

**UNTERNEHMENSVERBAND
LOGISTIK**

Schleswig-Holstein e.V.

An den Wirtschaftsausschuss

Stellungnahme des Unternehmensverbandes Logistik Schleswig-Holstein e.V. (UVL)
zur geplanten Ausdehnung der Maut auf alle Bundesfernstraßen

I. Wirtschaftliche Situation:

Speditions- und Logistikunternehmen klagen zunehmend über einen sich forcierenden Wettbewerb innerhalb der Branche, der darin begründet ist, dass immer mehr Marktanteile heimischer Unternehmen durch osteuropäische und baltische Unternehmen verloren gehen.

So sank der Marktanteil heimischer Unternehmen laut Mautstatistik von 2009 bis heute von 65,8% auf 61,7 %. Dieser Trend wird sich wegen der uneingeschränkten Arbeitnehmerfreizügigkeit von Bulgarien und Rumänien innerhalb Europas weiter fortsetzen. Ursache hierfür sind gravierende Lohndifferenzen und unterschiedliche steuerliche Gegebenheiten.

Neben diesen bundesweiten Tendenzen sind insbesondere auch regionale Gegebenheiten von großer Bedeutung und Tragweite. So spielen schleswig-holsteinische Unternehmen beispielsweise im Trailer-Verkehr im Lübecker Hafen kaum noch eine Rolle.

Die Konsequenz ist, dass immer mehr Unternehmen ihren Betrieb aufgeben. Selbst wenn unter diesen erschwerten Bedingungen Betriebe gewillt sind ihre Geschäfte fortzuführen, scheitert die Zukunft der Betriebe an der Nachfolgeneration, die nicht mehr bereit und willens ist sich mit den auf Dauer angelegten Wettbewerbsverzerrungen auseinanderzusetzen.

Einschlägige Berechnungen verdeutlichen, dass bei einem Ausscheiden eines deutschen Fahrzeuges mit Fahrpersonal vom Markt der Staat einen Einnahmeverlust von durchschnittlich 80.000,-EUR/a verzeichnet.

Bedingt durch den oben beschriebenen zunehmenden Wettbewerb aus den östlichen EU- Beitrittsländern, sind unsere Unternehmen zur Spezialisierung und **zur Regionalisierung gezwungen.**

II. Koalitionsvertrag, Finanzierung der Infrastruktur, Maut auf Bundesstraßen

Der Koalitionsvertrag von CDU/CSU/SPD verweilt im verkehrspolitischen Teil bei einer Darstellung des Politikrahmens, ohne bereits konkrete Details zu regeln. Dies dokumentiert sich insbesondere in den Darlegungen zur Aufstockung der Investitionsmittel für infrastrukturelle Maßnahmen. Mehr als die Aussage, dass die Bundesmittel „substanziell“ erhöht werden, ist der Koalitionsvereinbarung im verkehrspolitischen Teil nicht zu entnehmen. Dafür muss man schon auf die Ausführungen zur Finanzpolitik zurückgreifen.

Neben der substanziellen Erhöhung aus Haushaltsmitteln sollen zusätzliche Mittel aus der Nutzerfinanzierung durch den Lkw die Finanzausstattung des Verkehrsministeriums verbessern. Konkret wird lediglich benannt, die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten. Wann und zu welchen Bedingungen dies geschieht, bleibt völlig offen. Die Koalitionspartner geben lediglich „Orientierungspunkte“ bekannt, wobei die Tonnage, das Netz und externe Kosten eine Rolle spielen sollen.

Außerdem soll sichergestellt werden, dass die Nettoeinnahmen aus der Nutzerfinanzierung ohne Abstriche in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden, wobei eine Zweckbindung für die Straßeninfrastruktur unterbleibt, was wir nicht für förderlich halten. Jeder Verkehrsträger sollte seine Infrastruktur selbst finanzieren; eine „Quersubventionierung“ lehnen wir strikt ab. In der kommenden Legislaturperiode gibt es somit viel Handlungsspielraum für die Führung des Bundesministeriums.

