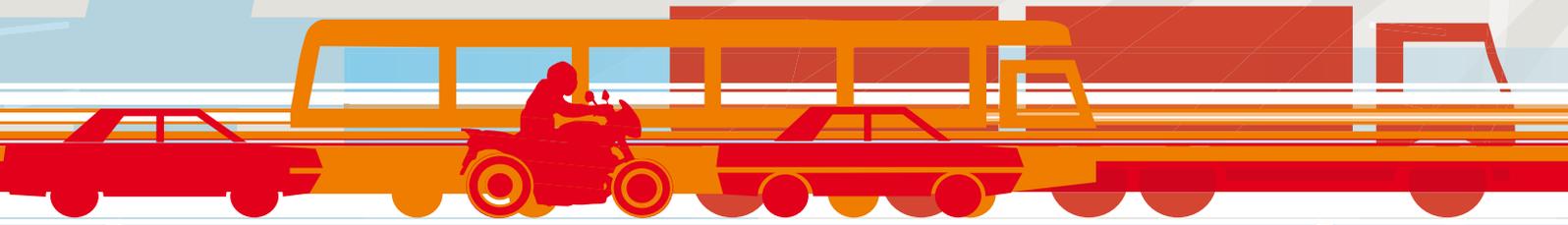




MANAGERKREIS
DER FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG



Finanzierung des Verkehrs

Was wir von den Niederlanden lernen können

Dokumentation zur Podiumsdiskussion
des Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung
am 22. Juni 2009 in Berlin

ISBN: 978-3-86872-139-3

1. Auflage

Copyright by Friedrich-Ebert-Stiftung

Hiroshimastraße 17, 10785 Berlin

Berichterstattung: Dr. Philip Schunke

Redaktion: Dr. Max Brändle, Sina Dürrenfeldt, Martin Gey

Layout: Susanne Noé / Zum weissen Roessl

Druck: BUB, Bonner Universitäts-Buchdruckerei

Printed in Germany 2009

Finanzierung des Verkehrs

Was wir von den Niederlanden lernen können

Dokumentation zur Podiumsdiskussion
des Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung
am 22. Juni 2009 in Berlin

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

der jährliche Investitionsbedarf für die Infrastruktur in Deutschland liegt bei ca. 60 bis 70 Mrd. Euro. Diesem Bedarf stehen lediglich 17 Mrd. Euro tatsächlich fließende Investitionen gegenüber - seit vielen Jahren schon deutet sich keine Lösung zur Schließung dieser Lücke an. Die Finanzmarktkrise und die zeitliche Verschiebung der Haushaltskonsolidierung verschärft die Situation noch einmal. Die Auswirkungen sind im Gütertransport ebenso zu spüren wie im Personenverkehr.

Bereits unter der von Gerhard Schröder geführten rot-grünen Bundesregierung wurde eine „Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ eingesetzt, die von Dr. Wilhelm Pällmann geleitet wurde. Diese „Pällmann-Kommission“ zeigte auf, dass es möglich ist, die jeweiligen Verkehrsträger zu einer Selbstfinanzierung ihres Infrastrukturbedarfs zu führen und dies auch sozialverträglich zu gestalten. Mit der Einführung der LKW-Maut ist in Deutschland daraufhin der Einstieg in die Nutzerfinanzierung eingeleitet. Die weitergehenden Empfehlungen der Kommission werden heute angesichts der sich verschärfenden Lage immer bedeutender.

Der Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung beschäftigt sich schon seit längerem mit der Frage, wie die Nutzerfinanzierung in Deutschland umgesetzt werden kann. Unsere niederländischen Nachbarn haben bei der Umstellung auf eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur bemerkenswerte Fortschritte gemacht. Der so genannte Nouwen-Plan wurde von der niederländischen Regierung und dem Parlament beschlossen und wird ab 2012 umgesetzt. Welche Impulse für eine darüber hinausweisende Debatte können von der niederländischen Entwicklung ausgehen?

Um dieser Frage nachzugehen, lud der Managerkreis am 22. Juni 2009 zur Diskussion unter dem Titel „Finanzierung des Verkehrs – Was wir von den Niederlanden lernen können“ ein. Eduard Sjerp, Botschaftsrat der niederländischen Botschaft in Berlin und dort Leiter der Verkehrsabteilung, eröffnete mit einem Impulsvortrag einen spannenden Diskurs auf dem Podium. Dieses war mit Torsten R. Böger, Geschäftsführer der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH, Klaas Hübner, stellvertre-

tender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion für die Bereiche Aufbau Ost, Petitionen, Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Michael Kubenz, Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSL) und Dr. Michael Niedenthal, Leiter der Abteilung Verkehr des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), hochkarätig besetzt.

Im Zentrum der Diskussion stand die Frage, in welcher Form die Erfahrungen des niederländischen Vorbildes auf Deutschland übertragen werden können. Hierbei wurden insbesondere die Elemente reflektiert, die in den Niederlanden für den gesellschaftlichen Konsens im Übergang zur Nutzerfinanzierung als notwendig erachtet wurden:

- Einbindung relevanter Stakeholder,
- transparente Mittelverwendung,
- Aufkommensneutralität für die Nutzer und die
- Chancen größerer Effizienz in Steuerung und Finanzierung.

Mit diesem Bericht fassen wir für Sie die wichtigsten Elemente der Veranstaltung zusammen und wollen damit einen Beitrag zur Belebung der Diskussion in Deutschland leisten.

Ich wünsche Ihnen neue Erkenntnisse bei der Lektüre.



