



Dr. Peter Fischer

Präsident

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Begrüßung

zur Veranstaltung

**„Mautpläne für Autobahnen und Bundesstraßen:
Was kommt auf uns zu?“**

am 24. Juni 2014

in Berlin

Es gilt das gesprochene Wort!

Anrede,

noch ist es die Zeit des Wartens. Manche denken aktuell sicher zuerst an den Fußball und ob Deutschland es ins Achtelfinale schafft. Ich meine vor allem die des Wartens in der Verkehrspolitik. Da gibt es nämlich einige, die schon ungeduldig werden

- Die Unternehmen der Bauwirtschaft warten dringend darauf, dass in dieser Woche der Bundeshaushalt 2014 verabschiedet wird und nach der Veröffentlichung Ende Juli dann endlich weitere Ausschreibungen erfolgen. Die durch die Wahl bedingte Verzögerung der Gesetzgebung verschiebt die Bautätigkeit vom Sommer in den Herbst. Das macht erhebliche Probleme.
- Die Verbände warten bereits auf den Etatentwurf 2015, den das Bundeskabinett beschließen will und auf den in Aussicht gestellten Anstieg der Investitionskurve.
- Und wir alle, das schließe ich aus Ihrer Anwesenheit heute, warten darauf, wie die Bundesregierung ihre Pläne zur Ausweitung der Lkw-Maut und zur Einführung einer Pkw-Vignette konkretisieren wird.

Manches zur Maut ist schon bekannt und bietet schon reichlich Gesprächsstoff. Deshalb haben wir unsere heutige Veranstaltung diesem Thema gewidmet:

„Mautpläne für Autobahnen und Bundesstraßen: Was kommt auf uns zu?“

Bevor ich das Thema mit seinen vielen Facetten umreiße, möchte ich noch aus unserer heutigen Hauptversammlung berichten. Wir haben heute Hermann Grewer verabschiedet, der unserem Präsidium seit der Gründung vor zwölf Jahren angehört hat. Lieber Herr Grewer, Ihre Einschätzungen und Ihr Rat aus der Perspektive der Logistikbranche und eines engen Begleiters der Verkehrspolitik haben uns immer wertvolle Orientierung gegeben. Für die herausragende Unterstützung und die enge Verbundenheit möchte ich Ihnen im Namen des Präsidiums und der Mitglieder auch hier nochmals sehr herzlich danken.

Herr Grewer ist heute turnusgemäß ausgeschieden, weil bei uns Wahlen anstanden. Neu ins das Präsidium gewählt wurde Adalbert Wandt, Präsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung. Alle anderen Präsidiumsmitglieder wurden in ihren Ämtern bestätigt. Diese Kontinuität sehe ich auch als Bestätigung unserer Arbeit und vor allem der Dringlichkeit unseres Anliegens, nämlich die Straßeninfrastruktur in Deutschland auf die Mobilität der Zukunft in einem vernetzten Verkehrssystem vorzubereiten.

Das führt mich auch gleich zurück zu unserem Thema und der Frage, wie die notwendigen Investitionen finanziert werden sollen. Der Etat 2014, der diese Woche vom Bundestag verabschiedet werden soll, sieht 5,1 Milliarden Euro für die Fernstraßen vor. Den Bedarf schätzen wir auf rund acht Milliarden Euro jährlich. Die Lücke ist somit weiterhin erheblich und der Nachholbedarf nimmt weiter zu. In der Umsetzung des 5-Milliarden-Programms setzt die Koalition bis 2017 auf eine schrittweise Erhöhung der Etatansätze aus Haushaltsmitteln. Das ist gut, wird aber bei weitem nicht ausreichen. Parallel will die Koalition Straßenbenutzungsgebühren auf weitere Netzteile und Nutzergruppen ausweiten.

Im Mitgliederkreis von Pro Mobilität gibt es Befürworter und Skeptiker von Maut. Jetzt geht es jedoch politisch kaum noch um das „Ob“, sondern vor allem um das „Wie“, also die Ausgestaltung von Maut. Da ist der Konsens in unseren Reihen breit. Unser Anliegen war in der Vergangenheit schon immer, eine Ausgestaltung an den Empfehlungen der Pällmann-Kommission zu orientieren, das heißt: enge Zweckbindung des Aufkommens, Zusätzlichkeit mautfinanzierter Investitionen und eine Fernstraßenfinanzierungs- bzw. -managementgesellschaft.

Diese Themen werden in der einen oder anderen Form auch in der aktuellen Diskussion aufgegriffen. Der Druck, kurzfristig zusätzliche Einnahmen zu erzielen, scheint dabei aber alle anderen Strukturfragen zu überlagern. So drohen mittel- und langfristige Wirkungen ins Hintertreffen zu geraten. Ich erinnere nur an die Überlegungen, doppelt so hohe Mautsätze auf Bundesstraßen wie auf Autobahnen zu erheben. Das darf nicht passieren. Deshalb haben wir heute die Mautpläne und deren Ausgestaltung in den Mittelpunkt der Veranstaltung gerückt.

