

Bodewig-Kommission sieht Verkehr im Sanierungstau

Zusätzlich rund 38,5 Milliarden Euro für die kommenden 15 Jahre sind notwendig, um den angefallenen Sanierungstau bei Straßen, Schienen und Wasserstraßen abzuarbeiten. Das ist eine der zentralen Erkenntnisse der Bundesländer-Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter Vorsitz des früheren Verkehrsministers Kurt Bodewig. Sanierungen sollen sich dabei künftig nicht an Quoten und Haushaltsjahren, sondern an Netzzustands- und Leistungsberichten orientieren.

Als ersten Handlungsschritt sieht die Kommission deswegen die Bindung zusätzlicher Mittel aus Haushalt und Nutzerfinanzierung überjährig und zugriffssicher. Im Rahmen eines Stufenplans werden vorgeschlagen: Paket 1 mit der Schaffung eines Sondervermögens „nachholende Sanierung“ in Höhe der genannten 38,5 Milliarden Euro. Das sind jährlich 2,7 Milliarden Euro an zusätzlichen Haushaltsmitteln. Die Pakete 2 und 3 mit einer Weiterentwicklung der Nutzerfinanzierung unter Einbeziehung der Bahn-Dividende sowie weiterer 500 Millionen Euro jährlich, die noch 2014 über eine Novellierung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Bund/Bahn fließen sollen.

Die Lkw-Maut soll auf alle Bundes- und Landesstraßen sowie auch auf Gewichtsklassen unter zwölf Tonnen 2015 und 2016 folgen. Insgesamt werden nach den Vorstellungen der Länder über diesen Weg mindestens weitere 2,3 Milliarden Euro jährlich generiert, so dass dann pro Jahr insgesamt zusätzlich fünf Milliarden Euro für Ausbau und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stünden. Daneben mahnen die Länder „dringend“ eine Nachfolgeregelung für das auslaufende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab 2019 für den Erhalt und Sanierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur an.

Der Verband der Autoindustrie (VDA) begrüßt die Forderung der Bodewig-Kommission. Das Bekenntnis zu einer bedarfsgerechten Infrastruktur für alle Verkehrsträger sei ein wichtiges Signal zu Beginn der neuen Legislaturperiode. Deutschland werde bis 2017 steigende Steuereinnahmen verbuchen können. Dieses sehr hohe staatliche Einnahmenniveau „so der VDA“ ist auch den heute schon hohen Steuern und Abgaben für die Autofahrer in Deutschland geschuldet. Deswegen solle die Politik die Kraft aufbringen, auch ohne eine Mautausweitung

zusätzliche Mittel für die Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Nach Ansicht des VDA muss enge Zweckbindung der Einnahmen sichergestellt werden. Mauteinnahmen aus dem Straßenverkehr müssten auch zu 100 Prozent wieder in die Straßeninfrastruktur zurückfließen.

Der VDA lehnt ab, die Investitionsdefizite im Verkehrssektor allein durch die Fahrzeugbetreiber zu decken. Der Vorschlag der Kommission, über eine Ausweitung der Lkw-Maut neue Einnahmequellen zu schaffen, weise in die falsche Richtung. Eine Maut auf Bundesstraßen würde besonders den regionalen Wirtschaftsverkehr und damit viele mittelständische Unternehmen treffen. Auch für die Einbeziehung von Fernbussen in die Lkw-Maut gebe es keinen Anlass. Busse deckten ihre entsprechenden Wegkosten bereits heute. Statt Unternehmen und Verbraucher zusätzlich zu belasten, solle der Bund Strukturreformen bei der Infrastrukturfinanzierung voranbringen und seine ohnehin steigenden Steuereinnahmen intelligent einsetzen. Auf keinen Fall dürfe sich die Politik sich am Ende nur die Vorschläge zu Einnahmesteigerungen zu eigen machen; die Empfehlungen der Bodewig-Kommission dürften nicht auf die Erschließung neuer Geldquellen beschränkt werden, meint der VDA. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Autobahnbaustelle.