Dieter Bock
*Sprecher für Verkehrspolitik des Managerkreises
der Friedrich-Ebert-Stiftung*

Impulsvortrag des Botschaftsrates der niederländischen Botschaft Berlin und Leiter der Verkehrsabteilung Eduard Sjerp

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den Niederlanden ist bei der Anlastung der Wegekosten als Instrument zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Gestaltung der Mobilität derzeit viel in Bewegung, und ich danke für die Möglichkeit, Ihnen unsere Überlegungen bezüglich „Anders Betalen voor Mobiliteit“ vorstellen zu dürfen.

Interessanterweise ähnelt unser derzeit in Umsetzung befindliches Programm grundsätzlich dem, was sich damals die Pällmann-Kommission für Deutschland überlegt hatte. In den Niederlanden sind alle bisherigen Versuche zu anderen Bepreisungsmodellen zu gelangen, an der Umsetzung gescheitert. Wieso? Lag es an der Überschätzung der Problemlösungskraft der Pläne? Waren sie zu wenig durchdacht?



Eduard Sjerp: „Wir werden sehen und uns jeder neuen Herausforderung stellen!“

Ob gut oder schlecht – den Plänen fehlte vor allem die notwendige gesellschaftliche und politische Unterstützung. Es muss der Gesellschaft klar werden, warum eine Nutzerfinanzierung der Infrastruktur Sinn macht, sich aber auch ganz einfach die Erkenntnis durchsetzen, dass Staus die wirtschaftlichen Entwicklungen abwürgen. Es kam also auch in den Niederlanden immer wieder zu der politischen Fragestellung: Was brauchen wir, um eine nachhaltige und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen? Aus dem, was auch die wirtschaftlichen Akteure für Anforderungen an eine nachhaltige Mobilitätssicherung und ein modernes Mobilitätssystem stellen, mussten klare Ziele definiert werden.

Sie müssen sich klar machen – in der Randstadt Holland steht oftmals alles still! Und die Schlussfolgerung damals wie heute ist, dass reines Bauen von mehr Infrastruktur nicht ausreichen wird, um Mobilität zuverlässig, nachhaltig und qualitativ hochwertig sicherzustellen. Eine wichtige Erfahrung aus der Vergangenheit ist auch, dass ein erneuter Anlauf nur dann erfolgreich sein würde, wenn er Politik und Gesellschaft von seinem Nutzen überzeugt und durch Transparenz breite Akzeptanz in der Bevölkerung sicherstellen kann.

In 2005 entschloss sich die damalige Ministerin daher zur Einrichtung einer repräsentativen Beraterplattform. Sie sollte auch die Kritiker und vormaligen Gegner solcher Projekte umfassen und so eine von allen wichtigen Akteuren akzeptierte Vision eines zukünftigen Verkehrssystems entwickeln. Eine Vision, welche für Akzeptanz und sogar Unterstützung in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft sorgen sollte. *Mit der Wahl von Paul Nouwen entschied sich die Verkehrsministerin Karla Peijs auch dafür, den Vorsitz der Kommission einem erklärten Kritiker aller bisherigen Maut-Konzepte zu übertragen.* Der ehemalige Generaldirektor des „Royal Dutch Touring Club“ hatte die Aufgabe mit Begeisterung

und Drive angenommen. Man kann sagen, dass diese Besetzung sicherlich mit ausschlaggebend für den Erfolg des Prozesses war.

Die Kernelemente, die sich aus dieser Beratung ergaben, waren:

- Ein von Zeit, Ort und Umwelteffekten abhängiger Kilometerpreis (auf allen Wegen und für alle Fahrzeuge)
- Die vollständige Abschaffung der jetzigen KFZ- und der sogenannten Luxussteuer
- Die erzielten Einkünfte müssen in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden (hauptsächlich in die Straßen-, aber auch in die Schieneninfrastruktur)

Die notwendige politische Akzeptanz gründete dabei vor allem auf der klaren Aussage, dass im Durchschnitt keine Mehrkosten entstehen würden. Zwar werden die Nutzer dann für jeden gefahrenen Kilometer bezahlen, dafür fallen jedoch die Fixkosten weg. Zudem verspricht die Zweckbindung auch eine transparente Verwendung der Mittel.

Der Entwurf der Beraterplattform wurde dann in die „policy vision Nota Mobilität“ 2020 aufgenommen. Das Parlament stellte im darauf folgenden politischen Prozess zusätzliche Bedingungen auf. So sollten z.B. die Implementierungskosten gesenkt und die Betriebskosten auf maximal 5 Prozent der Einnahmen begrenzt werden. Aus diesen Vorgaben hat der Verkehrsminister einen klaren Plan entworfen, der, statt dem deutschen Vorbild einer begrenzten LKW-Bemautung zu folgen, eine komplette Mobilitätsmaut vorsieht. Dabei soll die zur Anwendung kommende Technik natürlich „state of the art“ sein. Das heißt, sie soll nicht nur eine durch Satelliten gesteuerte Kontrolle ermöglichen, sondern insbesondere die Beantwortung der Frage leisten, welches System das Verhalten der Fahrer am nachhaltigsten zu beeinflussen imstande ist.