Einige grundlegende Überlegungen zum Finanzbedarf sind daher angebracht: Die Bodewig-/Daehre-Kommission hatte allein den „Rückstau“ bei Instandhaltungsinvestitionen und die notwendige laufende Instandhaltung mit einem zusätzlichen Finanzbedarf in Höhe von 7,2 Mrd. Euro p. a. errechnet. Aus Haushaltsmitteln werden jährlich nur 1,25 Mrd. Euro zur Verfügung stehen. Die Koalitionäre hatten sich auf Arbeitsebene auf einen Gesamtrahmen an zusätzlichen Mitteln von gut 4 Mrd. Euro verständigt. Dieser Betrag fand sich jedoch nach Durchlaufen der Koordinierungsrunde auf höchster Ebene in der Koalitionsvereinbarung nicht wieder. Gegenüber den Berechnungen der Bodewig-/Daehre-Kommission wäre der ursprünglich geplante, zusätzliche Mitteleinsatz von 4 Mrd. Euro p. a. bereits ein deutlicher Einschnitt gewesen. (Nach Ansicht der Experten kann jedoch ein größerer Betrag derzeit unter Berücksichtigung der Planungs- und Baukapazitäten ohnehin nicht in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden.) Nimmt man auf dieser Basis Berechnungen vor, bleibt ein „Finanzloch“ von 2,75 Mrd. Euro p. a. **Dieser Betrag entspricht in etwa den Berechnungen der Bodewig-/Daehre-Kommission für die Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen (2,3 Mrd. Euro). Um diesen Betrag zu erwirtschaften müsste die Maut auf Bundesstraßen nahezu doppelt so hoch ausfallen wie auf Autobahnen. Das würde insbesondere 85% unserer Unternehmen treffen, die sich als „Nische“ auf die Regionalisierung konzentriert haben und vermehrt Bundesstraßen benutzen.**

Die regional- und strukturpolitischen Wirkungen dürften erheblich sein!

Allein in Schleswig-Holstein wären dadurch mehrere hundert Arbeitsplätze betroffen.

Bis zu 300 Mio. Euro p. a. könnten durch eine Ausweitung der Maut auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 t eingenommen werden. Da die Pkw-Maut für Ausländer ohnehin ein strittiges Finanzierungsinstrument, schon aus EU-rechtlichen Überlegungen bleiben wird, dürften die Infrastrukturfinanzierung und -planung in dieser Legislaturperiode im Wesentlichen durch Überlegungen zur Ausweitung der Lkw-Maut getragen werden. Die Einbeziehung aller Nutzfahrzeuge ab 2,8 t in die Bemautung wurde von der Bodewig-/Daehre-Kommission ohnehin frühestens für die nächste Legislaturperiode vorgesehen. Auch deuten gewisse Formulierungen daraufhin, Handwerker sollten nicht zusätzlich belastet werden, dass eine generelle Ausweitung auf alle Nutzfahrzeuge in dieser Legislaturperiode – z.B. durch eine Vignettenregelung nicht vorgesehen zu sein scheint. Wir weisen jedoch ausdrücklich darauf hin, dass diese Überlegungen noch spekulativer Art sind und nicht durch ein entsprechendes Regierungsprogramm schon definitiv festgelegt sind.

Maßgeblich für die Höhe der Belastung der Wirtschaft mit neuen Straßenbenutzergebühren, allen voran der gewerbliche Straßengüterverkehr, dürfte letztendlich der akute Finanzbedarf sein. Neben den genannten Zahlen liegen dazu bisher keine belastbaren Informationen vor. Der ehemalige Verkehrsminister Dr. Ramsauer hatte anlässlich unserer letzten Mitgliederversammlung noch angekündigt, man dürfe bei der Lkw-Maut und ihrer Ausweitung die „Schraube nicht überdrehen“. Was konkret darunter zu verstehen ist, wird sich zeigen. Planungssicherheit im Transportlogistikgewerbe ist z. Zt. nicht gegeben.

Aus unserer Sicht gilt es weiterhin zu bemerken, dass für die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen das TollCollect-System nicht gerüstet ist. Bevor es soweit ist, muss das Mautsystem grundlegend technisch renoviert oder sogar neu aufgebaut werden. Die Bodewig-/Daehre-Kommission rechnet deshalb nicht vor 2016/2017 mit zusätzlichen Einnahmen aus der Lkw-Maut. Dennoch muss bereits jetzt darauf verwiesen werden, **dass zusätzliche Belastungen im Flächenverkehr vom deutschen Gewerbe weitergegeben werden müssen.** Dieses würde natürlich auch die gesamte heimische Wirtschaft und damit auch den Verbraucher zusätzlich belasten.

Infrastrukturfinanzierung darf sich nicht an einen einzelnen Verkehrsträger orientieren; vielmehr handelt es sich um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die auf mehrere Schultern verteilt werden muss.

gez.

Dr. Thomas Rackow

(Geschäftsführer)