

Pressemitteilung

Populistische Infrastrukturfinanzierung nach dem St. Florians Prinzip führt nicht weiter.

BGL, Frankfurt am Main, 27.12.2013

In der aktuellen Diskussion zur Ausweitung der Lkw-Maut und zur Einführung einer Pkw-Maut meldet sich der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Frankfurt am Main, zu Wort. Unabhängig von der Frage, wer die Lasten letztendlich zu tragen hat, ist nach Ansicht des BGL unbestritten, dass ein erhebliches Finanzierungsdefizit für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur besteht. So hat die Bodewig-Kommission im Auftrag der Bundesländer festgestellt, dass allein für den Erhalt der Infrastruktur und unterlassene Instandhaltung 7,2 Mrd. Euro zusätzlich pro Jahr benötigt werden. Darüber hinaus dürften weitere 2,5 Mrd. Euro bis 4 Mrd. Euro fehlen, um den Netzausbau aller Verkehrsträger an die gestiegenen Anforderungen des Wirtschaftsstandorts Deutschland anzupassen.

Man kann nun lange darüber trefflich streiten, wer für diese Misere verantwortlich ist, und was mit den 55 Mrd. Euro geschieht, die jährlich über Lkw-Maut, Mineralölsteuer und Kfz-Steuer eingenommen werden. Unbestreitbar bleibt: Ohne eine moderne Infrastruktur wird Deutschland seinen Spitzenplatz in der Weltwirtschaft und viele Arbeitsplätze nicht halten können. Mögen auch die Produkte „Made in Germany“ weltweiten besten Ruf genießen, so bleiben diese nur dann kostengünstig und zuverlässig verfügbar, wenn die Logistik und die Zusammenarbeit der Verkehrsträger funktioniert.

Angesichts der milliardenschweren Finanzlöcher für den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur ist es müßig, darüber zu diskutieren, ob die Lkw-Maut allein die zusätzlichen Lasten stemmen kann. Schließlich betrifft ein Großteil der unterlassenen und auch zukünftigen Verkehrsinvestitionen nicht nur die Straße, sondern zum größten Teil die anderen Landverkehrsträger. Damit verwobenen Fragen sprechen unmittelbar die staatliche Daseinsvorsorge an. So wird die Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut zuallererst dazu führen, dass strukturschwache, revierferne und entlegene Regionen zusätzlich belastet und teilweise auch endgültig abgehängt werden. Die strukturpolitischen Folgen diese politisch ignorant zu nennenden Lkw-Abkassierens würden in diesen Landesteilen besonders schmerzlich registriert. Schließlich geht es nicht um Peanuts, sondern um die Kostenbelastung der Wirtschaft in strukturschwachen Regionen in Milliardenhöhe.

Der Ansatz eines Politikers der Grünen, nur den Lkw zu belasten, weil eine Pkw-Maut unökologisch und nicht gerecht sei, springt in diesen Gesamtzusammenhängen viel zu kurz. Genau wie bei der Vorhaltung von Netzen kommt es nicht darauf an, dass nur die jeweiligen Nutzer das Netz bezahlen, sondern dass das Netz für alle, auch diejenigen, die es nur ab und zu nutzen, von ungeheurer Wichtigkeit für die individuelle Lebensqualität ist. Es kann deshalb auch nicht sein, dass Wenigfahrer von einem „Topnetz“ profitieren, das nur die Vielfahrer bezahlt haben. Ähnlich wie bei der elektrischen Energie,

müssen alle ihren Beitrag zum Netzausbau und -erhalt beitragen und der Staat muss sich zu seiner Gemeinwohlverpflichtung sowie zu seinen Verpflichtungen in der Daseinsvorsorge bekennen. Es geht also nicht um eine Frage der Gerechtigkeit bei der Infrastrukturfinanzierung, sondern um Vernunft und Augenmaß. Wenn es richtig wäre, staatliche Daseinsvorsorge und Leistungen nur gegen nutzerabhängige Gebühren anzubieten, wäre das „Wohlstandsmodell Deutschland“ zum Scheitern verurteilt. Wie schnell das geht, werden die strukturschwachen Regionen als erste erfahren.