Vergangenheit: 2006 – "Policy vision NoMo"

Beraterplattform Gedanke ist aufgenommen in der "policy vision NoMo" 2020

Zusätzliche Bedingungen des Parlaments:

- Keine Zunahme der Gesamtkosten der Straßennutzung
- Staatseinnahmen strömen in einen Infrastrukturfond
- Verringerung Implementierungskosten und Betriebskosten < 5% Staatseinnahmen
- "Road pricing" ist keine Alternative sondern Ergänzung der extra Kapazität (Bau) und effizientere Nutzung der bestehenden Straßen

1

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

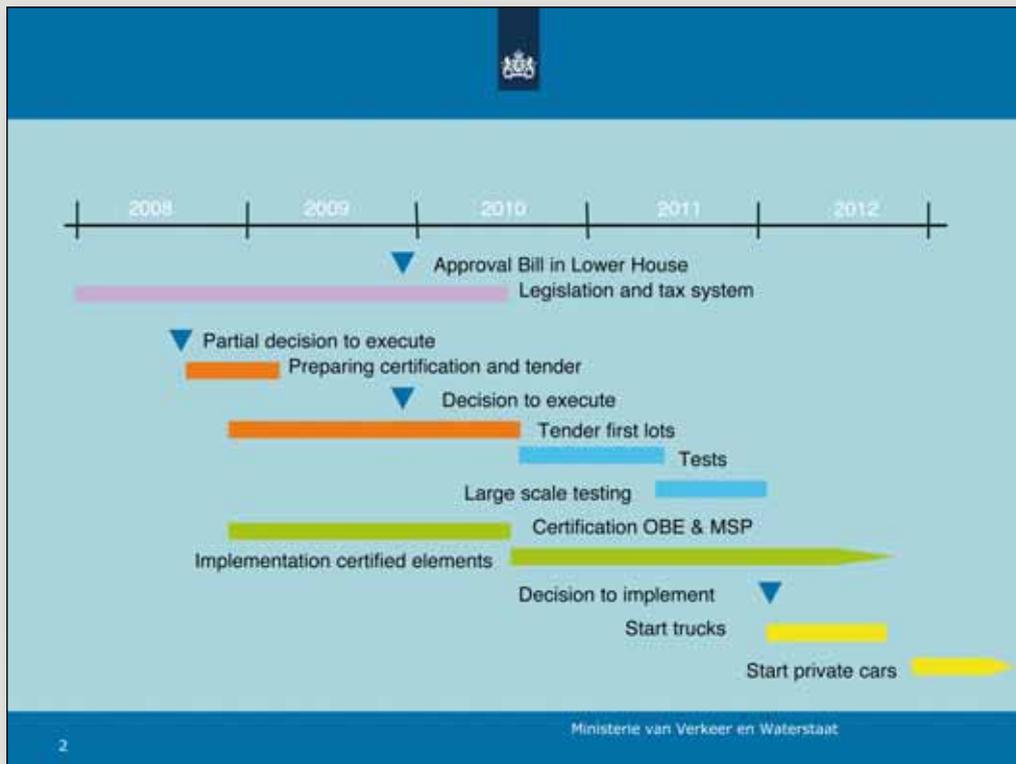
In der Tat ist bereits durch eine relativ geringe Bemaunung ein messbarer Rückgang des Verkehrs zu erreichen. Diese Chance muss sensibel aber effektiv genutzt werden können. Andere Ziele des Systems sind die dauerhafte Gewährleistung der Mobilität neben der Reduzierung der CO₂- und Feinstaubbelastung.

Wichtige weitere Schritte auf dem Weg, diese Ziele zu erreichen, sind nun die Entwicklung und Berechnung von Staukosten-Zuschlägen bzw. die Entwicklung einer transparenten Differenzierung der Bemaunung nach Umweltcharakteristiken. Anders als Deutschland mit der LKW-Maut verfolgen die Niederlande das Ziel, den Wettbewerb der Lösungen durch einen offenen Markt zertifizierter „multiple service providers“ anzuregen. Auch mit dem Ziel, die Kosten unter Kontrolle zu halten und zu innovativen Lösungen zu gelangen.

Aus den deutschen Erfahrungen wurde jedoch gelernt: Eine vollständige öffentliche „fall back

Option“ muss bestehen, falls der Markt keine geeigneten Lösungen anbietet. Aber, ich muss es immer wieder betonen: *An jeder Stelle des Prozesses ist es notwendig, eine geeignete Botschaft für die Gesellschaft zu formulieren, um die notwendige Unterstützung sicherzustellen.* In den Niederlanden ist dies das „ehrliche Zahlen“ für Mobilität. Oder das einfache Angebot: Wenn Du nicht fährst, dann zahlst Du auch nicht.

Und wo stehen wir jetzt? Derzeit wird in den Niederlanden an der Einarbeitung der Anmerkungen des Obersten Verwaltungsrates in die Gesetzestexte gearbeitet. Anschließend soll der Gesetzesentwurf an das Parlament weitergeleitet werden. Da die grundlegenden Rahmenbedingungen des Systems von Regierung und Parlament bereits vereinbart wurden – sie stehen also schon fest, können auch schon Gespräche mit Marktparteien über die Zertifizierung und Ausschreibung des Systems beginnen. Die Hoffnung ist, dass die Gesetzgebung nach dem Sommer durch das Parlament kommt.



Technisch sieht das Basismodell on-board-units etc. vor. Die Hoffnung ist jedoch groß, dass der Markt mit eigenen Konzepten hervortritt und in der Konkurrenzsituation auch mit neuen Diensten die Kosten unter Kontrolle halten kann. Die Gespräche mit Marktparteien führen bereits jetzt zu einer regen Diskussion. Viele Unternehmen haben sich schon für Teile des Systems beworben.

