

**PRESSE-
MELDUNG**

07.10.2013

Infrastrukturfinanzierungsvorschläge der Länderverkehrsminister sind unrealistisch

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. und der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (BT) e.V. zeigen sich darüber befriedigt, dass die Notwendigkeit einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen – eine langjährige Forderung von BGL und LBT – endlich von Politik und Gesellschaft anerkannt wird. Gleichzeitig warnen die Verbände jedoch davor, sich à priori auf den Lkw als „Zahlmeister“ festzulegen. Auch wenn Nutzfahrzeuge Straßen stärker als Pkw beanspruchen ist dies kein hinreichender Grund, schon wieder nach einer Erhöhung der Lkw-Maut zu rufen. Das Wegekostengutachten der Bundesregierung, das der Lkw-Mautberechnung zugrunde liegt, weist für das Jahr 2012 den Kostenanteil für Erhaltungsinvestitionen mit lediglich 1,8 % an den gesamten Wegekosten für Bundesfernstraßen aus. Angesichts der von den Daehre- und Bodewig-Kommissionen festgestellten Finanzierungslücke in Höhe von 7,2 Mrd. Euro jährlich – wovon nur 2,55 Mrd. Euro auf die Straße entfallen – ist der Lkw nicht Hauptverursacher des offenen Finanzbedarfs. Diskussionen, die Lkw-Maut zu erhöhen, führen vor diesem Hintergrund in die Leere.

Zunehmende Bedeutung wird bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zu Recht der Nutzerfinanzierung beigemessen. Der BGL bekennt sich zu einer fairen Nutzerfinanzierung bei allen Verkehrsträgern, lehnt jedoch die in Fondsmodellen indirekt enthaltene Quersubventionierung anderer Verkehrsträger – z.B. über die Lkw-Maut – strikt ab. Jeder Verkehrsträger muss durch ausreichende Nutzerbeiträge für den Erhalt der für ihn vorgehaltenen Infrastruktur herangezogen werden. Sofern – wie die Daehre-Kommission dargelegt hat – Schiene und Binnenschiff für die höhere Nutzerabgabe keine oder kaum Spielräume aufweisen, muss der Finanzbedarf aus allgemeinen Steuern gedeckt werden. Das Grundgesetz sieht für diese Verpflichtung des Staates zur Daseinsvorsorge Steuern und keine Abgaben ausgewählter

Verantwortlich:
Christian Durmann
Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten

Straßennutzer vor. Aus den in der laufenden Legislaturperiode erstmals realisierten geschlossenen Finanzierungskreisläufen für die einzelnen Verkehrsträger lässt sich außerdem ableiten, dass der Straßengüterverkehr über die Lkw-Maut (4,4 Mrd. Euro) einen mehr als fairen Anteil an den gesamten Fernstraßeninvestitionen des Bundes (5 Mrd. Euro) bereits trägt.

Eine Anhebung der Haushaltsmittel für die Straßeninfrastruktur ist dringend erforderlich. Zu viele verkehrsspezifische Sonderabgaben versickern Jahr für Jahr im allgemeinen Staatshaushalt. Schließlich heißt es in der Beschlussvorlage der Bodewig-Kommission für die Länderverkehrsministerkonferenz wörtlich: „Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger und aller Baulastträger (Bund, Länder, Kommunen) in Deutschland deutlich unterfinanziert ist. Der von der Kommission ‚Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung‘ errechnete Fehlbetrag beläuft sich dabei auf 7,2 Mrd. € pro Jahr. Dabei betrifft die Unterfinanzierung vor allem Leistungen des Erhalts und Betriebs.“ Und weiter: **„Ein zusätzlicher, dramatischer Nachholbedarf besteht vor allem bei den Brücken, die noch nicht vollständig erfasst ist.“** Das bedeutet zum einen, dass das jährliche Finanzierungsdefizit deutlich größer sein könnte als die genannten 7,2 Mrd. Euro. Zum anderen werden die insgesamt 6 Mrd. Euro, die bereits von der Daehre-Kommission allein als jährliche Investitionssumme für die Bundesfernstraßen gefordert wurden, bei weitem nicht ausreichen. Nach dem vorübergehenden Anstieg der (Straßen-)Verkehrsinvestitionen durch Konjunkturpakete und Sonderprogramme in den Jahren 2009 bis 2013 fällt der Investitionsetat für die Bundesfernstraßen ab 2014 nominal (!) wieder auf das Niveau des Jahres 2004, dem Jahr vor Einführung der Lkw-Maut, zurück. Bei genauer Betrachtung stehen damit real sogar wesentlich weniger Finanzmittel als 2004 zur Verfügung, da im letzten Jahrzehnt deutliche Preissteigerungen im Bausektor zu verzeichnen waren. Nicht zum ersten Mal weist der BGL zudem darauf hin, dass ohne ausreichende finanzielle Mittel der Gestaltungsspielraum auch für verkehrsträgerübergreifende Netze im Sinne der Co-Modalität im Güterverkehr fehlt.