Die Erwartungen des DSLV
an die Bundesregierung der 21. Legislaturperiode

Handlungsfeld 1

Logistikstandort stärken – Infrastruktur solide finanzieren

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.
Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24 10117 Berlin

Telefon: +49 (30) 4050 228-0 / E-Mail: info@dslv.spediteure.de / www.dslv.org

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag · Registernummer: R000415
Transparenz-Register der EU · Identifikationsnummer: 7455137131-52

März 2025

Logistikstandort stärken – Infrastruktur solide finanzieren

„Der Verfall der deutschen Verkehrsinfrastruktur führt zu irreparablen volkswirtschaftlichen Schäden, auch für den gesamten EU-Raum."

Der Zustand der Verkehrsinfrastruktur Deutschlands ist alarmierend. Das Straßen-, Schienen- und Wasserwegenetz (einschließlich Brücken, Häfen, Hinterland-Anbindungen, Lkw-Parkplätze, digitale Netze und Ladeinfrastrukturen) kann die Anforderungen an funktionierende Wertschöpfungs- und Logistikketten an einem leistungsfähigen Industrie- und Handelsstandort kaum noch erfüllen. Immer mehr Betriebsstandorte sind in ihrer Geschäftstätigkeit massiv beeinträchtigt. Es drohen langfristig nicht mehr zu reparierende volkswirtschaftliche Schäden, auch für den gesamten EU-Raum.

Drastisch gestiegene Bau- und Planungskosten haben den Investitionshochlauf der vergangenen Jahre nahezu egalisiert und dazu beigetragen, dass die Finanzierungslücke allein für die Bundesfernstraßen für den Zeitraum 2025 bis 2030 auf 15 Milliarden Euro und für die Bundesschienenwege auf mehr als 60 Milliarden Euro angewachsen ist. Bis 2030 beträgt der Investitionsbedarf für sämtliche Nachhol- und dringend erforderliche Ausbaumaßnahmen etwa 160 Milliarden Euro. Planungs- und Bauzeiten für Straßen- oder Schienenneubauprojekte betragen oftmals 20 Jahre und länger. Mit den bestehenden Instrumentarien scheint ein Gegensteuern kaum noch möglich.

Für eine bedarfs- und prognosegerechte Ausstattung des Verkehrsetats müssen die Haushaltsmittel des Kernhaushalts im Rahmen von Haushaltskonsolidierungen aufgestockt werden. Verbleibende Lücken müssen durch Sondervermögen gespeist werden. Haushaltsmittel müssen dahin fließen, wo sie den größtmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen entfalten. Die einzelnen Verkehrsträger dürfen nicht durch Etatzuweisungen gegeneinander ausgespielt werden, anstatt ihre Konnektivität zu fördern.

Zu ergreifende Maßnahmen:

☑ **Konsequente Konsolidierung des Haushaltsrahmens.** Zur Vermeidung von Überschuldungen müssen in laufenden und zukünftigen Bundeshaushalten Verkehrsinfrastrukturinvestitionen gegenüber konsumtiven Ausgaben konsequent priorisiert und die vorhandenen haushaltsrechtlichen Spielräume zur Bildung von Verpflichtungsermächtigungen und zur Übertragung von Ausgaberesten vollständig ausgeschöpft werden. Zusätzliche (schuldenfinanzierte) Sondervermögen müssen Finanzierungsbedarfe zur Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht ergänzen.

☑ **Reform der Finanzierungsmechanismen und -strukturen.** Finanzierungsmechanismen der öffentlichen Hand müssen sich an der Langfristigkeit von Bauvorhaben orientieren. Durch Bildung strikt zweckgebundener Sondervermögen können Investitionsziele und Finanzbedarfe ermittelt sowie einzuspeisende Finanzmittel festgelegt, überjährig verplant und für mehrjährige Zeiträume gebunden werden. Nur so erlangen die Bundesverwaltung, Entwickler und Bauindustrie langfristige Planungssicherheit. Sondervermögen dürfen nicht dazu führen, dass der

Kernhaushalt des Bundes im Einzelplan 12 (Verkehr) abgeschmolzen wird. Haushalterische Substitutionseffekte hin zu konsumtiven Posten wie dem Sozialetat müssen ausgeschlossen werden.

☑ **Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen.** Allein mit finanziellen Mittel gelingt kein Umsteuern. Nur mit wirksamen Strukturreformen, die Planungen, Genehmigungen und Verwaltungsprozesse beschleunigen, können zusätzliche Gelder schnell und zielgerichtet eingesetzt werden.