Es steht viel auf dem Spiel bei der Realisierung des Vorhabens „Anders Betalen voor Mobiliteit“, das auch eine technische Herausforderung ohne Präzedenz ist. So müssen beispielsweise die jährlich 8 Mrd. Euro Einnahmen gewährleistet werden. *Auch der Zeitrahmen ist mit dem geplanten Start 2012 hoch ambitioniert, aber trotz allem machbar!* Davon sind wir überzeugt. Der Grundrahmen steht fest. Aber eine tendenziell negative Berichterstattung erschwert immer wieder die Gewährleistung der notwendigen gesellschaftlichen Unterstützung. Es braucht Köpfe, die um die Unterstützung in der Gesellschaft werben.

Kann und wird das Projekt bis 2012 gelingen? Die Signale stehen auf Grün! Haben wir schon alle Antworten? Wir werden sehen und uns jeder neuen Herausforderung stellen!

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!



Niedenthal, Böger, Hübner, Bock, Kubenz, Sjerp, v. l. n. r.

Zusammenfassung der Podiumsdiskussion

Die Niederlande haben bei der Umstellung auf eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur in den vergangenen Jahren deutliche Fortschritte gemacht und ab 2012 soll der so genannte Nouwen-Plan umgesetzt werden. Auch in Deutschland sind die Herausforderungen an die Sicherstellung einer nachhaltigen und effizienten Infrastrukturfinanzierung und an eine effektive Verkehrssteuerung stetig gewachsen. Gleichzeitig vergrößert sich, bedingt durch die in Folge der Wirtschaftskrise verschlechterte Haushaltslage von Bund und Ländern, die bereits bestehende Investitionslücke. Um so wichtiger erscheint vor diesem Hintergrund die Frage, welche Impulse von der niederländischen Entwicklung für eine weiterführende Debatte in Deutschland ausgehen können. „Es ist nicht unbedingt ein einzigartiges Konzept, aber ein einzigartiger Ansatz zur Umsetzung, den die Niederländer gewählt haben“, beschreibt Dieter Bock das Interesse an Lehren vom europäischen Nachbarland.

Erfolgsrezept: Akzeptanz
Kein Erfolg ohne breite
gesellschaftliche Unterstützung

I. Herausforderung: Akteure & Kommunikation

Einbindung relevanter Stakeholder ist Voraussetzung für gesellschaftlichen Konsens!

Die damalige niederländische Verkehrsministerin Karla Peijs entschied sich dafür, den Vorsitz der Kommission zur Entwicklung eines „Road Pricing“-Systems einem erklärten Gegner aller bisherigen Maut-Konzepte zu übertragen. Die Wahl von Paul Nouwen, dem ehemaligen Generaldirektors des „Royal Dutch Touring Clubs“ (ähnlich dem ADAC), wird inzwischen als zentral für die Akzeptanz des Systemwechsels angesehen. Das Panel diskutiert kontrovers die Möglichkeiten, einen vergleichbaren Weg auch in Deutschland umzusetzen. Die Notwendigkeit, stetig für einen gesellschaftlichen Konsens zu werben, wird als Erfolgsvoraussetzung unterstrichen.

II. Transparente Mittelverwendung

Zustimmung erfordert Wissen, wohin die eingenommenen Mittel fließen!

In den Niederlanden wurde ein Schwerpunkt des Konzeptes und dessen Präsentation darauf gelegt, die Verwendung der eingenommenen Mittel



transparent zu gestalten und neben den direkten Mittelrückflüssen in die Infrastruktur des Individualverkehrs auch auf Alternativen zu verweisen. „Wir werden massiv in den ÖPNV investieren“, so Eduard Sjerp zum niederländischen Modell, „dieser muss attraktiver und effizienter werden.“ Das Panel unterstreicht die Notwendigkeit der Transparenz, diskutiert jedoch intensiv, wie weit von der Einnahmequelle entfernt die eingenommenen Mittel genutzt werden sollten. Auch die Frage, ob eine Quersubventionierung des ÖPNV für Deutschland eine faire Mobilitätssicherheit gewährleisten kann, wird kontrovers erörtert.

III. Aufkommensneutralität

Im Durchschnitt keine Mehrkosten!

Um für den Systemwandel der Infrastrukturfinanzierung in den Niederlanden Akzeptanz zu erlangen, entwickelte die eingesetzte Kommission ein Konzept, in dessen Zentrum die Aufkommensneutralität steht. Insgesamt sollen die Nutzer nicht mehr für das System aufbringen müssen, als sie dies jetzt bereits über die bestehenden Steuern tun. Auch wenn breite Übereinstimmung zur Bedeutung dieses Argumentes bei der Konsensbildung in der Gesellschaft besteht, diskutieren die Podiumsgäste intensiv, ob dieses Ziel mittelfristig wünschenswert ist. Derzeit fließen viel zu wenige Mittel in die Finanzierung einer effektiven Verkehrsinfrastruktur, trotz deren zentraler Bedeu-

tung für die deutsche Volkswirtschaft. Die Chance, eine neue Form der Finanzierung auch für die Schließung der Investitionslücke zu verwenden, sollte - so das kontrovers diskutierte Argument - genutzt werden.

IV. Effizienz in Steuerung und Finanzierung

Intelligente Verkehrsleitung durch moderne Mautsysteme!

