

An den Wirtschaftsausschuss
E-Mail vom 14.08.2014

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/3200

Der Unternehmensverband Logistik e.V. (UVL) gibt als Dachorganisation der Logistikunternehmen in Schleswig-Holstein für seine Mitgliedsorganisation, dem Verband für Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. (VGL), zum Bericht der Landesregierung

Realisierung der westlichen Elbquerung der A 20 durch eine staatliche Infrastrukturgesellschaft

Drucksache 18/1654

nachfolgende Stellungnahme ab:

1. Grundsätzliches

Der Unternehmensverband Logistik Schleswig-Holstein e. V. mit seinen rund 500 Mitgliedsunternehmen und ca. 10.000 Mitarbeitern setzt sich seit Jahren u.a. für eine ausreichende und intakte Infrastruktur ein.

Eine funktionsfähige Infrastruktur ist nicht nur für unsere Unternehmen der Güterverkehrssparte von besonderer Bedeutung, sondern auch für die gesamte maritime Wirtschaft des Nordens und damit auch für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein und seiner Häfen.

Die Logistik hat dabei für eine lückenlose Schließung der Logistikkette von den Produktionsstandorten bis hin zum Endverbraucher zu sorgen.

Berücksichtigt man die geographische Randlage Schleswig-Holsteins und die Entfernung zu den großen Märkten beispielsweise im Rheinland, Ruhrgebiet oder in Süddeutschland, so wird schnell klar, dass die oben beschriebene Aufgabe für unsere Unternehmen nicht immer einfach ist. Hinzu kommt, dass Schleswig-Holstein geographisch bedingt, wie kein anderes Bundesland, gleich zweimal durch die Elbe und den Nord-Ostsee-Kanal durchschnitten wird.

Durch den Bau dieser großräumigen Ost-West-Verbindung in Schleswig-Holstein kann eine große Entlastung des Elbtunnels im Zuge der A 7 erzielt und damit die oben beschriebenen Wirtschaftszentren schneller erreicht werden.

Insofern ist neben dem Ausbau der A7 und dem Neubau einer Rader Hochbrücke der Ausbau der A20 mit anschließender Elbquerung für unsere Branche und die gesamte maritime Wirtschaft des Landes von immenser Bedeutung.

2. Finanzierung von Infrastruktur

Was unsere Branche mit Sorge betrachtet, das sei unabhängig der Finanzierungsfrage erwähnt, ist die Tatsache der zeitlichen Realisierung von Infrastrukturprojekten, die je nach Volumen und Größe über zehn Jahre hinausgehen. Planungs-, Genehmigungs- und in der Regel nachfolgende Widerspruchs- und Klageverfahren stehen nach unserer Auffassung in keinem Verhältnis zu der eigentlichen Bauphase.

Großprojekte von überregionaler Bedeutung und öffentlichem Interesse sollten daher aus dem allgemeinen rechtlichen Regelungsbereich herausgenommen und in Form eines „Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes“ zügig umgesetzt werden.

Denn die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass mit der Dauer von Baumaßnahmen entsprechend der Preisentwicklungen, Infrastrukturprojekte am Ende immer teurer werden als am Anfang kalkuliert.

Deshalb gilt es gerade in dem Bereich „Infrastrukturmaßnahmen“ zu einer neuen, beschleunigten Gesetzgebung, Finanzierungsmodelle einzusetzen, die ein zügiges Bauende ermöglichen. So ließen sich nicht nur positive Effekte für die Finanzierung sondern auch für die Verkehrssituation und den gesamten Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein realisieren.

Im Gegensatz zum Bundesverkehrsministerium (BMVI), welches ein sogenanntes „F-Modell“ favorisiert, bei dem in Öffentlich-Privater Partnerschaft gebaut, erhalten, und betrieben wird, sieht die Landesregierung die Gefahr, dass sich ein „F-Modell“ mit maximal 50 % Anschubfinanzierung nicht realisieren lässt.

Grundsätzlich ist nichts gegen privates Engagement beim Bau von Infrastruktur einzuwenden; im Gegenteil. Das private Unternehmen finanziert (teilfinanziert) das entsprechende Infrastrukturprojekt und erhält im Gegenzug das Recht, von allen Nutzern eine Gebühr zu erheben. Ergebnisse aus Thüringen haben gezeigt, dass durch die Beteiligung von privaten Bauunternehmen Infrastrukturprojekte frühzeitig abgeschlossen werden konnten. Nach Rückfragen bei unseren Thüringischen Kollegen sind dort die einzelnen Bauabschnitte sowohl in zeitlicher, als auch in qualitativer Hinsicht hochzufriedenstellend abgeschlossen worden. Eine Refinanzierung der Baumaßnahmen realisiert das private Unternehmen über die Beteiligung an den Mauteinnahmen. Eine immer wiederkehrende Argumentation, wie beispielsweise vom Bundesrechnungshof angeführt, private Unternehmen unterliegen höheren Zinslasten, konnte hier am Beispiel Thüringen u. a. durch eine zeitlich verkürzte Bauphase ausgeglichen werden. Hinzu kommt, dass durch die zur Zeit vorherrschenden niedrigen Zinssätze die Unterschiede bei der Kreditaufnahme sich nur marginal auswirken.