Meine Damen und Herren,

gerne hätten wir Ihnen die Mautpläne durch das Ministerium vorstellen lassen, doch das war, seitens des Ministeriums, leider terminlich nicht möglich. Deshalb lassen Sie mich kurz zusammenfassen, was Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt kürzlich als seinen Stufenplan vorgestellt hat:

- Zum 1. Januar 2015 die Anpassung der Mautsätze an das Wegekostengutachten und die Einführung von Aufschlägen für externe Kosten.
- Zur Mitte 2015 die Ausweitung der Lkw-Maut auf weiteren 1.000 km vierstreifige Bundesstraßen.
- Zum 1. Oktober 2015 sollen Lkw ab 7,5 t zLGG in die Mauterhebung einbezogen werden.
- Mit dem Jahresbeginn 2016 soll eine Pkw-Vignette in Deutschland für die Benutzung der Autobahnen erforderlich sein.
- Und Mitte 2018 soll die Lkw-Maut auch für die Nutzung aller Bundesstraßen in der Baulast des Bundes fällig werden. Dies würde das mautpflichtige Netz um 30.000 km ausweiten.

Dazu sind bisher allein drei Gesetzgebungsverfahren geplant. Auf die Facetten und europarechtlichen Vorgaben kommen wir im Verlauf der Veranstaltung noch zu sprechen. Sorgen macht uns auch, dass in der Politik meist Bruttoeinnahmen für die einzelnen Mautschritte diskutiert werden und diese schon für Investitionen verplant werden. Doch Erhebung und Kompensationsmaßnahmen sind nicht umsonst zu haben. Realistische Einnahmeerwartungen vermeiden spätere Etatprobleme.

Zu Recht hat Minister Dobrindt auch die Frage aufgeworfen, ob die europäische Wegekostenrichtlinie nicht angepasst werden muss. Denn, dass die Schwankungen des Zinsniveaus zu erheblichen Veränderungen kalkulierten Wegekosten und damit der Mautsätze und der mautfinanzierten Investitionen führen können, stimmt nachdenklich. Am Finanzierungsbedarf der Verkehrswege hat sich nämlich nichts geändert. Dass der Bundesfinanzminister Teile der Einnahmeausfälle aus dem allgemeinen Haushalt decken will, ist zu begrüßen. Da er bei den Zinszahlungen für den Gesamthaushalt aber viel stärker vom niedrigen Zinsniveau profitiert, halte ich das auch für angemessen.

Neben der Ausgestaltung der Mautsysteme ist aber auch die Erhebung der Lkw-Maut und der Pkw-Vignette zu klären. Der Vertrag mit Toll Collect läuft im August 2015 aus, doch manche Mautpläne reichen darüber hinaus. Die Verlängerung um bis zu drei Jahre oder die Übernahme der Gesellschaft durch den Bund sind denkbare Optionen. Für eine Neuausschreibung des Vertrages nach 2018 wird die Zeit schon ziemlich eng. Es besteht also erheblicher Zeitdruck, die Modalitäten der Erhebung zu klären.

Darüber hinaus ist auch ein nationaler Rechtsrahmen für den Einheitlichen Europäischen Mautdienst (EEMD) zu schaffen. Da ist Deutschland bei der Umsetzung der EU-Richtlinie in Verzug, obwohl es aus der deutschen Wirtschaft Interesse großes gibt, sich hier als erster europäischer Anbieter zu positionieren.

Meine Damen und Herren,

Sie sehen, das Mautthema hat viele Facetten und wir werden in unserer heutigen Veranstaltung sicher noch auf mehr stoßen. Dazu möchten wir das Thema aus wissenschaftlicher Sicht, aus Sicht der Betroffenen und natürlich mit der Politik diskutieren. Mit der Perspektive der Wissenschaft werden wir im anschließenden Vortrag beginnen. Ich begrüße dazu Herrn Prof. Alexander Eisenkopf. Herr Prof. Eisenkopf ist Inhaber des Lehrstuhls für Wirtschafts- und Verkehrspolitik an der Zeppelin Universität in Friedrichshafen. Er ist in der Betriebswirtschafts- und Volkswirtschaftslehre zuhause und war auch Mitarbeiter von Professor Aberle, den ich ebenfalls begrüße. Herr Prof. Eisenkopf habilitierte an der Universität Gießen mit einer Arbeit zum Thema „Effiziente Straßenbenutzungsabgaben“. Seit 2006 ist er außerdem Mitglied des wissenschaftlichen Beirates beim Bundesverkehrsminister. Sie sehen, unser Referent ist bestens vertraut mit unserer heutigen Materie.

Im Anschluss daran wird Ihnen unser Moderator, Herrn Dr. Daniel Delhaes vom Handelsblatt, die Teilnehmer beider Podien vorstellen und in bewährter Weise die Diskussionen moderieren. Auch Ihnen, Herr Dr. Delhaes, ein herzliches Willkommen.

Herr Professor Eisenkopf, Sie haben nun das Wort.