



MANAGERKREIS DER
FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG



Zukunft des Verkehrs – Finanzierung und Mobilität

Autoren:

Fritjof Mietsch (Federführung)

Dieter Bock

Max Brändle

Hans-Werner Franz

Rolf Heine

Gerd Körner

Hans Leister

Klaudia Martini

Matthias Raith

Ralph Riedle

Volker Sparmann

**FRIEDRICH
EBERT** 
STIFTUNG

www.managerkreis.de



Die Zukunft des Verkehrs – Finanzierung und Mobilität

Der Schlüssel für eine moderne Verkehrspolitik liegt in den Händen der Finanzpolitik.

Die Umstellung der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur auf Nutzergebühren ist möglich, ohne dass die Autofahrer zusätzlich belastet werden.

Durch mehr Effizienz in Infrastrukturerstellung und -nutzung entsteht finanzpolitischer Spielraum für Ausgabezwecke, die im Gefolge des demographischen Strukturwandels dringlicher werden.

Nutzerfinanzierung leistet gewichtige Beiträge für nachhaltige Staatsfinanzen.

Längerfristig müssen privat genutzte Verkehrswege vollständig außerhalb der Staatshaushalte finanziert werden.

Der Paradigmenwechsel ist strategisch geboten. Mit ihm entsteht eine stabile Basis für ein bedarfsgerechtes und intelligentes Verkehrssystem.

Dieses bietet erhebliche Möglichkeiten zur Bekämpfung von Unfällen und Staus, es stärkt Deutschland als Logistikstandort, aktiviert Wachstumspotenziale und schafft erhebliche Beschäftigungsmöglichkeiten im Bereich von Dienstleistung und Export.

Impressum

ISBN 10: 3-89892-578-1
ISBN 13: 978-3-89892-578-5

Herausgeber:
Friedrich-Ebert-Stiftung
Stabsabteilung
Dr. Max Brändle
Hiroshimastraße 17
10785 Berlin
max.braendle@fes.de
Telefon 030 26935805

Redaktion:
Fritjof Mietsch (Federführung)
Dieter Bock
Max Brändle
Hans-Werner Franz
Rolf Heine
Gerd Körner
Hans Leister
Klaudia Martini
Matthias Raith
Ralph Riedle
Volker Sparmann

Layout:
Pellens
Kommunikationsdesign

Titelfoto:
dpa Picture Alliance

Printed in Germany
November 2006

Ausgangslage

1. Unter den bestehenden Finanzierungsbedingungen ist der fortschreitende und sich verstärkende Verfall der Verkehrsinfrastruktur der Landverkehrswege unabwendbar. Noch weit mehr als vorhersehbar ist aus dem Bundesverkehrswegeplan wenige Jahre nach seiner Verabschiedung ein finanz- und verkehrspolitisches Phantasiegebilde geworden: Das Verkehrsaufkommen hat das für den verbleibenden Planungszeitraum erwartete Wachstum bereits zu erheblichen Teilen realisiert, während die tatsächlich verausgabten Investitionen deutlich unter den Ansätzen der Finanzplanung bleiben. Die Treiber von Verkehrsnachfrage und Haushaltsnot versprechen keinerlei Entlastung – im Gegenteil: ein Großteil der notwendigen Maßnahmen für den Aufbau intelligenter Infrastruktur ist planerisch noch nicht erfasst, und was an herkömmlichem Verkehrswegebau und -unterhalt geplant ist, kann aus Steuer- und Kreditmitteln immer weniger finanziert werden.
2. Verkehrswege dienen überwiegend dem privaten Gebrauch. Sie werden individuell höchst unterschiedlich genutzt. Deshalb ist es sozial gerecht, ökologisch geboten und finanzpolitisch richtig, dass die Nutzer und nicht die Allgemeinheit der Steuerzahler für die Finanzierung des privaten Nutzungsanteils aufkommen. Seit dem Bericht der „Regierungskommission Infrastrukturfinanzierung“ wird dieser Grundsatz von fast allen wirtschaftlich und politisch Beteiligten anerkannt.
3. Bei den Verkehrswegen ist der Staat hoheitlich verantwortlich für Planung, freien Zugang, Sicherheit und einen Ordnungsrahmen, der die Bereitstellung des Wegeangebots zu wirtschaftlich günstigsten Bedingungen sichert. Nicht Gegenstand der staatlichen Hoheitspflichten sind Bau, Betrieb und Finanzierung. Diese Leistungen können am effizientesten von privaten Unternehmen erbracht werden.
4. Die politische Selbstfesselung der konzeptionellen Diskussion durch die Tabuisierung der so genannten Pkw-Maut verhindert eine finanzpolitisch nachhaltige Infrastrukturentwicklung. Das schädigt den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland.

