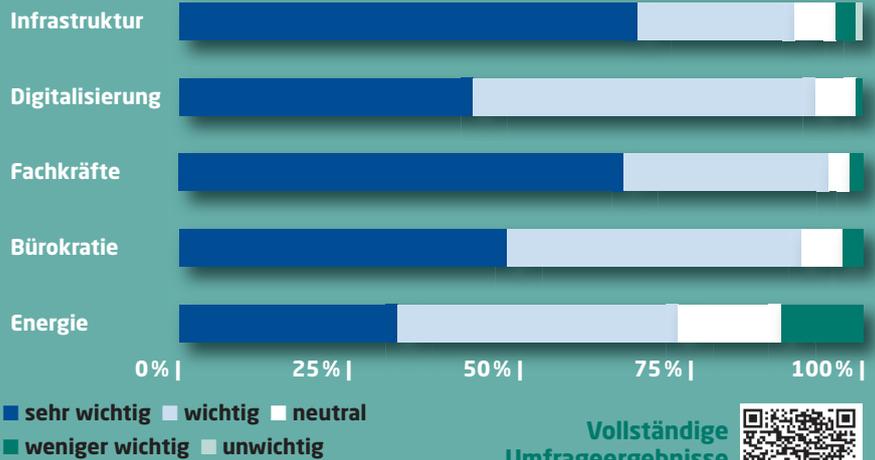
Auch unser Gründungsjahr 1984 war ein Krisenjahr: In Deutschland herrschte Massenarbeitslosigkeit, der Kalte Krieg überschattete den Alltag. Die Gründungsmitglieder des damaligen Forum Bahn, wie der Vorläufer des DVF noch hieß, hatten jedoch eine Zukunftsvision und genug Zuversicht, die Reformthemen anzupacken. Heute und in Zukunft geht es um diese Themen: verlässliche und ausreichende Investitionen in die Infrastruktur, eine innovationsfreundliche und verschlankte Regulierung, eine entschlossen angepackte Energie- und Mobilitätswende, eine beschleunigte Digitalisierung, eine ideologiefreie Verkehrspolitik und Fachkräftesicherung. Dafür werden wir auch in den kommenden Jahren gemeinsam arbeiten.

Ich wünsche Ihnen allen ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gutes neues (Jubiläums-)Jahr!

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



DVF-Mitgliederbefragung: Welche Bedeutung haben für Sie die folgenden Standortfaktoren?



Quelle: DVF

**Vollständige
Umfrageergebnisse**



Im November 2023 hat das DVF erstmalig durch eine Befragung seiner rund 170 Mitgliedsunternehmen ein Konjunktur- und Standortbarometer erstellt. Wir haben gefragt, wie die Mobilitätsunternehmen ihre Geschäftsaussichten beurteilen, welche Bedeutung sie ausgewählten Standortfaktoren beimessen und wie Deutschland hier im europäischen Vergleich dasteht.

Die geschäftlichen Aussichten werden leicht überwiegend positiv beurteilt, und zwar umso deutlicher, je weiter in die Zukunft geschaut wird. Wichtigste Standortfaktoren sind mit Abstand Infrastruktur und Fachkräfteverfügbarkeit, gefolgt von Digitalisierungsgrad und Bürokratie/Verwaltungsaufwand. Die letzten beiden Faktoren sind auch bekannte Schwachstellen des Standorts Deutschland, die Infrastruktur steht als Standortfaktor auf der Kippe. Es wird Zeit, in die Zukunft zu investieren und die Themen Bürokratieabbau und Fachkräftegewinnung ins Zentrum der politischen Diskussion zu stellen.

Einfuhrumsatzsteuer - Erhebungsverfahren schwächt Standort

Experten rechnen nach wie vor mit einem Schrumpfen der deutschen Wirtschaft. Dabei gibt es naheliegende Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland, die ungenutzt sind. Die Vereinfachung des Erhebungsverfahrens der Einfuhrumsatzsteuer (EUST) gehört dazu. Der deutsche Sonderweg ist bürokratisch und unattraktiv für Importeure. Das DVF und viele andere Verbände fordern die Einführung des Verrechnungsmodells.