Zusätzliche Mittel zu generieren, ist oftmals nicht die ursprüngliche Absicht einer Diskussion zur Einführung von Mautsystemen. Der Implementierungsprozess in den Niederlanden verdeutlicht dies eindrucksvoll. Die Aufkommensneutralität und die in das System integrierte Subventionierung des ÖPNV deuten bereits auf eine andere Priorität nutzerbasierter Finanzierung hin: Verkehrssteuerung. Das Podium diskutiert Möglichkeiten, wie Mautsysteme zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur beitragen können, aber auch, welche Grenzen eine solche Steuerung hat. Zudem wird reflektiert, welche Auswirkungen ein auf Mauteinnahmen basierendes System für eine flexible, effiziente und nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur haben kann. Insbesondere die Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) wird hierbei positiv hervorgehoben.

I. Herausforderung: Akteure & Kommunikation

Einbindung relevanter Stakeholder ist Voraussetzung für gesellschaftlichen Konsens!

Dass für die Entwicklung eines neuen Finanzierungsmodells die Einbindung möglichst aller Stakeholder wünschenswert sei, wird von allen Diskutanten unterstützt. Es wird jedoch sehr kritisch beurteilt, ob sich die Verhältnisse auch genauso auf Deutschland übertragen ließen, obgleich diese Einbindung als für den Erfolg essentiell angesehen wird. Klaas Hübner warnt: *„So lange sich der ADAC in Deutschland nicht*

bewegt, wird jeder neue Ansatz in dieser Richtung scheitern - denn ohne ADAC und VDA ist jede Maut politisch tödlich.“ Die Erfahrungen aus den Niederlanden werden daher als wichtiger Hinweis für ein deutsches Erfolgsrezept aufgenommen. „Es ist aber fast unvorstellbar, dass sich der ADAC für eine Maut einspannen lassen könnte“, bestätigt Michael Kubenz die kritische Einschätzung Klaas Hübners und er-



Klaas Hübner, MdB, Sprecher des Seeheimer Kreises und stellv. Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion

gänzt: „Zunächst müssen sie sich von einer völlig falsch verstandenen ‚Freie Fahrt für Freie Bürger‘ Mentalität verabschieden.“

Dieter Bock erkennt diese Problematik zwar auch, hält aber dagegen: „Es ist unbedingt nötig, den ADAC und auch die Automobilindustrie in einen Migrationsplan zu integrieren.“ Auch wenn dies eine längere Zeit in Anspruch nehmen würde, so sei es zentral, die Akteure auf einen einheitlichen Ansatz zu bringen: *„Der Weg ist dann zunächst das Ziel!“*

Die Sicherung einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanz, ergänzt Eduard Sjerp, sei die Voraussetzung für den Erfolg eines derart ambi-

onierten verkehrspolitischen Projektes, wie es derzeit in den Niederlanden umgesetzt werde. Dies werde jedoch nicht nur durch die Einbindung der Stakeholder alleine erreicht. „PR ist an allen möglichen Hebeln anzusetzen“, so Sjerp weiter, „vom Hinweis der marktwirtschaftlichen Bedeutung des Verkehrs selber, bis zur transparenten Ausgestaltung und kommunikativen Vermittlung der Strukturen.“ Es müsse stets für eine leichte Verständlichkeit gesorgt werden, sagt Sjerp zu den Erfahrungen in den Niederlanden. *„Jeder kann sich etwas vorstellen, wenn man ihm sagt, dass er bis 16.000 km genau so viel zahlt wie jetzt. Und wenn Du mehr fährst, dann zahlst Du eben mehr.“*



Eduard Sjerp, Botschaftsrat und Leiter der Verkehrsabteilung der niederländischen Botschaft in Berlin

In diesem Zusammenhang betonen die Diskussteilnehmer die Notwendigkeit, in der Bevölkerung viel stärker auf die Bedeutung einer funktionierenden Infrastruktur hinzuweisen. Insbesondere für eine Wirtschaftsnation wie Deutschland sei diese elementar. So beziffert die EU-Kommission die durch Stau entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten in Europa auf 120 Mrd. Euro pro Jahr. „Eine Lösung hat sie aber nicht parat“, kritisiert Dieter Bock.

Kubenz sieht eines der größten Probleme bei der Mobilisierung gesellschaftlicher Kräfte im schlechten Image, unter dem Verkehr und Logistik in Deutschland leiden. Dieses stehe im direkten Gegensatz zur enormen Bedeutung des Bereiches für den Wirtschaftsstandort. „Verkehr hat Folgen, z.B. Lärm und Stau, und der Bürger fragt sich stets nur, warum es grade ihn hinter seiner Türe trifft.“ Dabei müsse unbedingt vermittelt werden, dass das Volkseinkommen mit Verkehr verknüpft ist. *„Wenn wir Wachstum wollen, dann ist dies nicht vom Verkehrswachstum abkoppelbar* – und

dabei gilt der Faktor 1,7 bis 2“, so Kubenz weiter. Bei drei Prozent Wirtschaftswachstum müsse man sechs Prozent Verkehrswachstum erwarten. Zwar sei 70 Prozent Verkehrswachstum bis 2020 schwierig zu verkaufen, aber das wirtschaftliche Wohlbefinden sei nun mal mit Verkehr verknüpft. Seine Schlussfolgerung: Logistik und Verkehr müssten in der Gesellschaft besser platziert werden. Kubenz: „Da soll Schenker mit Gottschalk mal loslegen und eine neue Imagekampagne voranbringen.“

Auch Klaas Hübner setzt sich für ein besseres Image der Branche ein und bestätigt zugleich die Komplexität dieses „emotionalen Themas“ in der deutschen Bevölkerung. All dies verdeutliche die Hürden, die einem notwendigen gesellschaftlichen Konsens für neue Ansätze der Finanzierung im Wege stehen. Dass ein Konsens kontinuierlich aufgebaut werden muss, wird auch am Nachbarland deutlich. Hübner: „Auch die Niederländer haben 20 Jahre gebraucht.“

II. Transparente Mittelverwendung

Zustimmung erfordert Wissen, wohin die eingenommenen Mittel fließen!

