

Der Schereneffekt wird größer

Im Februar wurde nach schwierigen Verhandlungen der Bundeshaushalt 2024 verabschiedet. Der Verkehrssektor musste schmerzhaft Kürzungen hinnehmen. Als DVF haben wir dafür gekämpft, dass inmitten der größten Transformation der Mobilitätsbranche wichtige Maßnahmen weiterhin unterstützt werden. Investitionsvorhaben wie das Brückenprogramm oder die Korridorsanierung der Schiene bleiben erhalten. Doch es gab massive Einschnitte gerade bei Fördermaßnahmen zur Unterstützung der Transformation. Gleichzeitig wurde der Preis für CO₂, die Lkw-Maut, die Trassenpreise und die Luftverkehrsteuer teils massiv angehoben. Der Schereneffekt aus hohen Abgaben und Steuern einerseits und Kürzungen oder Streichungen von zugesicherten Investitionsmitteln und Anreizen andererseits belastet die Unternehmen im Verkehrssektor. Erschwerend kommen der hohe Bürokratieaufwand und Berichtspflichten für die Unternehmen hinzu. Der Normenkontrollrat bezifferte für das Jahr 2023 Bürokratiekosten alleine aus Bundesrecht von 26,8 Milliarden Euro.

Der Bund muss dringend Maßnahmen zur Entlastung der Wirtschaft ergreifen, die kein Geld kosten. Da ist die Umstellung des Einfuhrumsatzsteuerverfahrens auf das Verrechnungsmodell, Vereinfachungen bei den Verfahren zur Taxonomie und zum CO₂-Grenzausgleichsmechanismus CBAM in Brüssel, die Zulassung von HVO100 als Kraftstoff oder die Einführung von Stichtagsregelungen für das materielle Umweltrecht in Planungs- und Genehmigungsverfahren. Davon hängen die wirtschaftliche Entwicklung unseres Sektors als auch die Erreichung der Klimaziele ab.

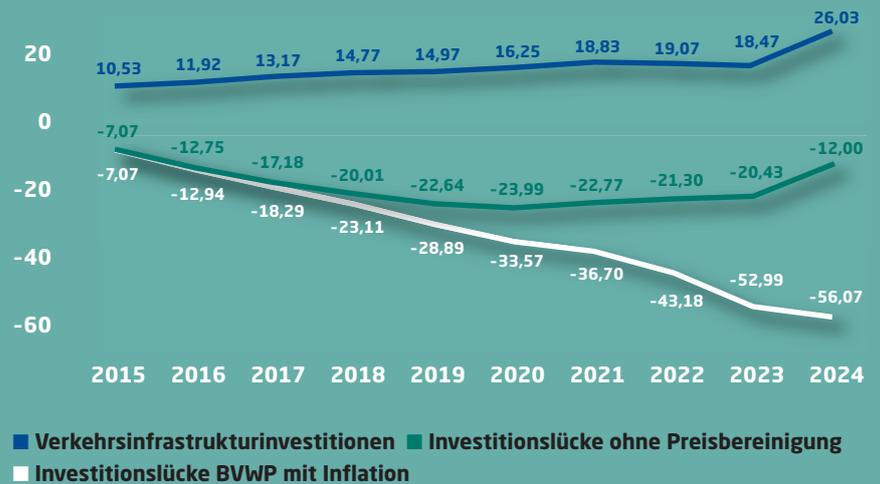
Ihr
Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner
DVF-Präsidiumsvorsitzender

Foto: © Adobe Stock



Bundeshaushalt 2024

Verkehrsinvestitionen des Bundes vs. Investitionsbedarf laut BVWP 2030
(Milliarden Euro, bis 2022 IST, ab 2022 Plan)



Quelle: DVF

Die Grafik zeigt, dass die Investitionen in Schiene, Straße und Wasserstraße zwar seit 2015 kontinuierlich zunehmen, aber die Investitionslücke trotzdem stetig weiter wächst.

