

Herrn Bundesminister
Peter Altmaier
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Scharnhorststraße 34-37
10115 Berlin

17. Dezember 2018
HvH/UE

Inhaltsgleiches Schreiben geht an:

die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit Svenja Schulze MdB, den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer MdB sowie den Bundesminister der Finanzen Olaf Scholz MdB

Investitionsnotwendigkeiten für die Klimawende im Verkehrssektor

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

die Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag die Erarbeitung eines Gesetzes zur Einhaltung der Klimaziele 2030 vorgenommen. Die Arbeitsgruppe 1 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität, in der das DVF mitwirkt, erarbeitet zur Zeit Vorschläge für den Verkehrssektor. Es ist klar, dass wir beim Klimaschutz im Verkehrssektor vor einer entscheidenden Weichenstellung stehen. Die rund 170 Mitgliedsunternehmen des DVF, und damit die gesamte Mobilitätswirtschaft, arbeiten engagiert daran, die notwendigen Maßnahmen zu identifizieren und umzusetzen. Doch diese Arbeit muss, wenn sie erfolgreich sein soll, seitens der Bundesregierung entschieden und nachhaltig durch Investitionen und Rahmenbedingungen begleitet werden.

Es ist uns wichtig klarzustellen, dass das Deutsche Verkehrsforum das Ziel einer deutlichen und schnellen Reduktion der CO₂-Emissionen unterstützt. Alle unsere Unternehmen weiten ihre Investitionen in klimaschonende Technologien erheblich aus. Gleichwohl darf nicht unterschätzt werden, wie groß die Herausforderung für Wirtschaft, Politik und Gesellschaft ist, das tonnenscharfe Sektorziel 2030, das die Bundesregierung vorgegeben hat, zu erreichen.

Zum Beispiel hängen Tempo und Erfolg der Elektromobilität nicht alleine von den unternehmerischen Entscheidungen der deutschen Automobilwirtschaft ab. Eine hierfür notwendige (Lade-)Infrastruktur und die Nutzerakzeptanz für alternative Antriebe und CO₂-neutrale Kraftstoffe sind unabdingbare Voraussetzungen. Dies gilt für Pkw und Nutzfahrzeuge gleichermaßen. Gerade bei schweren Lkw, die ein Drittel der Gesamtemissionen verursachen, stellen sich große Herausforderungen. Wir dürfen daher den Blick nicht auf einzelne Technologien verengen, sondern müssen alle Möglichkeiten, etwa auch alternative Kraftstoffe, nutzen, um beim Klimaschutz im Verkehrssektor das Maximum zu erreichen.

PRÄSIDIUM

Dr. Jörg Mosolf (Vorsitzender), Ulrich Klaus Becker, Thorsten Dirks, Frank Dreeke, Michael Fohrer, Renata Jungo Brüngger, Stefan Kölbl, Stephan Krenz, Wolfgang Langhoff, Holger Lösch, Dr. Richard Lutz, Bernhard Mattes, Nikolaus Graf von Matuschka, Dr. Sigrid Nikutta, Michael Peter, Ronald Pofalla, Dr. Hansjörg Rodi, Dr. Stefan Schulte, Norbert Schußler, Dr. Arnt Vespermann, Wolfgang Wendt
Ehrenvorsitzender: Dr. Heinz Dürr

Hierzu gehört in Umsetzung der Festlegungen des Koalitionsvertrags auch die stärkere Nutzung der Schiene.

Um diese Herausforderungen zu bewältigen, ist es sehr wichtig, die Anstrengungen der Unternehmen und Verbraucher durch entsprechende öffentliche Investitionen zu flankieren. Diese müssen dramatisch erhöht und beschleunigt werden. Dies betrifft Investitionen in öffentliche Fahrzeugflotten, die Schienenwege, den ÖPNV, die Wasserstraße. Weitere gesetzliche Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung und die Beseitigung regulatorischer Hemmnisse sind unabdingbar. Dies gilt auch für den Infrastrukturausbau für Ladestrom und CO₂-neutrale Kraftstoffe sowie für einen schnelleren Ausbau der Digitalisierung und Automatisierung bei allen Verkehrsträgern.

Es sind die Investitionsentscheidungen von heute, die morgen über den Erfolg der Klimaschutzpolitik entscheiden!

Auf diesen Feldern sehen wir die Notwendigkeit öffentlicher Investitionen als besonders dringlich an:

1. CO₂-neutrale Kraftstoffe und Antriebe

- Bei allen Verkehrsträgern ist die Entwicklung und Durchsetzung neuer Kraftstoffe und Antriebe essenziell. Die Förderung von **Forschung und Entwicklung** und – sehr wichtig – auch der **Markteinführung** für moderne Kraftstoffe und Antriebe muss daher immens verstärkt werden. Gleiches gilt für die Förderung von Speichertechnologien für die Sektorkopplung. Hierbei reichen klassische Förderprogramme für Pilotprojekte bei weitem nicht aus. Stattdessen sind alternative regulatorische Anreize zu prüfen.