Eine klare Erfolgsvoraussetzung für die politische wie gesellschaftliche Unterstützung eines neuen Paktes zur nutzerbasierten Infrastrukturfinanzierung sieht das Podium in einer transparenten, nachvollziehbaren und akzeptierten Verwendung der eingenommenen Mittel. Deren Verwendung, lautet die einhellige Meinung der Teilnehmer, solle grundsätzlich auch der genutzten Infrastruktur selbst zugute kommen. Wie jedoch eine sinnvolle Grenze beispielsweise zur Subventionierung alternativer Verkehrsträger zu ziehen ist, wird kontrovers diskutiert.

Dr. Michael Niedenthal sieht genau hier die Probleme des Systems und seiner Akzeptanz. Zwar sei eine sensible Verwendung der einge-

nommenen Mittel auch für andere Verkehrsträger – nicht zuletzt zur nötigen Konsensbildung – nachvollziehbar, „die Akzeptanz ist aber um so geringer, um so weiter die Zweckbindung interpretiert wird.“ Die bisherige und in den Niederlanden geplante Querfinanzierung gehe deutlich zu weit. Niedenthal: *„Der Autofahrer darf sich doch fragen, was konkret von seinen Mobilitätskosten übrig bleibt und wieso er die Busse in der Stadt mitfinanzieren muss.“*

Klaas Hübner deutet auch auf andere Probleme mit dem Modell des Mitteltransfers und dessen schwieriger Vermittlung für die Bevölkerung hin: „Das Problem ist die zeitliche Verzögerung.“ Der ÖPNV müsse bereits ausgebaut sein, um ei-



Torsten R. Böger, Geschäftsführer der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

nen fairen Übergang bei einer Maut-Einführung zu ermöglichen. Investive Vorleistungen in alternative Beförderungen wie den ÖPNV könnten jedoch aus der gegenwärtigen Haushaltslage heraus kaum geleistet werden. Da faire Veränderungen jedoch nur möglich seien, wenn den Menschen funktionierende Alternativen geboten würden, sieht Hübner in einer Bemautung kaum einen gangbaren Weg. Er appelliert dafür, lediglich das bestehende System Schritt für Schritt zu optimieren, statt eine komplette Umstellung der Finanzierung zum Nutzer hin zu versuchen.

Niedenthal wird noch deutlicher in der Frage, ob eine Quersubventionierung des ÖPNV mit Mitteln aus einer nutzerbasierten Finanzierung des Individualverkehrs hierzulande angemessen wäre. Er verweist dabei auf die deutlichen Unterschiede zwischen den Niederlanden und

Deutschland. Dort ist die relative Kurzstrecke verbreitet. Im Fernpendlerland Deutschland stehen hingegen kaum Möglichkeiten zur Verfügung, auf das Auto zu verzichten. Diese Sicht bestätigt auch Hübner und unterstreicht die unterschiedlichen verkehrspolitischen Voraussetzungen in Deutschland. Im Gegensatz zur Situation in den Niederlanden seien hier in weiten Regionen des Landes Pendler alternativlos auf ihr Auto angewiesen. Hübner: *„Eine realistische ÖPNV-Alternative ist in weiten Regionen Ostdeutschlands nicht vorstellbar.“*

Torsten R. Böger fasst abschließend die Tendenz auf dem Podium zusammen: „Transparenz ist sicherlich notwendig, aber der gewünschte Konsens ist leichter zu erzielen, wenn der Nutzer weiß, dass seine Zahlung ihm auch direkt wieder zugute kommt.“

III. Aufkommensneutralität

Im Durchschnitt keine Mehrkosten!

Schon früh im Verlauf der Diskussion verweist Dr. Michael Niedenthal auf ein zentrales Erfolgsrezept der niederländischen Konzeption: die Aufkommensneutralität. Dort werden zur Einführung der Maut die Kfz- und Luxussteuern abgeschafft und durch eine transparente, nutzenabhängige Komponente ersetzt. „Dies ist eine ehrliche Politik“, meint Niedenthal, „die eine Akzeptanz in Deutschland zumindest fördern würde.“ Dies stünde aber den Erfahrungen der Bevölkerung in Deutschland entgegen. Hier wur-

de die LKW-Maut zusätzlich erhoben, die Kosten wurden damit lediglich mit einem neuen System weiter angehoben.

Das bestätigt auch Kubenz, verweist aber auf die Unterschiede in der Bewertung durch Unternehmen und Bevölkerung: „Wir zahlen mit allen Problemen, aber die Logistikbranche weiß auch viel direkter die Vorteile einer funktionierenden Infrastruktur zu schätzen.“ Dies zu vermitteln sei in der breiten Bevölkerung deutlich schwieriger.