Auf Basis des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 müssten jährlich 17,6 Milliarden Euro in die Verkehrswege investiert werden. Bis 2020 liegt die Investitionslinie deutlich darunter, ab 2021 scheint die Lücke abzunehmen. Die Realität sieht jedoch anders aus: Die Baukostensteigerungen sind im Verkehrshaushalt nicht ausreichend berücksichtigt, so dass die Investitionen real sinken. Vor allem steigende Energie- und Rohstoffpreise führen von 2021 bis 2023 zu einem Preissprung von fast 29 Prozent. Gemessen an den dringlichen Projekten des BVWP ist die **Investitionslücke seit 2015 auf 56 Milliarden Euro angewachsen**. Hinzu kommt ein jahrzehntelanger Rückstau bei der Erhaltung der Verkehrswege. Wie kann man dem entgegenwirken? Neben mehr Geld im Bundeshaushalt geht es auch um mehr Planungssicherheit über Fonds und Finanzierungsvereinbarungen.

Bundeshaushalt 2024: Konsequenzen für den Verkehrssektor

Mit der Zustimmung des Bundesrates zum Bundeshaushalt 2024 wurde die vorläufige Haushaltsführung für das laufende Jahr beendet. Das DVF begrüßt, dass dadurch wichtige Investitionsprojekte wie das Brückenprogramm und die Schienekorridorsanierungen abgesichert werden. Allerdings vergrößert sich der Schereneffekt für den Mobilitätssektor.

Weiter steigende Belastungen aus CO₂-Preisen, Lkw-Maut, Trassenpreisen und Luftverkehrsteuer einerseits stehen gegen die Streichung bereits zugesicherter Investitionsmittel und Anreize andererseits. Dadurch fehlen dem Sektor liquide Mittel, die für die Transformation dringend benötigt werden. Die DVF-Analyse zeigt, wo es besonders kritisch wird.

- Die Finanzierung der **Schieneinfrastruktur** steht vor erheblichen Herausforderungen. Trotz zugesagter 45 Milliarden Euro bleiben die tatsächlichen Beträge bis 2027 weit darunter bei 27 Milliarden Euro. Ein Teil davon ist die Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG von je 5,5 Milliarden Euro. Jedoch verringern sich diese Beträge ab 2026 deutlich. Dies führt dazu, dass wichtige Projekte verzögert oder sogar gestoppt werden, während die Finanzierung für Schlüsselbereiche wie die Digitale Schiene abnimmt.
- Auch die **Förderprogramme für den Schienenverkehr** werden gekürzt. Die Gesamteinsparungen belaufen sich auf beachtliche 380 Millionen Euro. Das ist besonders für den Schienengüterverkehr schwierig, dessen wirtschaftliche Lage bereits angespannt ist.
- Die Finanzierung der **Straßeninfrastruktur**

bleibt hinter den Bedürfnissen zurück, obwohl allein für Brücken jährlich 2,5 Milliarden Euro benötigt werden. Die Verwendung von Mehreinnahmen aus der CO₂-Komponente der Lkw-Maut für den allgemeinen Bundeshaushalt untergräbt die Bemühungen um Klimaschutz und die Förderung nachhaltiger Antriebe.

- Wenngleich es bei der **Wasserstraße** gegenüber der ursprünglichen Haushaltsplanung für 2024 keine Abstriche gab – der Verkehrsträger ist weiterhin signifikant unterfinanziert. Obwohl mindestens 2 Milliarden Euro jährlich erforderlich sind, belaufen sich die Investitionen nur auf 1,4 Milliarden Euro für 2024. Nach wie vor ist offen, wie die Bundesregierung den Investitionsstau abbauen will. Die **Häfen** sind negativ von den Unwägbarkeiten und rückläufigen Mitteln beim Schienengüterverkehr betroffen. Eine Forderung von vielen: Die Baukostenzuschüsse für nicht-bundeseigene Schienenwege, z. B. Hafengebühren, müssen wieder heraufgesetzt werden.
- Bei der Anhebung der **Luftverkehrsteuer** kalkuliert die Bundesregierung mit Mehrbelastungen für die Fluggesellschaften in Höhe von 625 Millionen Euro jährlich („volle Jahreswirkung“). Gleichzeitig