2. Digitale Infrastruktur

- Die Potenziale der Digitalisierung und vernetzten Mobilität zur CO₂-Reduktion für höhere Effizienz, besseren Verkehrsfluss und CO₂-Einsparungen bei allen Verkehrsträgern müssen noch stärker erkannt und genutzt werden. Dafür ist der Ausbau der digitalen Infrastruktur die notwendige Voraussetzung. Das **mobile Breitbandnetz** muss entlang der Verkehrswege und an den Logistikknoten als notwendiges Rückgrat der Digitalisierung und damit für die Effizienzsteigerung des Sektors prioritär ausgebaut werden.

3. Schiene:

- Die **Digitalisierung der Schiene** ist volkswirtschaftlich sinnvoll und betrieblich erforderlich. Sie ist die Voraussetzung für Prozessoptimierungen und erhebliche Kapazitätssteigerungen. Der flächendeckende Austausch mit **europäischer Leit- und Sicherungstechnik und digitalen Stellwerken** ist am wirtschaftlichsten durch eine systematische Umstellung der Infrastruktur und eine Doppelausrüstung der Fahrzeuge während der Migration umsetzbar. Für die umfassende Digitalisierung braucht die Schiene laut der im Auftrag des BMVI erstellten Machbarkeitsstudie zusätzliche Investitionen von 1,7 Mrd. Euro in den Jahren 2020 bis 2025. Der Schienensektor ist auf eine langfristig verlässliche Finanzierung angewiesen, für die die Entscheidung heute fallen muss.
- Um die im Koalitionsvertrag avisierten Fahrgastzuwächse auf der Schiene abfahren zu können, bedarf es **erweiterter Infrastrukturkapazitäten**, wie sie der Bundesverkehrswegeplan vorsieht. Gleichzeitig muss sich der zukünftige Ausbau der Infrastruktur an aufeinander abgestimmten Fahrplänen für direktere, vertaktete Verbindungen im Nah- und Fernverkehr orientieren und damit genau dort Kapazitäten schaffen, wo sie den größten Nutzen im Netz entfalten. Das erfordert auch **beschleunigtes Planen und Bauen**.
- Erhalt und Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes der Schieneninfrastruktur müssen mit der **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III** weiter gestärkt werden. Hierbei sind auch zusätzliche Regelungen und Mittel für kapazitätsschonendes Bauen zu verankern.

- Um mehr Güter kostengünstiger auf der Schiene transportieren zu können, muss der Masterplan Schienengüterverkehr umgesetzt werden. Damit werden die Dienstleistungsqualität verbessert und die Wettbewerbs- und Logistikfähigkeit gestärkt. Ein wichtiger Baustein ist die technologische und prozessuale Modernisierung des Schienengüterverkehrs, wie sie das avisierte **Zukunftsprogramm Schienengüterverkehr** beschreibt. Dies beinhaltet Vorbereitung, Erprobung und Einführung von Innovationen, u.a. automatisches Kuppeln und alternative Antriebskonzepte.
- **Innovative Antriebskonzepte im Regionalverkehr** als Alternative zu Dieselantrieben sind durch ein neu aufzulegendes Förderprogramm zu unterstützen. Sie sind ein wichtiger Baustein zu 100 Prozent elektrifiziertem Schienenverkehr. Das schließt die Förderung der notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen ein. Generell sollten **Innovationen**, etwa im Hinblick auf neue Technologien, innovative Instandhaltung oder Instandsetzungssysteme, in Ausschreibungen stärker berücksichtigt werden. Das gilt ebenso für die Lebenszykluskosten (TCO) von Fahrzeugen. Diese Maßnahmen würden auch eine Wertschöpfung „Made in Germany“ unterstützen helfen.

4. Straße:

- Für den Antriebswechsel muss vor allem der **Ausbau der Ladeinfrastruktur** für Strom und der Tankstelleninfrastruktur für LNG und Wasserstoff gefördert werden. Zudem laufen Pilotprojekte zur Nutzung von Oberleitungs-Lkw, deren Ergebnisse zu berücksichtigen sind. Die Nationale Plattform Elektromobilität schätzt allein den Investitionsbedarf für Pkw-Ladesäulen bis 2025 auf 1,6 Mrd. Euro.
- **Öffentliche Flotten** aller Art müssen auf **Niedrigemissionsfahrzeuge** umgestellt werden. Dies betrifft die Fuhrparks des ÖPNV, anderer kommunaler und staatlich kontrollierter Unternehmen, die Fuhrparks der Behörden des Bundes, der Länder und Kommunen. Auch in diesem Bereich sind zusätzlich Investitionen in Lade- und Betankungsstationen an Betriebshöfen erforderlich. Darüber hinaus wird auch die Ersetzung von bislang dieselbetriebenen öffentlichen Flotten, etwa Bussen im ÖPNV, durch elektrisch betriebene Fahrzeuge nur mit öffentlicher Förderung gelingen.
- Unabhängig von der Förderung alternativer Antriebe werden **konventionelle Fahrzeuge** noch auf absehbare Zeit die Mobilität der Verbraucher sicherstellen müssen. Für die Erreichung der Klimaschutzziele sind daher deren **Effizienzpotenziale** wie auch das Abgasverhalten von Fahrzeugen, die sich im Verkehr befinden, ein nicht zu unterschätzender Faktor. Durch zusätzliche Förderung synthetischer Kraftstoffe (eFuels) ließen sich sowohl CO₂-Emissionen als auch andere Schadstoffemissionen stark reduzieren. Weiterhin sind standardisierte und nachvollziehbar gestaltete Verfahren bei der Abgasprüfung weitere wichtige Schritte in Zusammenhang mit Fahrzeugemissionen.
- Die **Straßeninfrastruktur** muss **digitalisiert** werden, um z. B. neben Anwendungen der Fahrzeug-Fahrzeug- auch die der Fahrzeug-Infrastruktur-Kommunikation zu ermöglichen sowie Anwendungen des vernetzten und automatisierten Fahrens bis hin zu künftig auch fahrerlosen Systemen zu unterstützen.

