

Positionspapier

zur Gründung und Konzept einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes

Als Spitzenverband repräsentiert der **Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL)** über 16 Landesverbände, etwa 3.000 Mitgliedsbetriebe mit 520.000 Beschäftigten, mehrheitlich größere mittelständische und inhabergeführte Speditionen sowie global agierende Logistikkonzerne.

Im Auftrag von Industrie und Handel organisieren und steuern Speditionen und Logistikdienstleister nationale und internationale Lieferketten. Sofern für die Beförderung von Gütern und Waren nicht eigene Beförderungsmittel eingesetzt werden, beauftragen Speditionen Transportunternehmen aller Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luftfracht, See- und Binnenschifffahrt).

Um eine ökonomisch und ökologisch erwünschte Verkehrsträgerverknüpfung zu erreichen, müsste eine zu gründende Verkehrsinfrastrukturgesellschaft grundsätzlich die Verwaltung der für sämtliche Verkehrsträger zur Verfügung stehenden Finanzmittel in sich vereinen, zur Verwirklichung dieses Ziels bedürfte es aber auch der Einbeziehung sämtlicher finanzieller Nutzerentgelte und Finanzmittel (Pkw-Maut, Lkw-Maut, Hafen- und Schleusengebühren, Kanalabgaben, Luftverkehrsabgaben, etc.) sowie der Klärung vielschichtiger Eigentums-, Kompetenz- und Zuständigkeitsfragen. Dies dürfte eine mittelfristige Realisierung mehr als unwahrscheinlich erscheinen lassen.

Insgesamt bedarf es aber einer dringenden gleichzeitigen Reform der Verkehrswegefinanzierung und der Auftragsverwaltung, damit Finanzierung und Planung enger verzahnt werden können. Wichtig ist, dass die zur Verfügung stehenden Finanzmittel dahin gelenkt werden, wo sie den größten Nutzen entfalten, was bislang durch die Trennung von Bundesverkehrswegeplanung und Auftragsverwaltung verhindert wurde. Die Fratzscher-Kommission hat hierfür erste tragfähige Ideen entwickelt, deren Umsetzung mehr Kostentransparenz sicherstellt, die Finanzierungsbasis über die Grenzen der Einjährigkeit einer ausschließlichen Haushaltsfinanzierung erweitert und die Zuteilung von Verantwortungsbereichen zwischen Bund und Ländern effizient gestalten und eindeutiger regeln muss.

Die Struktur der Nachfrage nach Güterverkehrsdienstleistungen wie auch die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems Verkehr lenken die überwiegende Mehrheit aller Warentransporte auf die Straße. Der Zustand des deutschen Straßenverkehrsnetzes ist allerdings besorgniserregend mit negativen ökonomischen Folgen für Verkehrsnutzer selbst und nachteiligen Folgen für den Wirtschaftsstandort Deutschland sowie Gesellschaft und Umwelt. Zwar wirken neue Verlagerungskonzepte auf alternative Verkehrsträger punktuell, werden aber auch wiederum durch Engpässe und die schlechten Zustände der Schienen- und Wasserwege gehemmt.

Allein für die zügige Ertüchtigung der Infrastruktur des Hauptverkehrsträgers Straße in Deutschland bedarf es nicht nur erheblicher zusätzlicher finanzieller Mittel, sondern auch einer effizienteren Auftrags- und Umsetzungsverwaltung für den Erhalt und Bau von Straßen und Brücken. Mit einer vom Grundsatz richtigen Ausweitung der Nutzerfinanzierung allein können die erforderlichen Mittel nicht gehoben werden. Selbst wenn die Mittel reichten, ver-

sichert ein Großteil der Gelder im aktuellen System einer nicht effizienten Bund-Länder Auftragsverwaltung.

Der DSLVB unterstützt deshalb das Konzept einer bundeseigenen Verkehrsinfrastrukturgesellschaft, deren Aufgabe sich auf die Verwaltung sämtlicher deutscher Bundesautobahnen und -fernstraßen als Sondervermögen mit eigenem Haushalt erstreckt.

Die Kompetenz einer solchen Gesellschaft muss sämtliche Aufgaben umfassen, die mit dem Erhalt und dem Betrieb der in dem Sondervermögen zusammengefassten Straßen sowie dem Neu- und Ausbau in Zusammenhang stehen. Während für den Neu- und Ausbau von Straßen nach wie vor durch vom Bundestag legitimierte Steuermittel eingesetzt werden sollten, könnte der Erhalt aus einer Kombination von Nutzerentgelten und privatem Kapital erfolgen, über die die Gesellschaft eigenverantwortlich verfügt. Dabei ist darauf zu achten, dass der Einsatz privaten Kapitals für den Erhalt nicht grundsätzlich institutionalisiert wird, sondern möglichst auf die Finanzierung der bisher unterlassenen Instandhaltung begrenzt bleibt.