wurden mit den letzten Haushaltsverhandlungen für die kommenden Jahre geplante Verpflichtungsermächtigungen in Summe von 2 Mrd. Euro für **nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF)** gestoppt. Die in letzter Minute gesicherte Unterstützung für das PtL-Projekt in Leuna ist erfreulich und notwendig. Das vermag aber nicht darüber hinwegzutäuschen, dass dem Luftverkehrssektor insgesamt immense Mittel für die Transformation entzogen werden. Der Finanzierungskreislauf muss hier dringend geschlossen werden. Es geht um sehr große SAF-Mengen, die für die deutschen Carrier beschafft und wettbewerbsneutral finanziert werden müssen. Vor der gleichen Herausforderung steht auch die **Schifffahrt**, die künftig CO₂-Reduktionsvorgaben einhalten muss und unter den Emissionshandel der EU fällt.

Forderungen an den Bund:

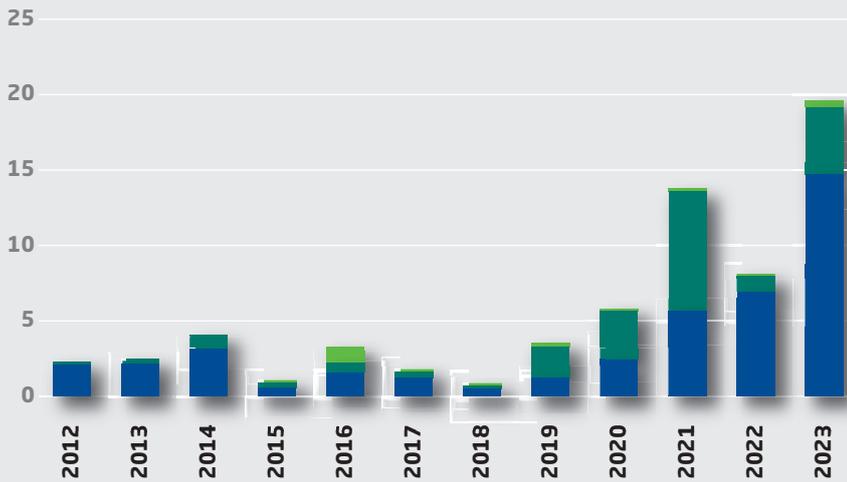
Das DVF hat klare Forderungen: Es bedarf mehr Planungssicherheit und langfristiger Investitionen, etwa durch Sondervermögen oder Fonds für die Schiene und Wasserstraße. Nötig ist jetzt eine Offensive zum **Bürokratieabbau**, die die Branche umgehend und ohne Steuergeld entlastet. Ebenso helfen die Umstellung des **Einfuhrumsatzsteuerverfahrens** auf das Verrechnungsmodell, wirksame Vereinfachungen bei den Verfahren zur **Taxonomie** und zum CO₂-Grenzausgleichsmechanismus **CBAM**, die schnelle Umsetzung der Zulassung von **HVO100** als Kraftstoff oder die Einführung von **Stichtagsregelungen** für das materielle Umweltrecht in Planungs- und Genehmigungsverfahren.



Entwicklung des einmaligen Erfüllungsaufwands in Mrd. EUR (2012-2023)

■ Wirtschaft ■ Verwaltung ■ Bürgerinnen und Bürger

Quelle: Nationaler Normenkontrollrat



Mit der **Umstellung des Einfuhrumsatzsteuer-Verfahrens auf das sogenannte Verrechnungsverfahren werden unnötige Zahlungsströme vermieden** und die Abwicklung deutlich vereinfacht.

Ladesäulen: Für die Zulassung von Ladesäulen ist das Eichamt vor Ort zuständig.

Dadurch kommt es zu unterschiedlichen Auslegungen der Eichvorschriften und damit auch zu unterschiedlichen Vorgaben für die Inbetriebnahme. Ebenso geht es um die Erleichterung der baulichen Errichtung analog zu Solaranlagen.