5. Mit der Dynamik der Verkehrsnachfrage kann allein der Ausbau der Infrastruktur nicht Schritt halten. Das Wegenetz muss durch Systeme des Verkehrsmanagements flächendeckend ergänzt werden. Preisgünstiger kann die Leistungsfähigkeit und Qualität der bestehenden Verkehrswege nicht gesteigert werden.
6. Verkehrsmanagement kann die Verkehrssicherheit massiv erhöhen und den Verkehrsfluss deutlich verbessern. Die lange Zeit unrealistische Hoffnung auf unfallfreien Straßenverkehr wird zu einem moralischen Gebot für politische Rahmenseetzungen und unternehmerisches Handeln. Es darf nicht sein, dass andere Länder dabei ehrgeiziger sind als Deutschland.
7. Verkehrsmanagementsysteme müssen auf lokale Erfordernisse zugeschnitten sein, aber sie brauchen einheitliche Standards, eine gemeinsame Datenbasis sowie einheitliche Finanzierungsregeln und -prioritäten. Über diese institutionellen Mindestvoraussetzungen für den Aufbau einer modernen Infrastruktur verfügt die Bundesrepublik Deutschland im Unterschied zu zahlreichen anderen Staaten nur in einem unzureichenden Maß.
8. Wirtschaftlich und ökologisch nachhaltige Verkehrssysteme brauchen private, wettbewerblich ausgerichtete Formen des Netzbetriebs. Wo sie bestehen, leisten moderne Betriebssysteme und intelligente Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens. Das massive Leistungsgefälle zwischen den einzelnen Verkehrsträgern kann und muss mit ordnungspolitischen Mitteln abgebaut werden.
9. Deutschland hat erhebliche Chancen, seine bereits hohe Kompetenz als Logistikstandort auszubauen und damit Wachstum und Beschäftigung zu stärken.

Politische Empfehlungen des Managerkreises

Die demokratische Legitimation von Politik leidet unter den Anpassungszumutungen und Entscheidungszwängen des Strukturwandels. Globalisierung und Demographie haben eine Wucht und Dynamik, die es gebieten, das knappste und umstrittenste Gut, politische Entscheidungen, auf möglichst wenige Schlüsselkonflikte – zukunftsfähige Staatshaushalte, wachstumsfreundliche Rahmenbedingungen, sichere Lebensbedingungen und gerechte Chancen für Jedermann – zu konzentrieren. Tastendes, vorsichtiges Vorgehen in kleinen Schritten, der wünschenswerte demokratische Normalfall, setzt voraus, dass der gefährlichste Feind demokratischer Legitimation, Endloskonflikte um halbherzige Reformen und verpasste Entscheidungen, durch strategische Weichenstellungen unwirksam gemacht wird.

Gefragt sind Vorschläge, die so viel wie möglich Eigendynamik in die gewünschte Richtung eintragen und so wenig wie nötig politisch-administratives Nachsteuern erfordern. Diese zu finden, ist eine der konzeptionell schwierigsten Aufgaben im Vorfeld politischer Programme und Empfehlungen. Der Wettbewerb der Standorte wird zu einem wesentlichen Teil durch die Qualität solcher politischer Strategien entscheiden.

Der Managerkreis ist bemüht, diesem Erfordernis mit seinen Vorschlägen gerecht zu werden.

Dies bedeutet: Die vielfältigen Handlungserfordernisse und Vorschläge, die in dem abschließenden Kapitel der Langfassung dieses Papiers dargestellt sind, müssen durch möglichst wenige politische Grundsatzentscheidungen so auf den Weg gebracht werden, dass die weitere Umsetzung zum größten Teil von Institutionen geleistet werden kann, die keinen Mehrheitsentscheidungen unterworfen sind. Die Liberalisierung der Märkte in den Bereichen Telekommunikation, Post und Straßengüterverkehr bieten dafür erfolgreiche, in den Bereichen Eisenbahn und Energie Beispiele, aus denen sich lernen lässt. Richtige Ordnungspolitik bedeutet immer auch, dass politische Systeme nicht überlastet, stattdessen Bürokratien nicht überfordert und Wachstumskräfte freigesetzt werden.