Die Generierung von Finanzmitteln aus mehreren Quellen (Abgaben, privates Kapital und Steuern) darf nicht dazu führen, dass der wirtschaftlich erforderliche Aus- und Neubau von Verkehrswegen langfristig durch eine Reduzierung von Steuermitteln im Verkehrshaushalt konterkariert wird.

Die dem Haushalt der Gesellschaft zugrundeliegenden finanziellen Mittel müssen strikt an das Postulat der Zweckbindung und Überjährigkeit gebunden sein.

Die Finanzmittel sollten sich speisen aus Mauteinnahmen für die Nutzung deutscher Bundesautobahnen und Bundesstraßen durch sämtliche in- und ausländische Straßenverkehrsteilnehmer. Um auszuschließen, dass die Höhe der Nutzerentgelte für eine politisch motivierte Lenkungswirkung des Verkehrs, gegebenenfalls sogar mit Prohibitivcharakter, gestaltet wird, ist sicherzustellen, dass sich lediglich die direkten Infrastrukturkosten in den jeweiligen Mautsätzen spiegeln. Das heißt, im Sinne des Abgabenrechts werden Nutzergebühren ausschließlich für Betrieb und Erhalt des im Sondervermögen zusammengefassten Straßennetzes eingesetzt. Sollten sogar Überschüsse aus Mauteinnahmen generiert werden, wäre die Gesellschaft in der Mittelverwendung nicht frei, sondern müsste diese zwingend in neu- oder Ausbauten investieren. Damit wäre eine wesentliche Forderung des DSLVB nach geschlossenen verkehrsträgerbezogenen Finanzierungskreisläufen erfüllt.

Zur Ergänzung des immensen Mittelbedarfs bestehen gegen den zusätzlichen Einsatz privaten Kapitals (ÖPP) aus Sicht des DSLVB keine grundsätzlichen Bedenken. Dabei müssen die Rahmenbedingungen sowohl für institutionelle als auch für private Anleger mit den staatlichen Interessen nach einem ausgeglichenen Staatshaushalt und der Freistellung des Staates von Garantien oder von der Übernahme von Ausfallrisiken in Einklang gebracht werden. Quasi-staatlich subventionierte Anlageoptionen für Banken und Versicherungen wären kein echter Beitrag zur Schließung der bestehenden Finanzierungslücke für die Verkehrsinfrastruktur.

Die (teil-) privatwirtschaftliche Realisierung von Infrastrukturvorhaben ist so zu gestalten, dass sowohl für den Staat als auch für die Privatwirtschaft eine „Win-win-Situation“ entsteht und die Belastung öffentlicher Haushalte über die Vertragslaufzeiten periodengerecht verteilt wird. Bei zeitlicher Synchronisation von Einnahmen und Ausgaben können Projekte ohne Belastungen der öffentlichen Haushalte umgesetzt werden.

Für einen über die reine Startphase hinausgehenden Zeitraum muss erwogen werden, Steuereinnahmen aus dem Straßenverkehr, wie Kfz-Steuer und Energiesteuer (Mineralölsteuer) in die Zweckbindung einzubeziehen, um den Abbau des Sanierungsstaus nicht nur zu beschleunigen, sondern zu verstetigen. Erst langfristig sollten Steuermittel allein für den Aus- und Neubau eingesetzt werden, für die der Bundestag dann allein die erforderliche verkehrs- und volkswirtschaftliche Bewertung vornimmt, entsprechende Investitionsentscheidungen in Übereinstimmung mit dem Bundesverkehrswegeplan trifft und somit die erforderliche parlamentarische Hoheit behält. Mit der Umsetzung der Investitionen ist die Gesellschaft zu betrauen.

Die Gesellschaft ist ausschließlich in staatlicher Hand zu belassen. Organisationsstrukturen einer solchen Gesellschaft sind sorgfältig zu planen, bestehende Strukturen der heutigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VFIG) und der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -baugesellschaft (DEGES) sind einzubeziehen. Dabei ist zu prüfen, ob die Funktionen von VFIG und DEGES zusammengeführt und in einem letzten Schritt vollständig in die neue Gesellschaft überführt werden können.

Bonn/Berlin, August 2015

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Platz vor dem Neuen Tor 5, 10115 Berlin

Kontakt:

Dr. Christoph Sokolowski

Leiter Politik und Kommunikation

Telefon: +49 (0) 30 2787469-0 Telefax: +49 (0) 30 2787469-9

E-Mail: CSokolowski@dslv.spediteure.de

www.dslv.org