In Deutschlands Nachbarländern wird bei der Einfuhr von Waren aus Drittstaaten das Verrechnungsmodell angewendet und damit ein Liquiditätsabfluss für Importeure vermieden. In Deutschland ist es mal wieder kompliziert: Hier muss ein Unternehmen bei der Einfuhr von Drittlandsgütern über eine deutsche Zollgrenzstelle die EUST beim Zoll entrichten. In den allermeisten Fällen wird sie anschließend als abzugsfähige Vorsteuer bei der Umsatzsteuer-Voranmeldung berücksichtigt und durch die Landesfinanzverwaltung zu einem späteren Zeitpunkt erstattet.

Umschlagstandort und Umwelt haben das Nachsehen

Die Folgen der deutschen Praxis sind ein unvermeidlicher Liquiditätsabfluss, Kosten für die Zwischenfinanzierung und Bürokratiekosten für das Erstattungsverfahren. Wenn ein Importeur seine Waren hingegen über die Niederlande, Belgien, Polen oder Österreich lenkt, vermeidet er die Verauslagung der EUST. Der Effekt führt u. a. dazu, dass Importeure und Spediteure längere Transportwege in Kauf nehmen, um das deutsche

EUST-Verfahren zu vermeiden. Das ist nicht nur für den Umschlagstandort Deutschland, sondern auch für den Klimaschutz ein unerfreuliches Ergebnis.

Als Entgegenkommen hat der Bund während der Corona-Krise eine Fristverlängerung für die Entrichtung der EUST beschlossen. Von dem resultierenden Liquiditätsgewinn profitieren jedoch nur Importeure, die über ein eigenes Aufschubkonto verfügen. Bis Ende März 2024 soll der Bericht einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Evaluation dieser „großen Fristenlösung“ vorliegen. Bei einer Anhörung im Bundesfinanzministerium im November 2023 haben die Wirtschaftsvertreter unisono erklärt, dass das Fristenmodell nicht die notwendige Signalwirkung bei den Importeuren hinterlässt.

„Große Fristenlösung“ ist keine Lösung

Das Deutsche Maritime Zentrum hat dieses Jahr eine Studie zur Wettbewerbswirkung der EUST veröffentlicht (<https://dmz-maritim.de/wettbewerbsnachteil-abschaffen/>) und empfiehlt darin den EU-

Handlungsrahmen zu nutzen und die Einführung eines Erhebungsverfahrens nach Verrechnungslogik voranzutreiben. Das Verrechnungsmodell schafft einen maximalen Liquiditätseffekt für die Wirtschaft sowie eine maximale Entlastung und Vereinfachung für die Verwaltung von Bund und Ländern. Zudem ist das Verrechnungsmodell die Grundlage des von der EU gewollten Prinzips der zentralen Zollabwicklung.

Die langfristigen wirtschaftlichen Vorteile überwiegen bei weitem die Umstellungskosten der IT von Bund und Ländern, weil sich der Erfolg der Unternehmen in steigenden Steuereinnahmen niederschlägt. Unser Appell: Bund und Länder müssen unverzüglich die legislativen und technischen Anpassungen beginnen, um das Verrechnungsmodell in Deutschland einzuführen.



Kriterium								
Direkte Zahlung (Frist 10 Tage)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zahlungsaufschub Zoll und EUST	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓
Zahlungsaufschub nur EUST	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✗
Direktverrechnung	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Direktverrechnung zwingend	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗
Antragsverfahren	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓
Steuerliche Registrierung	✗	✓✗	✓✗	✓	✓	✓	✓	✓
Warenkreis beschränkt	✗	✓✗	✗	✗	✗	✗	✓	✗
AEO Zertifikat/ Voraussetzungen	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✓



Foto: © Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

Bahnsektor fällt unter Cyber Resilience Act

Mit dem Cyber Resilience Act (CRA) will die EU Schwachstellen bei der Cybersicherheit digitaler Produkte minimieren. So sollen Hersteller unter anderem die Verantwortung für die Cybersicherheit übernehmen und Verbraucher transparent über mögliche Sicherheitsrisiken informiert werden.