Die Finanz- und Verkehrspolitik sollten sich auf folgende Eckpunkte konzentrieren:

- A** Ein auf Nachhaltigkeit ausgerichtetes Leitbild der Verkehrspolitik in ökonomischer, ökologischer und sozialpolitischer Hinsicht.
- B** Ein zügiger Ausbau der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft (VIFG) zu einer Verkehrsinfrastruktur-Managementgesellschaft (VIMG) für alle Verkehrswege, die im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind.
- C** Die Einführung einer für den Nutzer kostenneutralen Nutzungsfinanzierung.
- D** Die vollständige Überführung der Transportgesellschaften der Deutsche Bahn AG in private Hände.

A Für ein Leitbild „Mobilität 21“

Der Managerkreis schlägt ein „Leitbild Mobilität 21“ als Grundlage für die strategische Ausrichtung der Finanz- und Verkehrspolitik vor. Seine Botschaft sollte sein:

Deutschland, als stärkste Volkswirtschaft in der Mitte Europas, will schneller als andere erreichen:

- Den größten Abbau von Unfällen,
- die wirksamste Reduzierung von Staus,
- das modernste Verkehrsmanagement,
- die effektivste Verkehrswegeorganisation,
- den besten Logistikstandort und
- eine dauerhaft demographiegerechte Finanzstruktur.

Im Vier-Ebenen-Staat bereitet eine institutionelle Koordination der verkehrspolitischen Zuständigkeiten nur begrenzt überwindbare Schwierigkeiten. Moderne Verkehrssysteme erfordern jedoch darüber hinaus das Zusammenwirken von staatlichen und nicht-staatlichen Akteuren auf nationaler und internationaler Basis.

Leitbilder dienen dazu, einen Grundkonsens zu schaffen, der dem individuellen Handeln Orientierungshilfen bietet. Indem Rollenzuweisungen und -erwartungen für alle Stakeholder beschrieben werden, erzeugen Leitbilder ein Klima der informellen Koordination. Sie etablieren Begründungszwänge, wenn von ihnen abgewichen wird. Damit wird ein sich selbst tragender Modernisierungspfad begründet, der offen bleibt für Anpassungen an spezifische Erfordernisse und neue Möglichkeiten. Der Bund beispielsweise kann seine Mitfinanzierung von regionalen oder lokalen Infrastrukturvorhaben davon abhängig machen, dass bestimmte leitbildgemäße Konkretisierungen erfüllt werden. Auch Ansprüche an gutes Verhalten von Unternehmen brauchen Konkretisierungen, die über abstrakte Governance-Kataloge hinausgehen.

Zwei wichtige Erfolgsvoraussetzungen für die Prägekraft von Leitbildern sind zu beachten. Zum einen ist sowohl die Mitwirkung aller Beteiligten bei der Formulierung wie auch die klare Artikulation von Zielen der Bundespolitik wichtig. Zum anderen ist eine professionelle Kommunikation insbesondere im Hinblick auf den engeren und weiteren Kreis der fachlich und eigennützig Interessierten erforderlich. Dafür muss der Internetauftritt des Verkehrsministeriums und der nachgeordneten Behörden gründlich verbessert werden.

B Für die Umstellung auf kostenneutrale Nutzerfinanzierung der Straße

Der Managerkreis empfiehlt nicht einfach den Übergang von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung der Straßen. Er erkennt darin über den finanzpolitisch notwendigen Paradigmenwechsel hinaus den Kern einer umfassenden Modernisierungsstrategie, die nachhaltige Finanzierung mit der Entwicklung eines Verkehrs auf bisher ungekanntem Effizienz- und Sicherheitsniveau verbindet. Die Bürgerinnen und Bürger

erkaufen sich mit einer Umfinanzierung, die den Autofahrer nicht zusätzlich belastet, die Aussicht auf ständig besser fließenden und zunehmend unfallfreien Straßenverkehr. Sie erhalten eine Gegenleistung, die allein durch fahrzeugseitige Innovationen nicht zu haben ist.