Wenn nun privates Engagement mit einer staatlichen Projektrealisierungsgesellschaft mit den Vorzügen einer niedrigeren Zinslast und einer staatlichen Garantie „zusammengeführt“, so wie vorgeschlagen und der entsprechende rechtliche Rahmen auf Bundesebene geschaffen wird, kann ein „F-Modell“ mit einer maximalen Anschubfinanzierung von 50 % ein gangbarer Weg sein.

3. Erhebung von Maut

Seit mehreren Jahren entrichtet unsere Branche auf der Basis des Wegekostengutachtens einen Obolus pro Jahr in mehrfacher Milliardenhöhe in Form einer Maut. Bei der letzten Mauterhöhung mussten viele Unternehmer ihre Betriebe schließen, weil die Erhöhung im Markt nicht oder nur teilweise durchzusetzen war.

Zwar sind wir in der Logistikbranche mit einem Jahresumsatz von ca. 220 MRD EUR, 2,8 Mio. Beschäftigten wovon alleine 1 Mio. Fahrer sind eine der größten Branchen in Deutschland, doch zeigen die Zahlen der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr einen kontinuierlichen Rückgang deutscher Unternehmen. So haben wir gegenüber ausländischen Unternehmen in Deutschland auf Bundesfernstraßen nur noch einen Anteil von knapp 60%.

Jegliche Mehrbelastungen, sei es durch die Ausdehnung der Maut auf alle Bundesstraßen oder bedingt durch eine erhöhte Bemaatung von neu zu bauenden Streckenabschnitten, könnte den rückläufigen Prozess beschleunigen.

Nach unseren Berechnungen würden dem Staat bei einem Wegfall eines Fahrers mit einem LKW Steuereinnahmen von ca. 80.000,-EURO entgehen.

Zwar sieht die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Wegekostenrichtlinie) Einschränkungen vor. Dennoch haben die Mitgliedstaaten der EU Gestaltungsspielräume für das jeweilige Gebührensystem. Dieses Gebührensystem, insbesondere dessen Höhe darf aus den oben genannten Gründen nur mit Augenmaß festgelegt werden.

Dass der Gestaltungsspielraum für die Gebührenhöhe auch begrenzt sein kann, zeigt das neue Wegekostengutachten, das dem LKW eine Mautsenkung zuspricht. Dadurch hat der Bund 500.000,-EURO weniger an Mauteinnahmen. Privaten Unternehmen, die sich über die Maut refinanzieren, steht dann ein finanzieller Ausgleich zu. Dieser Sachverhalt sollte bei der Auswahl eines Finanzierungsmodelles Berücksichtigung finden.

4. Finanzierung über den Bundeshaushalt/Landshaushalte

In den vergangenen Jahrzehnten ist es, bedingt durch die Bevorzugung anderer Politikfelder, versäumt worden ausreichend finanzielle Mittel für den Erhalt und den Ausbau von Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Auf die Schilderung der Konsequenzen, die sich allerorts daraus ergeben haben, sollte an dieser Stelle verzichtet werden.

Nun, wo den meisten Verantwortlichen und einer breiten Öffentlichkeit bewusst geworden ist, dass die deutsche Wirtschaft von einer gut funktionierenden Infrastruktur abhängt, ist es an der Zeit, Prioritäten zu ändern und finanzielle Mittel aus den Haushalten zielgerichtet auf Infrastrukturprojekte umzusteuern. Deshalb unterstützen wir diejenige politische Richtung, die sich für die Gründung eines Fonds oder Sondervermögens „Infrastruktur“ einsetzt. Dieser Weg ist politisch korrekt, sorgt für Transparenz und ist auch ein Stück Ehrlichkeit gegenüber den Versäumnissen der letzten Jahrzehnte.

5. Ergebnis

Schleswig-Holstein ist mit der Schaffung eines Sondervermögens oder Fonds für Infrastrukturmaßnahmen auf dem richtigen Weg. Dieses Model sollte auch auf die Bundesebene und für diejenigen Projekte für die der Bund zuständig ist, übertragen werden.

In Kombination -privates Engagement und staatlicher Projektrealisierungsgesellschaft- und der Schaffung eines Sondervermögens oder Fonds ließen sich so Infrastrukturmaßnahmen finanzieren.

Was die Refinanzierung über die Mauteinnahmen betrifft, so sollte dieser Sachverhalt in Anbetracht der wirtschaftlichen Situation unserer Branche mit Augenmaß und in Absprache erfolgen.

gez.

Dr. Thomas Rackow

Geschäftsführer UVL