Bürokratieabbau kommt nicht in Fahrt

Der Normenkontrollrat hat in seinem Bericht für 2023 die laufenden Bürokratiekosten alleine aus Bundesrecht auf 26,8 Milliarden Euro beziffert. Hinzu kommt der einmalige Aufwand durch Neuregelungen von 23,7 Milliarden Euro. Bundesjustizminister Marco Buschmann hatte die Verbände um Vorschläge zum Bürokratieabbau gebeten. Im April 2023 wurden die eingereichten 442 Vorschläge bewertet und in einem Bericht des Bundesjustizministeriums veröffentlicht. Bisher wurde davon nichts umgesetzt.

„Umgesetzt wurde davon bisher nichts, obwohl dies in den meisten Fällen einfach möglich wäre und ohne Einsatz von Steuergeldern zu einer sofortigen Entlastung bei den Unternehmen führen würde“, bemängelt DVF-Geschäftsführer **Dr. Florian Eck**.

Auf der EU-Ebene kommen vielfältige Berichtspflichten hinzu, etwa das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, zur Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), zum Cyber Resilience Act oder auch zum CO₂-Grenzausgleichsmechanismus CBAM.

CO₂-Grenzausgleich: Die Berichtspflichten aus den EU-Vorgaben zum Carbon Border Adjustment Mechanism CBAM müssen vereinfacht werden. Ab einer Wertgrenze von 150 Euro müssen Importeure über den CO₂-Fußabdruck der Waren berichten. Logistiker übernehmen dies in vielen Fällen in Vertretung. Mit der stufenweisen Ausweitung auf nahezu alle Warengruppen nimmt auch der

Aufwand immer weiter zu. Ab 2026 muss dann nicht nur berichtet werden, sondern es wird auch die Differenz der CO₂-Kosten geschuldet. Hinzu kommen unzureichende Meldeinstrumente, fehlende Ansprechpartner und unklare Haftungsrisiken der Dienstleister. **Wichtige Forderungen sind hier die Vernetzung der Behörden und die Zusammenführung mit bereits vorhandenen zollseitigen Meldesystemen**, um Dopplungen zu vermeiden. Ebenso geht es darum, die Erfahrungen der Logistikbranche für eine praxisgerechte Umsetzung von CBAM zu nutzen und kompatibel mit den Zollvorschriften zu machen.

Einfuhrumsatzsteuer: Im Gegensatz zu anderen europäischen Staaten ist das Verfahren in Deutschland zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer bei der Wareneinfuhr umständlich und es wird unnötig Kapital gebunden. Dies ist ein deutlicher Standortnachteil im internationalen Wettbewerb.

Datenschutz: Notwendig sind die Vereinfachung und vor allem **bundesweite Angleichung der Datenschutzvorgaben** insbesondere mit Blick auf die Anonymisierung und Pseudonymisierung von Mobilitätsdaten und Positionsinformationen. Jedes Bundesland interpretiert die Vorgaben anders, GPS-Daten können nicht ausgewertet werden, automatisierte Videoanalysen sind unzulässig, ebenso wie sog. Scancars in Parkzonen.

Leitungsbau: Da es keine zentral abgelegten Verlegepläne gibt, ist der Weg von der Leitungsplanung und -genehmigung bis zur Leitungsverlegung zeitraubend und risikobehaftet. Darum fordern das DVF und die Bauwirtschaft die **Einführung eines digitalen Netzkatasters für den Leitungstiefbau**, in dem die bauliche Lage vorhandener Leitungen verzeichnet ist. Dadurch kann schneller genehmigt und gebaut werden und das Risiko von Leitungsschäden wird gemindert.

Deutschlandpakt: Die Vorhaben aus dem Deutschlandtakt müssen endlich angeschoben werden. Insbesondere **Einführung von Stichtagsregelungen**, Unterstützung der Länder bei der personellen Aufstockung der Planungs- und Genehmigungsbehörden, konsequente Digitalisierung von Verfahren.



