



Industrie- und Handelskammer für  
München und Oberbayern

## Positionen für eine qualitativ hochwertige Infrastruktur und deren Finanzierung

### P r ä m b e l

Eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Grundlage für die Mobilität von Menschen, den Transport von Gütern, die Ver- und Entsorgung aller Wirtschafts- und Lebensbereiche. Sie ist somit ein wichtiger Standortfaktor im globalen Wettbewerb. Die verkehrliche Anbindung an überregionale, europäische und weltweite Absatz- und Beschaffungsmärkte ist existenziell für das Funktionieren unserer exportorientierten Wirtschaft.

Verkehrsinfrastruktur ist zu einem ganz wesentlichen Teil staatliche Daseinsvorsorge. Daher muss der Staat auch zukünftig die Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur tragen.

Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen sind seit Jahrzehnten in erheblichem Maße unterfinanziert. So kann der gesamte Finanzmittelbedarf für die Bundesfernstraßen (Unterhalt, Erhalt, Ausbau, Neubau) in Höhe von bis zu **12,7 Mrd. EUR** mit den zur Verfügung stehenden Einnahmen aus der Lkw-Maut und aus allgemeinen Haushaltsmitteln (= Steuereinnahmen) nur zu etwas mehr als der Hälfte gedeckt werden. Die Unterdeckung zur Finanzierung der Bundesschienenwege wird jährlich mit 1,2 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen und weiteren 0,6 bis 0,8 Mrd. Euro für Aus- und Neubau beziffert. Die enorme Höhe des Finanzierungsbedarfs resultiert dabei insbesondere auch aus einem erheblichen Investitionsstau.

Der Bund nimmt deutlich mehr an Abgaben und Steuern aus dem Verkehr ein, als er für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wieder einsetzt. Ebenso wurden vor allem im Straßenbau – auch durch politische Entscheidungen – immer wieder Sanierungsmittel zugunsten von Neu- und Ausbauprojekten eingesetzt. Damit einhergehend sind alle Bemühungen, für den Verkehr einen am tatsächlichen Bedarf orientierten und damit höheren Anteil aus den Haushalten dauerhaft zu sichern, bisher ins Leere gelaufen.

Seit Jahrzehnten wird zu wenig in die Erhaltung, Erneuerung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur investiert. Dies hat zu einem teilweise dramatischen Verschleiß und damit schon jetzt zu einem enormen Nachholbedarf an Investitionen geführt. Am zunehmend desolaten Zustand der Verkehrsinfrastruktur werden die Folgen dramatisch sichtbar: schlechter Erhaltungszustand, Kapazitätsengpässe auf Straße, Schiene und Bundeswasserstraße, suboptimale Auslastung der Infrastruktur. Dies führt jedes Jahr zu enormen kostenmäßigen Belastungen für die Wirtschaft – mit steigender Tendenz.

Im Zuge einer politischen Debatte ist es deshalb unerlässlich, in die Diskussion die immer wieder aufgehobene Zweckbindung von Teilen der Energiesteuer auf Mineralöl ebenso miteinzubeziehen wie die Frage, wie die Politik künftig sicherstellen will, dass ausreichende Mittel dauerhaft und verlässlich für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen. Zudem sind neue Finanzierungsformen und -elemente gefragt. Schließlich muss Mobilität auch in Zukunft bezahlbar bleiben.

Die Verkehrsinfrastrukturpolitik ist seit Langem gekennzeichnet von vielfältigen Plänen, Absichtserklärungen und Handlungsversprechen, die immer wieder nicht eingelöst werden konnten. Deshalb fordert der Verkehrsausschuss der IHK für München und Oberbayern schnellstmöglich tragfähige und zukunftsorientierte Lösungen für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Dabei geht es nicht allein um die Forderung nach zusätzlichem Geld, sondern auch um eine bessere und kostengünstigere Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastruktur.

## **Forderungen der IHK für München und Oberbayern zur Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung**

### **(1) Nutzerfinanzierung**

Eine Erweiterung der Nutzerfinanzierung – wie beispielsweise eine Mautausweitung auf alle Kraftfahrzeuge und damit eine Anrechnung der Wegekosten nach dem Verursacherprinzip – ist nur im Rahmen einer vollständigen Umstellung des bisherigen Systems der Budgetierung des Verkehrsetats durch den Bundeshaushalt hin zu einem ausschließlich nutzerbasierten Finanzierungsmodell zu akzeptieren. Dabei muss der Grundsatz der vollständigen Kosten- und Nutzentransparenz gelten. Denn nur unter diesen Voraussetzungen kann eine notwendige Abkoppelung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung von der allgemeinen Haushaltslage zur dauerhaften Verbesserung der Finanzierungslage erreicht werden. Über die Entrichtung von Trassen- und Stationsentgelten tragen die Nutzer der Schienenwege schon heute zur Finanzierung bei. Der Straßengüterverkehr tut dies durch die entfernungsabhängige Maut für schwere Nutzfahrzeuge ebenso.