Der Cyber Resilience Act sieht eine Einbeziehung des Bahnsektors in den Anwendungsbereich vor, während der Luftverkehr und Automobilsektor explizit ausgenommen sind. Gerade für den Schienensektor bestehen jedoch bereits hohe Sicherheitsstandards wie die EU Richtlinie 2016/797 mit ihren Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und die Bahnnorm IEC 62443. Die Normen werden aktuell für eine weitere Sicherheitserhöhung angepasst.

Die Einbeziehung in den CRA erzeugt für den Bahnsektor erhebliche zusätzliche Belastungen. Kritische Faktoren sind insbesondere:

- eine unzureichende Differenzierung von Geschäftsbeziehungen B2B und B2C und die unzureichende Rollendefinition von Herstellern, Eigentümern und Betreibern;
- die mangelhafte Berücksichtigung von extrem langen Produktlebenszyklen von teilweise über 30 Jahren;
- die fehlende Anpassung der Begrifflichkeit des „Patchens“ an den Schienenverkehrs-

sektor, da Änderungen an Modulen in der Regel eine betriebliche Neuzulassung zur Folge haben;

- die fehlende Abgrenzung der im Bahnsektor verwendeten operationalen Technologien von herkömmlicher Informationstechnik.

Daniela Paitzies, DVF-Expertin für Digitale Vernetzung und Güterverkehr: „Die Besonderheiten der Schienenverkehrsbranche wurden auch in der nun erzielten vorläufigen Einigung im Trilogverfahren nur bedingt berücksichtigt. Nun muss es darum gehen, die Umsetzung möglichst bürokratiearm zu gestalten.“

Mit Blick auf die Trilogergebnisse sieht das DVF insbesondere folgende kritische Punkte:

- **Übergangsfristen:** Anpassungen bei den Spezifikationen und Umstellungen von Prozessen erfordern nach Inkrafttreten des CRA allein bei den Herstellern mindestens 48 Monate Zeit, über alle Wertschöpfungsbereiche hinweg ist von 72 Monaten aus-

zugehen. Das Trilogergebnis sieht 36 Monate vor.

- **Gruppe der kritischen Produkte:** Zu unterstützen ist der Ansatz des EU Rates, die Gruppe der kritischen Produkte nach cyberkritischen und systemkritischen Funktionalitäten abzugrenzen, risikobasiert zu verdichten und die Klassifizierung anzupassen.

- **Support-Zeitraum:** Ein vom Hersteller/ Inverkehrbringer erklärter Support-Zeitraum ist transparenter und damit einer Anlehnung der Support-Verpflichtung an die Produktlebensdauer vorzuziehen – gerade bei langlebigen Produkten. Das Trilogergebnis lässt hier weitreichende Interpretationsspielräume, die zu Rechtsunsicherheiten führen.

- **Einführung eines Produktkonfigurationsmanagements:** Verpflichtungen der Hersteller sind für jene Fälle anzupassen, in denen der Hersteller nicht für das Konfigurationsmanagement nach dem Inverkehrbringen des Produkts verantwortlich ist.

- **Self-Assessment:** Bei der Umsetzung des CRA muss sichergestellt werden, dass auch künftig vorhandene Branchenstandards verbunden mit einem Self-Assessment im Einklang mit dem CRA ihre Wirkung entfalten können.

- **Security Updates:** Zu begrüßen ist, dass Security Updates zunächst nicht als maßgebliche Änderung zu werten sind und daher keine Neuzulassung eines Produktes nach sich ziehen.



DVF-Stellungnahme zum CRA

Genehmigungsbeschleunigungsgesetz bietet noch Potenzial

Am 20. Oktober 2023 hat der Bundestag den Entwurf des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes verabschiedet, um Planungs- und Genehmigungsverfahren deutlich zu beschleunigen. Der Bundesrat hat das Gesetz am 24.11.2023 gebilligt. Schon in der letzten Legislaturperiode wurden vier Gesetze zur Beschleunigung erlassen, ohne dass eine Verbesserung beim Planen, Genehmigen und Bauen spürbar geworden ist. Das DVF fordert deshalb schon seit langem zwar einfache, aber wirkungsvolle Maßnahmen. Diese müssen nun im Zuge des Anfang November vereinbarten Beschleunigungspakts zwischen Bund und Ländern umgesetzt werden.