Nutzerfinanzierung der Straße ist kein theoretisches Konzept. Den empirischen Beweis für die Richtigkeit des Konzepts bietet der Flugverkehr. Flughäfen und Flugverkehrsmanagement werden nahezu vollständig aus den Gebühren der Fluggesellschaften, letztlich der Fluggäste bezahlt und von Gesellschaften des privaten Rechts betrieben. Das bestehende Maß an Sicherheit, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit wäre ohne dieses finanzielle Fundament nicht möglich.

Im Straßenverkehr kann die Einheit von Infrastrukturfinanzierung und Verkehrsmanagement erreicht werden, wenn von *allen* Kraftfahrzeugen verbrauchsabhängige Nutzergebühren erhoben werden. Die dafür notwendige Erhebungstechnik in den Fahrzeugen ist technisch und wirtschaftlich möglich. Sie ist notwendiger Teil intelligenter Verkehrsinfrastruktur. Sie ermöglicht einen Verkehr mit einer bisher nicht gekannten, sich ständig verbessernden Sicherheit und einem kontinuierlichen Abbau von Staus. Als Zusatzprämie gibt es Beschäftigungswachstum, eine faire Belastungsverteilung zwischen Arm und Reich, zwischen Inländern und Ausländern sowie weniger Staatsschulden.

Unentbehrliche Grundlage für einen breiten gesellschaftlichen Konsens über diesen Modernisierungspfad ist

- die institutionell gesicherte Verwendung der Gebühreneinnahmen für bedarfsgerechte Verkehrswege durch Einbringung der Mittel in eine privatrechtlich verfasste öffentliche Verkehrsinfrastruktur-Managementgesellschaft. Das bedeutet: Investitionsvorrang für Straßen und ergänzenden, nachrangigen Einsatz von Mitteln für Zwecke, die der Entlastung der Straße dienen,
- der Ausgleich der Belastung aus Straßennutzungsgebühren durch eine entsprechende Absenkung der Mineralölsteuer.

Der Saldo im Staatshaushalt ist deutlich positiv. Die Modellrechnung (s. Tabelle) zeigt die wichtigsten Struktureffekte der Umstellung.

Der Gesamthaushalt wird durch Wegfall der Ausgaben für Infrastrukturinvestitionen und spiegelbildliche Absenkung der Einnahmen verkürzt. Die staatliche Verschuldungsquote sinkt, der Neuverschuldungsspielraum wird erheblich eingeschränkt, weil die Investitionen als Gegenposition zur Kreditaufnahme entfallen. Dadurch wird ein heilsamer Beitrag zur nötigen Finanzierung des Staatshaushalts ohne Kredite geschaffen. Der Anteil privater Verwendung am BIP wächst.

Die Mindereinnahmen durch die zum erhobenen Gesamtvolumen der Nutzergebühren spiegelbildlich abgesenkte Mineralölsteuer und der darauf entfallenden Mehrwertsteuer werden deutlich überkompensiert. Der niedrigere Betrag der Mineralölsteuer zu den Treibstoffpreisen mindert den Anreiz, im Ausland zu tanken und im Inland zu fahren. Die derzeit entstehenden Einnahmeverluste werden auf mehr als

Budgeteffekte von Steuer- und Nutzerfinanzierung	
Bundshaushalt	Mrd. Euro
Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen*	4,90
Finanzierung:	
Steuern	4,50
Kredit (Anteil an Gesamthaushalt: 10,9%)*	0,40
Saldeneffekte durch Umstellung auf Nutzerfinanzierung	
Kompensatorische Senkung von Mineralölsteuer und darauf entfallender MwSt	-4,50
Mehreinnahmen aus Mineralölsteuer durch Wegfall Tanktourismus**	1,00
Wegfall Kreditbedarf	-0,40
Wegfall Kreditzinsen (4,4%)	-0,02
MwSt (19% auf erhöhtes Ausgabenvolumen durch Kreditaufnahme der VIMG)	0,37
Steuern auf Ertrag (Umsatzrendite 5%, EEV-Steuern 30%)	0,03
Einkommensteuer (Anteil Personalkosten an Investitionen 33%, ESt 20%)	0,13
Mehreinnahmen an Sozialbeiträgen (21% der Personalkosten an Investitionen)	0,14
Mindestausgaben wegen geringerer Arbeitslosigkeit***	-0,95
Mindereinnahmen	-5,87
Minderausgaben	6,27
Mehreinnahmen	1,67
Saldo	2,07
Verkehrsinfrastruktur-Management-Gesellschaft (VIMG)	
Investitionen (Unterfinanzierung BVWP von 40% wird geschlossen)	6,86
Finanzierung	
Maut	4,50
Kredit	2,36
<p>* Jahresdurchschnitt gem. der Finanzplanung des Bundes 2004-2009 (BT-Drs 16/751)</p> <p>** Annahme: 2 Mrd., davon 50%</p> <p>*** Mehrinvestitionen 2 Mrd. Euro p.a.; 1 Mrd. Invest = 25.000 Arbeitsplätze; durchschnittliche Kosten pro Arbeitslosen lt. Bundesbank/Monatsbericht 9/2006 je Typ 14.700-23.000 € p.a. = rd. 19.000 € p.a.</p>	