### **(2) Fondslösung**

Eine stufenweise Realisierung der vorgeschlagenen Reformen erscheint uns möglich. Die Umstellung von Steuer- auf Gebührenfinanzierung kann ein Einstieg zur Loslösung vom haushaltsfinanzierten zu einem fondsbasierten Finanzierungsmodell sein. Die Einführung einer Pkw-Vignette als Vorstufe zu einer späteren fahrleistungsabhängigen Maut für alle Kraftfahrzeuge hat den Vorteil, dass die Umstellung auf die Nutzerfinanzierung über eine Vignette relativ rasch und mit geringen Erhebungskosten realisiert werden kann. Damit ließe sich ein weiteres Anwachsen des Investitionsstaus verhindern. Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene (LuFV) ist für die Ersatzinvestitionen bereits eine fondsähnliche Lösung erfolgreich realisiert, die private sowie öffentliche Finanzierungsanteile regelt und für andere Verkehrsträger beispielgebend ist. Diese gilt es fortzusetzen und bedarfsgerecht auszustatten.

### **(3) Zweckbindung**

Dreh- und Angelpunkt aller Nutzerfinanzierungsmodelle ist die Realisierung einer verlässlichen Zweckbindung. Es ist sicherzustellen, dass alle Abgaben für die Infrastrukturnutzung, die auf den Bundesfernstraßen erhoben werden, auch ausschließlich zweckgebunden für deren Unterhalt, Erhalt, Aus- und Neubau eingesetzt werden. Verfassungsrechtlich ist eine solche Zweckbindung auf bundesgesetzlicher Basis möglich.

### **(4) Finanzierungskreislauf**

Alternativ zur Organisation über den Bundeshaushalt wäre ein geschlossener Finanzierungskreislauf Straße unter bestimmten Bedingungen auch außerhalb des Bundeshaushalts über eine Betreibergesellschaft bzw. einen Fernstraßenfonds realisierbar. Bedingung für diese Lösung wäre, dass eine Betreibergesellschaft (z. B. VIFG) Gläubiger der Einnahmen aus Straßenbenutzungsgebühren wird.

### **(5) Systemkosten**

Die Systemkosten zur Erhebung der Nutzungsentgelte auf den Bundesfernstraßen müssen so niedrig wie möglich gehalten werden. Nur so können die zusätzlich eingenommenen Wegeentgelte in größtmöglichem Umfang dem dafür bestimmten Zweck zugeführt werden, nämlich der Verbesserung der Finanzausstattung für die Bundesverkehrswege.

### **(6) Baulast**

Die Baulast der Bundesverkehrswege ist wie folgt aufzuteilen: die Bundesautobahnen verbleiben in der Baulast des Bundes bzw. einer Betreibergesellschaft, die im Rahmen einer Fondslösung entsprechend beauftragt wird. Gleiches gilt für die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen. Die Bundesstraßen sollten in die Baulast der Länder übertragen werden, die dafür einen angemessenen Ausgleich aus dem Verkehrs- etat erhalten. Vorteil einer solchen Lösung wäre eine Effizienzsteigerung im Bau und Unterhalt der Bundesverkehrswege sowie eine bessere Allokation der Mittel nach dem Subsidiaritätsprinzip. Durch sogenannte Funktionsbauverträge sowie langfristige Gewährleistungsverpflichtungen der Baufirmen ist eine Lebenszykluskostenminimierung zu erreichen.

### **(7) Daseinsvorsorge**

Die durch eine Umstellung der Bundesfernstraßenfinanzierung frei werdenden derzeitigen allgemeinen Haushaltsmittel in Höhe von mindestens 3,6 Mrd. EUR müssen vollständig dem Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege sowie der Bundeswasserstraßen zur Verfügung gestellt werden, da diese beiden Verkehrsträger sich nicht nach dem Vollkostenansatz selbständig finanzieren können.