Happy Birthday DVF - vom Bahnforum zum Anwalt für Mobilität

Happy Birthday DVF! 40 Jahre gilt es zu feiern. Aber warum wurde das Deutsche Verkehrsforum überhaupt gegründet? In den 80er Jahren befand sich die Bundesbahn in einem schlechten Zustand. Die Industrie aber war auf einen leistungsstarken und funktionierenden Schienengüterverkehr angewiesen. In dieser Situation beschlossen die Vorstände bedeutender Wirtschaftsunternehmen 1984 die Gründung des Verkehrsforums Bahn, um für ein leistungsfähiges Schienensystem in Deutschland zu sorgen.

In den ersten Jahren verfolgte das Verkehrsforum Bahn das Ziel einer Reform, die zu einer stärkeren unternehmerischen Ausrichtung des Staatskonzerns führen sollte. Hinter dem neu gegründeten Verein standen klangvolle Namen wie der des legendären Dr. Hermann Josef Abs, damals Ehrenvorsitzender der Deutschen Bank. Dass über die Jahre das Who-is-Who der deutschen (Mobilitäts-)Wirtschaft beim Verkehrsforum eine Rolle spielte, verhalf dem Verein zu politischer Anerkennung und raschem Wachstum. In weiser Voraussicht hatten die Gründerväter den Zweck des Vereins weit genug gefasst:

»Er setzt sich für leistungsfähige, marktgerechte, energiesparende und umweltfreundliche öffentliche Verkehrssysteme ein«.

Hinter diesen Zielen konnten sich auch Unternehmen anderer Verkehrsträger wie Straße, Wasser und Luft versammeln, aber auch Vertreter von affinen Wirtschaftszweigen wie Bau, Finanzen, Energie oder Telekommunikation. Im November 1986 trat die Lufthansa als 100. Mitglied dem Verkehrsforum bei. Heute sind die rund 170 Mitglieder ein Spiegelbild der gesamten Breite der Mobilität.

Das Fundament für die Mobilität

Aus dem Verkehrsforum Bahn wurde 1992 folgerichtig durch Namensänderung das Deutsche Verkehrsforum. Es führt die Bedürfnisse und Perspektiven aus den Bereichen Personen- und Güterverkehr ebenso zusammen wie die von Herstellern, Dienstleistern und Nutzern. Damit ist das DVF die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Deutschland für den Personen- und Güterverkehr und die zentrale Plattform für den Austausch zwischen der Politik und der Verkehrswirtschaft.

Ziele und Anspruch

Der Vernetzungsgedanke der Verkehrsträger war und ist bis heute zentral in der Arbeit des DVF. Im Laufe der Jahre hat das DVF eine Vielzahl von Studien zu verschiedenen Aspekten des Verkehrswesens durchgeführt, darunter Umweltwirkungen, Zusammenarbeit der Verkehrsträger und Integration von Verkehrssystemen. Hervorzuheben sind hier die Vorbereitungen zur Bahnreform und das Eintreten für den Aufbau einer Bundesfernstraßengesellschaft.

Die Ziele:

- Zukunftssichere und leistungsfähige Infrastruktur
- Intelligent vernetzte Verkehrssysteme

- Umweltschonende und energieeffiziente und leise Mobilität
- Sichere, kundenfreundliche und bezahlbare Mobilitätsangebote
- Wettbewerbsfähiger Logistikstandort Deutschland

Das DVF vertritt die gemeinsamen Anliegen der Verkehrswirtschaft gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft.

Eine Vision für die Zukunft

Als führende Wirtschaftsvereinigung des Mobilitätssektors bekennt sich das DVF zu den Pariser Klimazielen und plädiert für ein wissensbasiertes, innovationsoffenes Vorgehen. Dabei müssen Umweltziele, wirtschaftliche Interessen und soziale Belange in Einklang gebracht werden. Es braucht hier verlässliche Rahmenbedingungen für den Erhalt und Ausbau der Verkehrswege und deren europaweite Vernetzung. Die Politik muss sich zum Verkehrssektor als Rückgrat einer mobilen Wirtschaft und Gesellschaft bekennen.

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