Dr. Michael Niedenthal, Leiter der Abteilung Verkehr im Verband der Automobilindustrie

Auch wenn die wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität anerkannt werde, sei der Schritt zur Bereitschaft einer ausreichenden Finanzierung weit. „In Deutschland ist der Anspruch an eine moderne und qualitativ hochwertige Verkehrsinfrastruktur hoch – gleichzeitig will aber keiner dafür bezahlen“, so Klaas Hübner. Dieser fehlenden Bereitschaft stehe jedoch ein immer weiter steigender Bedarf gegenüber. „Der Traum von der Vermeidung und Verlagerung ist ausgeträumt“, stellt Dieter Bock klar, „neue Lösungen müssen entwickelt und schnellstmöglich umgesetzt werden.“

Steuermittel, so die Überzeugung der Podiumsgäste, fließen bereits heute aufgrund der

direkten Konkurrenz mit anderen politischen Prioritäten unzureichend in die Verkehrsinfrastruktur. Wenn hier keine weiteren und ausreichenden staatlichen Investitionen erfolgen, sei die Nutzerfinanzierung die transparenteste und faireste Alternative, zusätzliche Mittel zu generieren, so Dieter Bock. „Es wird kein Weg an einer stärkeren Bemautung vorbei führen“, ist Kubenz überzeugt, „80 bis 90 Mrd. Euro Neuverschuldung werden kaum einen anderen Weg möglich machen.“ Neue Finanzierungskonzepte müssten entwickelt und konsequent umgesetzt werden. Der Einstieg in die Nutzerfinanzierung war Kubenz zu Folge richtig, „aber diese soll nun bitte für alle Verkehrsteilnehmer gelten. Leider fehlt hierzu bislang der gesellschaftliche Konsens und



Dieter Bock, Partner der TransCare AG und Sprecher für Verkehrspolitik des Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung

dies vor allem deshalb, weil ein aufkommensneutrales Finanzierungskonzept fehlt.“

Aufkommensneutralität könne aber, auch wenn es als Vehikel zur politischen Mehrheitsfindung sinnvoll erscheint, mittelfristig nicht sicher gestellt werden. „Auch wenn dies für die Niederlande ein wichtiges Argument zur Einführung

der Bemaatung gewesen ist“, so Dieter Bock, „die Investitionslücke in der deutschen Verkehrsinfrastruktur muss geschlossen werden.“ Aufkommensneutralität könne daher nur ein Übergangsargument zu einem neuen System sein. Und Kubenz unterstreicht: *„Deutschland lebt vom Transit und vom Export - eine effiziente Infrastruktur ist für uns überlebensnotwendig.“*

IV. Effizienz in Steuerung und Finanzierung

Intelligente Verkehrsleitung durch moderne Mautsysteme!

Mautsysteme seien mehr als nur ein Weg zur Mobilisierung finanzieller Mittel. „Wir dürfen nicht immer nur die Einnahmeseite betrachten“, lenkt Torsten Böger schon zu Beginn der Diskussion die Aufmerksamkeit auf ein weiteres Element. „Es gilt stets zu analysieren, wie Probleme gelöst werden können.“

Bock greift diesen Argumentationspfad auf und verweist auf die möglichen Effizienzsteigerungen durch die Einführung intelligenter Nutzerfinanzierung: „Gemeinsam mit modernen Telematik-Systemen kann die Nutzerbasierung nicht nur der Finanzierung dienen, sondern insbesondere als Steuerungsinstrument nützlich werden. Staus können reduziert, Umweltbelastungen deutlich gemindert werden.“

Kubenz sieht diese Chance auch, verweist aber auf die Komplexität, die differenzierte Mautsysteme aufweisen. So müsse auch stets eine Kontrolle der durch das System hervorgerufenen Verlagerungen erfolgen. *„Die Seaport- und Flughafenbindung ist äußerst sensibel. Das muss funktionieren und darf nicht durch oftmals gegensätzliche Steuerungseffekte überfrachtet werden.“* Er verweist in diesen Zusammenhang auf ein Praxisbeispiel. Ein Lärmzuschlag in der Nacht verlagere den Verkehr stärker in den Tag hinein. Dagegen stehe

dann jedoch der Stauzuschlag, der tendenziell den Verkehr in die Nacht verlagere. Dies müsse sinnvoll aufgelöst werden.

Insbesondere mit Verweis auf mögliche City-Maut-Lösungen wird auch auf eine schwierige Aufgabe für Lieferanten hingewiesen. Diese müssten sich die Frage stellen, wie unterschiedliche Bemaatungszeiten in die Preisbildung einbezogen werden könnten. Kubenz: „Sollen Lieferungen um 9 Uhr dann mehr kosten als Lieferungen um 11 Uhr? Und wie soll das dem Kunden vermittelt werden?“ Weitere Probleme seien die Komplexität der zur Anwendung kommenden Systeme und die nicht absehbaren Auswirkungen der wichtigsten Stellschrauben. Sie erhöhten die Notwendigkeit, durch Transparenz massiv für eine breite Unterstützung der Betroffenen zu sorgen. Auf die Erfahrungen der Logistikbranche mit unvorhergesehenen Effekten der LKW-Maut weist Kubenz hin: „Die Mautspreizung war zwar eine gute Idee im Sinne umweltfreundlicher LKWs, aber die Einführung hatte enorme Auswirkungen auf Gebrauchtwagenpreise. Der Markt für LKWs der Schadstoffklasse drei ist praktisch zusammengebrochen.“ Böger hebt schließlich noch die Potenziale für eine effiziente, weil nachhaltigere Finanzierungsstruktur durch nutzerbasierte Systeme hervor. Als Kind der Pällmann-Kommission ist die



