

## **Pro Mobilität – Neue Wege zur Finanzierung der Bundesfernstraßen Ergebnisse der Veranstaltung am 12. April 2005 in Berlin**

### Schulterschluss für neue Wege zur Finanzierung der Bundesfernstraßen

## **An mehr Unabhängigkeit der Fernstraßenfinanzierung von der Entwicklung des Bundeshaushaltes führt kein Weg vorbei**

Um die Finanzierung des deutschen Fernstraßennetzes auf Dauer zu gewährleisten, führt kein Weg an einer Herauslösung der Fernstraßen aus dem Haushalt vorbei. Das ist das Ergebnis einer Diskussionsveranstaltung, zu der Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. anlässlich ihrer Mitgliederversammlung am 12. April 2005 rund 200 Verkehrsexperten im Hause des Bundesverbandes Öffentlicher Banken (VÖB) in Berlin begrüßen konnte. Am Ende der Veranstaltung zog Präsident Dr. Peter Fischer zufrieden Bilanz: „Wir stehen am Anfang einer neuen Bewegung. Es sei als ermutigender Fortschritt zu verstehen, dass es einen die Parteien übergreifenden Konsens gibt, eine Diskussion über die Potenziale einer Neuorientierung bei der Organisation und Verwaltung der Fernstraßen zu führen. Das Präsidium von Pro Mobilität begrüße diese Entwicklung und setze sich dafür ein, die Finanzierung der Fernstraßen aus dem Haushalt herauszulösen und die Einnahmen aus der Lkw-Maut überwiegend für die Fernstraßen zweckzubinden.

Aktueller Anlass für die Diskussion waren der Start der streckenbezogenen Lkw-Maut auf Autobahnen zum Anfang dieses Jahres sowie die Ankündigung von Bundeskanzler Schröder in der Regierungserklärung vom 17. März 2005, österreichische Erfahrungen mit einer vom Haushalt unabhängigen Fernstraßenfinanzierungsgesellschaft zu prüfen.

Achim Grossmann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, wies in seinem Vortrag auf eine neue Dynamik im Zusammenhang mit PPP-Modellen hin. Die Bundesregierung habe mit der Ausschreibung eines ersten Projektes in der vorangegangenen Woche begonnen. Weitere vier Vorhaben nach dem so genannten A-Modell würden im Laufe des Jahres folgen. Bei diesen Projekten werde Finanzierung, Ausbau, Erhalt und Betrieb für Autobahnabschnitte über die Dauer von 30 Jahren an Privatunternehmen vergeben. Er kündigte eine Gesetzesinitiative zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für PPP-Projekte noch vor dem Sommer an.

Christian Trattner, Mitglied des Vorstands der österreichischen Fernstraßengesellschaft ASFINAG in Wien, skizzierte die wesentlichen Kernelemente des Modells: Im Jahre 1996 erhielt die damalige Finanzierungsgesellschaft das Recht der Mauterhebung und Nutzung des Aufkommens für Bau, Erhalt, Betrieb und Finanzierung des Fernstraßennetzes. Das Eigentum an den Autobahnen blieb beim Staat. Bund und Länder blieben Eigentümer der Gesellschaft, auf die im Rahmen der Ausgliederung 3 Prozent der Schulden aus dem österreichischen Etat (ca. 5,7 Mrd. Euro) übertragen wurden. Die Auftragsverwaltung der Länder für den Bund sei abgeschafft und den Ländern die Zuständigkeit für Bundesstraßen übertragen worden. Österreich habe seither eine streckenbezogene Lkw-Maut für das Autobahnnetz und eine Vignette für Pkw eingeführt. Auf den Alpenpässestraßen gelten Sondermaturen. Direktor Trattner erläuterte das umfangreiche Investitionsprogramm. In den

nächsten Jahren werde jeweils mehr als eine Milliarde Euro ins Straßennetz in den Neubau und Erhalt sowie moderne Verkehrsleitsysteme investiert. Ab dem nächsten Jahrzehnt stehe dann die Refinanzierung der Verschuldung im Vordergrund. Der Fremdfinanzierungsbedarf werde über Public Bonds gedeckt, so Trattner.

In der anschließenden Diskussion vertraten die Experten aus Bundestag, Ländern, Wissenschaft und Wirtschaft unisono die Auffassung, dass das österreichische Modell einer privaten Verkehrsinfrastrukturfinanzierung eine Reihe interessanter Ansätze enthalte, über die man auch in Deutschland nachdenken sollte. Einig war man sich aber auch, dass das Modell der ASFINAG u.a. wegen der Größe des deutschen Autobahnnetzes nicht eins zu eins übertragbar sei.

Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Uwe Beckmeyer, vertrat die Auffassung, die Bundesregierung habe bereits eine gute Basis für die künftige Finanzierung gelegt. Vorrangig müsse es dabei darum gehen, wie am effektivsten zusätzliches Kapital mobilisiert werden könne. Dass die Fernstraßen dringend mehr Finanzmittel für Neubau und Erhaltung brauche, sei in seiner Fraktion unstrittig. In der Fraktion werde man in den nächsten Wochen intensiv verschiedene Modelle prüfen. Beim A-Modell stellte er als Vorteil die schnellere Umsetzung der Projekte heraus. Eine Pkw-Maut lehnte er ab. Sie sei für Pendler eine Zumutung. Positiv wertete er indes, sich mit dem österreichischen Modell auseinanderzusetzen: „Die ASFINAG gibt uns die Chance, mal über den Tellerrand hinwegzuschauen“. Im Gegensatz zu allen anderen Diskussionsteilnehmern sprach sich Beckmeyer aber gegen eine ausschließliche Verwendung der Maut für Fernstraßen aus. Es werde auch weiterhin immer subventionierte Bahnstrecken geben, sagte er. „Die Maut hilft uns, Geld für alle drei Verkehrsträger zu mobilisieren.“

Für die CDU/CSU-Fraktion begrüßte Georg Brunnhuber, Berichterstatter für PPP und stellvertretender verkehrspolitischer Sprecher den Vorstoß von Pro Mobilität zur Neuausrichtung der Infrastrukturfinanzierung. „Wir müssen uns im europäischen Transitland Deutschland ernsthaft Gedanken darüber machen, wie wir angesichts der knappen öffentlichen Kassen eine leistungsfähige Infrastruktur erhalten und ausbauen können“, so Brunnhuber. Grundvoraussetzung dafür sei, die Mauteinnahmen vor dem Zugriff des Finanzministers zu sichern. Sie dürften kein Spielball der Haushaltspolitik mehr sein. „Es ist fatal, dass wir eine Lkw-Maut haben, aber unterm Strich weniger für die Infrastruktur ausgeben“, sagte der Unionspolitiker. Die VIFG solle so ausgestattet sein, dass sie die Einnahmen auf direktem Wege erhält und diese selbständig verwalten könne. Brunnhuber zeigte sich überzeugt, dass eine Übertragung von Schulden auf die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft sich negativ auf die Akzeptanz von Mautgebühren bei den Nutzern auswirken werde. „Eine unabhängige und zur Finanzierung der laufenden Geschäfte auch kreditfähige Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft, die nach Maßgabe des Bundesverkehrswegeplans über anstehende Baumaßnahmen entscheidet und dabei auch verstärkt private Betreiber und Investoren einbinden kann, ist das Gebot der Stunde“, so Brunnhuber.

Nach Auffassung von Prof. Dr. Christian von Hirschhausen von der TU Dresden enthält das Modell der ASFINAG wichtige positive Aspekte, die auch für Deutschland wegweisend sein könnten. Für die VIFG forderte er eine Zweckbindung, konkrete Eigenständigkeit und

Kreditfähigkeit. An einer Maut im Austausch mit der Kfz-Steuer führe kein Weg vorbei. Hirschhausen sprach sich für eine Trennung von Finanzierung und Verwaltung aus. PPP bezeichnete der Wissenschaftler als ein grundsätzlich effizientes Instrument. „Das A-Modell ist nur als Einstieg in die Privatfinanzierung geeignet“, so Prof. Hirschhausen.

„Wir haben nur deshalb ein Akzeptanz-Problem beim Thema Maut, weil das Geld anderswo hingehet“, kritisierte Michael Knipper, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie. Es sei höchste Zeit, den Verkehrshaushalt von Gesamtetat abzukoppeln und die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes kreditfähig zu machen. „Es ist ein unhaltbarer Zustand, dass nur noch neun Milliarden Euro für Investitionen in Verkehrswege genutzt werden, während immer mehr Geld für „Nicht-Arbeit“ aufgewendet wird“, so Knipper. Gebührenerhebung dürfe nicht darauf ausgerichtet sein, sich neuen Gestaltungsspielraum zu schaffen und Altschulden loszuwerden. „Wir können aus dem österreichischen Modell auch lernen, was wir nicht tun dürfen“, so Knipper. Ziel müssten eine Verstetigung und Planungssicherheit bei den Verkehrsinvestitionen sein. Knipper warnte vor einem „Flickenteppich“ und forderte den Bundestag auf, parteiübergreifend ein Gesamtkonzept vorzulegen. Der Hauptgeschäftsführer der Bauindustrie wies darauf hin, dass sein Verband derzeit an einem eigenen Privatisierungsgutachten arbeite.

Bernd Abeln, Staatssekretär im hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, hob hervor, dass mehrere Länder bereits Betriebsgesellschaften für den Straßendienst gegründet hätten. Die privatrechtliche Struktur ermögliche Effizienzsteigerungen für die Auftragsverwaltung. Er verwies auf die Erfahrung der Landesverwaltung mit der Planung und dem Betrieb von Fernstraßen. Abeln sprach sich für mehr Unabhängigkeit der Finanzierung vom Bundeshaushalt aus. Er kündigte für Ende April eine Gesetzesinitiative seines Landes im Bundesrat an, mit der die Einnahmen aus der Lkw-Maut direkt der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zugeführt werden sollen. Damit solle auf dem Umweg über den Bundeshaushalt verzichtet werden.

Die Bereitschaft von Regierung und Opposition intensiver als bisher über neue Ansätze der Organisation und Finanzierung der Fernstraßen nachzudenken, werteten die Diskussionsteilnehmer übereinstimmend als wichtigen Schritt in die richtige Richtung.