Foto: © Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

Wesentliche Einzelheiten des Gesetzes:

- Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses für ausgewählte Projekte im Bereich Schiene und Straße (138 Autobahnprojekte des „Vordringlichen Bedarfs mit Engpassbeseitigung“ oder „Fest Disponiert mit Engpassbeseitigung“), die beschleunigt geplant und gebaut werden.
- Für Verkehrsprojekte in allen Bereichen (Straße, Schiene, Wasserstraße, Häfen, Luftverkehr), die zum Kernnetz der Transeuropäischen Netze (TEN) gehören, wird erstmals eine einheitliche Genehmigungsfrist von vier Jahren eingeführt.
- Bei Brücken, die im Zuge der Sanierung an die zukünftige Verkehrsentwicklung angepasst werden, entfallen die Genehmigungspflicht und die Umweltverträglichkeitsprüfung.
- Insbesondere werden Möglichkeiten für Solaranlagen an Autobahnen optimiert und der Bau von Windenergieanlagen erleichtert.

DVF plädiert für weitere Maßnahmen:

- Stichtagsregelung: Einführung der Stichtagsregelung für das materielle Umweltrecht und Umsetzung im sektorübergreifenden Planungsrecht (bspw. Verwaltungsverfahrensgesetz), die verhindert, dass Genehmigungsverfahren bei jeder neuen Änderung im Rechtsrahmen wieder neu aufgerollt werden müssen.
Siehe: [verkehrsforum.de/de/service/newsletter/2023-04-19-newsletter-nr-1-april-2023/2023-04-19-mehr-mut-bei-der-planungsbeschleunigung](https://www.verkehrsforum.de/de/service/newsletter/2023-04-19-newsletter-nr-1-april-2023/2023-04-19-mehr-mut-bei-der-planungsbeschleunigung)
- Überragendes öffentliches Interesse für die Wasserstraße fehlt: Viele Beschleunigungsfaktoren wurden nicht auf die Wasserstraße

übertragen. Gerade die Wasserstraße ist für den Industriestandort Deutschland unverzichtbar und sollte mit dem Prädikat „überragendes öffentliches Interesse“ versehen werden. Siehe hierzu:

[verkehrsforum.de/application/files/9516/8131/2496/PB_01_23RZ_004.pdf#page=4](https://www.verkehrsforum.de/application/files/9516/8131/2496/PB_01_23RZ_004.pdf#page=4)

- Ausdehnung der erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts u. a. auch für zeitkritische Brücken-Ersatzneubauten oder Vorhaben im Hauptverkehrsnetz der Wasserstraßen.
- Beschleunigungskommission Schiene: Wichtige Hinweise der Beschleunigungskommission Schiene wurden nicht berücksichtigt, z. B. die Festsetzung sowohl der 4-Jahres-Frist für Planfeststellungsverfahren, als auch der 4-Monatsfrist für die Vollständigkeitsprüfung der Antragsunterlagen für Infrastrukturvorhaben auf den TEN-Korridoren im Sektor Schiene.
- Festsetzung von Standards für den beschleunigten Genehmigungsprozess zum Aufbau von Ladeinfrastruktur insbesondere entlang der Bundesfernstraßen.
- Der beschleunigte Ausbau von Erneuerbaren Energien entlang der Verkehrswege ist grundsätzlich zu begrüßen. Dort, wo ein sinnvoller Ausbau vom Baulastträger gesehen wird, sollte dieser unbürokratisch durchgeführt werden können. Vermeidung einer generellen formalen Prüfpflicht auf die Eignung, da der Mehraufwand Verkehrsprojekte eher bremst als beschleunigt.

Impressum

Redaktion: Ingrid Kudirka, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

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



**DVF-Stellungnahme
zum Genehmigungs-
beschleunigungsgesetz**



**Interview
Christina Zimmermann zu
"Schneller Genehmigen";
Schüssler Plan GmbH**