Michael Kubenz, Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) für die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur aus dem Mautaufkommen zuständig. Sie stellt nicht nur sicher, dass die eingenommenen Gebühren auch in die Infrastruktur fließen, sie sorgt damit auch für Transparenz und somit Akzeptanz beim Kunden. Am wichtigsten sei jedoch die mögliche Unabhängigkeit von kameralistischen Haushalten: *„Die LKW-Maut ist eine langfristig kalkulierbare Einnahme, mit deren Hilfe geschlossene Finanzierungskreisläufe abgebildet werden können.* Damit kann ein Investitions- und Bewirtschaftungsprozess organisiert und betriebswirtschaftlich optimal unter Einbeziehung von Fremdkapital umgesetzt werden,

ohne den Restriktionen des jeweiligen Haushaltes ausgeliefert zu sein.“

Auch Klaas Hübner hebt dies hervor: „Wir haben ja große Chancen! Die neue Unabhängigkeit der VIFG von der Kameralistik macht es jetzt möglich, innovative und deutlich nachhaltigere Finanzierungsinstrumente anzuwenden.“ Hübner abschließend: „Das sind Chancen, deren Potenzial wir in den kommenden Jahren realisieren werden.“



01 Dieter Bock



02 Torsten R. Böger

Über die Referenten

01 Dieter Bock

*Sprecher für Verkehrspolitik des
Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung
Partner der TransCare AG Wiesbaden
Jahrgang 1948*

Nach einer gewerblichen Berufsausbildung erlangte Dieter Bock die allgemeine Hochschulreife und studierte Pädagogik. Er arbeitete in leitender Funktion u.a. im Quelle-Großversandhaus, bei Sony-Deutschland, Wang-Computer, der Karstadt AG und der Computer 2000 AG. Bock ist Mitglied im Beirat der Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL).

02 Torsten R. Böger

*Geschäftsführer der Verkehrsinfrastruktur-
finanzierungsgesellschaft (VIFG)
Jahrgang 1961*

Diplom-Volkswirt Torsten R. Böger arbeitete nach seinem Studium in Münster und Köln u.a. bei einer überregionalen Privatbank (in den Bereichen Kreditgeschäft, Projektfinanzierung und strategische Beratung) sowie bei international tätigen Unternehmensberatungen. Seit 2001 ist er Lehrbeauftragter für Projektfinanzierung und Public Private Partnership an der TU Braunschweig. 2003 wurde er Geschäftsführer der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG).



03 Klaas Hübner



04 Michael Kubenz

03 Klaas Hübner

*MdB aus Sachsen-Anhalt,
Sprecher des Seeheimer Kreises und
stellv. Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion
Jahrgang 1967*

Nach seinem Abitur 1986 und einer Ausbildung zum Bankkaufmann studierte Klaas Hübner Kultur- und Wirtschaftswissenschaften und arbeitete als selbstständiger Unternehmer in der Bildungs-, Metall- und Elektronikbranche.

Bereits 1983 trat Hübner der SPD bei, ist seit 2002 Mitglied im Deutschen Bundestag und wurde dort Sprecher des Seeheimer Kreises in der SPD-Bundestagsfraktion. Seit 2007 ist er stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion für die Bereiche Aufbau Ost, Petitionen, Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

04 Michael Kubenz

*Präsident des Deutschen Speditions- und
Logistikverbandes
Jahrgang 1957*

Nach dem Abitur in Hamburg studierte Michael Kubenz Betriebswirtschaftslehre an der Universität Hamburg und übernahm 1979 das elterliche Unternehmen als Inhaber (u. a. Kube & Kubenz Internationale Speditions- und Logistikgesellschaft mbH & Co. KG). Seit Oktober 2006 ist er Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes. Zudem hat Kubenz verschiedene Aufsichtsratsmandate inne.



05 Dr. Michael Niedenthal



06 Eduard Sjerp

05 Dr. Michael Niedenthal

*Leiter der Abteilung Verkehr im Verband
der Automobilindustrie (VDA)*

Jahrgang 1970

Nach dem Studium der Volkswirtschaftslehre an den Universitäten Frankfurt am Main und Southampton promovierte Michael Niedenthal 1998 und arbeitete bis 2001 als Referent in der Abteilung Verkehr des VDA. Zwischen 2001 und 2005 leitete er das VDA-Büro in Brüssel, bevor er 2006 die Leitung der Abteilung Verkehr im VDA übernahm.

06 Eduard Sjerp

*Botschaftsrat und Leiter der
Verkehrsabteilung der Niederländischen
Botschaft in Berlin*

Nach seinem Jura-Studium in Groningen und Montpellier arbeitete Eduard Sjerp in Brüssel und Washington als Botschaftsrat für Verkehr, Öffentliche Arbeiten, Wasserwirtschaft und Telekommunikation, bevor er dieselbe Funktion 1999 in Berlin übernahm. Er war am Zustandekommen verschiedener internationaler verkehrspolitischer Abkommen beteiligt.



Bisher erschienene Publikationen aus dem Arbeitsbereich Verkehrspolitik des Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung

Welthandel Made in Germany – Herausforderungen und Chancen für den Logistikstandort Deutschland, Oktober 2007

Moving Metropolis – Zukunft der Mobilität in Großstädten, Dezember 2007

Die deutschen Seehäfen im europäischen Wettbewerb, Mai 2008

Dr. Wilhelm Pällmann, Verkehr finanziert Verkehr – 11 Thesen zur Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur, Februar 2009

Ihre Bestellung nehmen wir gerne per E-Mail entgegen: info@managerkreis.de