5. ÖPNV

- Die steigende Nachfrage im ÖPNV lässt sich allein mit **zusätzlichen Kapazitäten** bedienen. Kurz- bis mittelfristig ist der **Ausbau der Digitalisierung**, u.a. durch Zusammenführung der Mobilitätsdaten, elektronisches Ticketing und ergänzende On Demand-Angebote, eine Hilfe, um die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu verbessern.

6. Wasserstraßen

- Die Bundeswasserstraßen müssen als besonders klimaschonende Transportalternative **ausgebaut und ertüchtigt** werden. Der Investitionsbedarf 2016 bis 2030 beträgt gemäß BVWP insgesamt 24,5 Mrd. Euro. Hinzu kommen Investitionen zur **Digitalisierung** in den Häfen und an den Wasserstraßen.

- Die **Antriebsmodernisierung** bei See- und Binnenschiffen ist ein wichtiges Anliegen. Beispielsweise sind LNG-Antriebe 20 bis 30 Prozent teurer als konventionelle Schiffsmotoren. Die Margenschwäche der Binnenschifffahrt macht eine deutliche Ausweitung der öffentlichen Förderung erforderlich, um die Flottenmodernisierung zu beschleunigen.

7. Luftverkehr

- Für die Entwicklung neuer Flugsicherungstechnologien durch das Gemeinschaftsunternehmen SESAR bringen Industrie, EU und Eurocontrol gemeinsam 1,6 Mrd. Euro im Zeitraum 2016 bis 2024 auf. Dies fördert weitere **Effizienzsteigerungen** im Luftverkehr. Weitere Umsetzungsmaßnahmen bei der Flugsicherung, den Fluggesellschaften und Flughäfen sollten vom Bund gefördert werden, so zum Beispiel die Investition in neue, effizientere Flugzeuge, die Ausstattung von Flugzeugen und Flughäfen mit moderner Navigationstechnik und Elektromobilität am Flughafen.

Mit der Lastenteilungsverordnung der EU und dem künftigen Klimaschutzgesetz wird ein Verfehlen des Sektorziels künftig finanzielle Konsequenzen haben. Bitte tragen Sie als Bundesregierung bei der Gestaltung des Klimaschutzgesetzes Sorge, dass dem Verkehrssektor in Deutschland durch drastische Abgabenerhöhungen nicht die Mittel entzogen werden, die er dringend benötigt, um die klimapolitisch geforderte Umstellung zu vollziehen. Es ist besser, die wichtigen Investitionen in die Infrastruktur jetzt zu tätigen, als diese Mittel später für Strafzahlungen auszugeben.

Noch ein Wort zum Fachkräftemangel: Derzeit fehlt es an Personal in der öffentlichen Verwaltung für die Planung und Genehmigung von Vorhaben. Das gilt für Länder, Kommunen und Bundesbehörden gleichermaßen. Ebenso fehlen die Fachkräfte in den Unternehmen selbst. Die Lösung dieses Problems erfordert zusätzliche Haushaltsmittel. Darüber hinaus müssen Berufe attraktiver gemacht, Vergütungsstrukturen angepasst werden und auch im Ausland muss Personal angeworben werden können. Bitte stellen Sie die Weichen für ein Fachkräftezuwanderungsgesetz so, dass Unternehmen schnell und unbürokratisch Arbeitskräfte aus Nicht-EU-Staaten anwerben und dauerhaft beschäftigen können. Am Ende sind es die Menschen, die die Mobilitätsrevolution gestalten werden!

Für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor sind Planbarkeit, Bezahlbarkeit und Akzeptanz die ausschlaggebenden Punkte – aus Sicht der Verbraucher und der Wirtschaft gleichermaßen. Wir brauchen eine Balance aus zielführenden und entschiedenen öffentlichen Investitionen und verlässlichen Rahmenbedingungen für die Wirtschaft, die Optionen und Spielräume lassen, um die fundamentale Transformation, die vor uns liegt, erfolgreich in die Tat umzusetzen. Bitte unterstützen Sie uns dabei.

Mit freundlichen Grüßen

Das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums e.V.