☑ **Rückkehr zu verkehrsträgerbezogenen Finanzierungskreisläufen.** Etwa 80 Prozent der im Landverkehr transportierten Gütermengen bewältigt heute der Lkw. Trotz gewaltiger Verlagerungsanstrengungen des Logistiksektors und der verladenen Wirtschaft wird die Straße nach realistischen Prognosen mit weitem Abstand Hauptlastträger des Güterverkehrs bleiben. Die Straße verbindet Schienen- und Wasserwege mit der Fläche und ist der einzige Verkehrsträger, der signifikant zur Einnahmesicherung im Bundesverkehrsetat beiträgt. Seit Einführung der Lkw-Maut vor 20 Jahren hat die Logistikbranche mehr als 100 Milliarden Euro Mauteinnahmen für den Bundeshaushalt erwirtschaftet. Durch Auflösung des bislang etablierten Finanzierungskreislaufs Straße wurden Einnahmen aus der zum 1. Dezember 2023 nahezu verdoppelten Lkw-Maut für den Erhalt der Schiene zweckentfremdet. Dadurch wurden dem Straßengüterverkehr dringend benötigte Finanzmittel zur Brücken- und Autobahnsanierung entzogen. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut[1] müssen wieder vollumfänglich in den Erhalt der Straßen in Bundeszuständigkeit einschließlich bedarfsgerechter Lückenschlüsse, Brücken und Lkw-Parkplätze fließen. Einnahmen und Ausgaben könnten durch eine organisatorische bis hin zu einer gesellschaftsrechtlichen Verflechtung der bundeseigenen Toll Collect GmbH und der Autobahn GmbH zentral gebündelt werden. Mit den Einnahmen aus der Lkw-Maut müssen auch Maßnahmen zur Förderung der Transformation des Straßengüterverkehrs – vor allem der Aufbau leistungsfähiger Ladeinfrastrukturen auf Betriebsgeländen (Depotladen) – finanziert werden (vgl. auch Handlungsfeld 3: Klimaschutz praxisgerecht gestalten – marktgerechte Alternativen schaffen). Die dringend erforderlichen Investitionen in das Wasserstraßen- und Schienennetz (einschließlich Kombinierter Verkehr) müssen demgegenüber aus Trassenentgelten und Steuereinnahmen, ergänzt um konkrete Zuweisungen aus Sondervermögen finanziert werden.

☑ **Ausweitung der Nutzerfinanzierung.** Einnahmen aus der Lkw-Maut können den Finanzierungsbedarf für die Straßeninfrastruktur allein nicht decken. Zudem ist die Begrenzung der Mautpflicht auf Lkw > 3,5 Tonnen nicht sachgerecht. Alle Verkehrsteilnehmer nutzen anteilig die Straßen ab und belasten die Umwelt. Anstatt die bestehenden Lkw-Mautsätze immer weiter hochzutreiben und den Straßengüterverkehr immer mehr zu belasten, müssen Ausnahmen gestrichen und die Nutzerfinanzierung für Straßen in der Zuständigkeit des Bundes auf alle Verkehrsteilnehmer ausgeweitet werden.

☑ **Grundfinanzierung für deutsche See- und Binnenhäfen sichern.** Seehäfen sichern den weltumspannenden Außenhandel Deutschlands. Die aus Hafenlasten resultierende Investitionslücke beträgt bis 2030 etwa 2,8 Milliarden Euro. Neben den Ländern muss sich der Bund an den Kosten der Hafeninfrastruktur beteiligen. Der Bund darf sich nicht nur ideell mit einer Nationalen

[1] Angesichts anhaltend negativer Wirtschaftsdaten sind die Einnahmen spürbar zurückgegangen. Im Jahr 2024 hat der Bund mit nur noch 13 Mrd. Euro bereits 2,14 Mrd. Euro (= 14 Prozent) weniger aus der Lkw-Maut eingenommen, als ursprünglich erwartet.

Hafenstrategie befassen, sondern muss sich auch finanziell zur Stabilisierung des für den Im- und Export existenziellen Schifffahrtsstandortes bekennen und diese mit einer Zuwendung an die Länder in Höhe von jährlich 500 Millionen Euro untermauern. Auf zusätzlich etwa 2,3 Milliarden Euro muss sich eine bedarfsgerechte Ausstattung des Etats für Wasserstraßen und Binnenhäfen belaufen.

✓ **Verbandsklagerecht überprüfen.** Bei Infrastrukturmaßnahmen kann das individuelle Interesse vom übergeordneten Interesse überlagert werden. Deshalb müssen direkt betroffene Bürgerinnen und Bürger möglichst frühzeitig eingebunden werden und deren Eingaben Vorrang gegenüber Verbandsklagen bekommen. Zur verbindlichen Umsetzung parlamentarischer Beschlüsse und verwaltungsgerichtlicher Entscheidungen muss ein Stichtag gelten. Ansonsten können Infrastrukturvorhaben im Rahmen des Umwelt-Rechtsbehelfsrechts immer wieder nachträglich ideologisch ausgebremst werden.