2 Mrd. Euro geschätzt. Dazu kommen hier nicht mitgerechnete Verluste aus Mehrwert-, Einkommen-, Gewerbe- und Ertragsteuern, die durch das Sterben von grenznahen Tankstellen und Einzelhandelsgeschäften verursacht werden. Höhere Einkünfte aus Mehrwert-, Einkommen- und Ertragsteuern sowie Sozialabgaben ergeben sich daraus, dass die private Kreditaufnahme für den Straßenbau die Finanzierungslücke im Straßenbau schließt. Sie wird auf bis zu 40 % geschätzt. Erheblich zu Buche schlagen schließlich die nicht mehr anfallenden Ausgaben für Arbeitslosigkeit aus zusätzlicher investitionsbedingter Beschäftigung. Insgesamt ergibt sich aus Mindereinnahmen, Minderausgaben und Mehreinnahmen ein Plus von rund 2 Mrd. € für den Gesamthaushalt. Die Effekte fallen überwiegend im Bundshaushalt und im Haushalt der Bundesanstalt für Arbeit an.

C Für eine Verkehrsinfrastruktur-Managementgesellschaft (VIMG)

Der Managerkreis empfiehlt den zügigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft (VIFG) zu einer Verkehrsinfrastruktur-Managementgesellschaft (VIMG) für alle Bundesverkehrswege.

Die VIMG

1. finanziert den Neubau, Ausbau und die Erhaltung der Infrastruktur;
2. finanziert den privaten Nutzungsanteil der Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich nur über Nutzergebühren, die ihr direkt zufließen, und über Kredite;
3. nutzt durch Public-Private-Partnerships die spezifische Leistungsfähigkeit der privaten Wirtschaft für den Bau und Betrieb von Verkehrswegen;
4. vergibt Betriebskonzessionen an Betreiber von Teilnetzen;
5. stellt die mit den Bundesverkehrswegen verbundenen Daten für lokales und regionales Verkehrsmanagement bereit;
6. legt für das Verkehrsmanagement die nationalen Systemarchitekturen, Standards, Datengrundlagen und Finanzierungskriterien fest, die erfüllt sein müssen, damit aus dem Bundeshaushalt bzw. aus Nutzerentgelten Mittel an Länder und Gemeinden vergeben werden. Diese bleiben für Investition und Betrieb von Einrichtungen des lokalen oder regionalen Verkehrsmanagements zuständig;
7. betreibt Forschungs- und Entwicklungsvorhaben für intelligente Infrastrukturen.

Solange die Verkehrsinfrastruktur von Ländern und Gemeinden noch nicht aus Nutzergebühren finanziert wird, werden diesen Kofinanzierungsmittel aus dem Bundeshaushalt gewährt. Davon unberührt bleibt das Erfordernis, die Finanzierungsstrukturen für die Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich Aufgabe, Einnahme und Ausgabe im Rahmen der Föderalismusreform neu zu ordnen.

Kofinanzierungsmittel oder Investitionen aus steuerfinanzierten öffentlichen Haushalten sind darüber hinaus zulässig für

- den gemeinwirtschaftlichen Nutzungsanteil oder außerverkehrliche Funktionen der Verkehrsinfrastruktur,
- entwicklungspolitische Maßnahmen zur Förderung bestimmter Regionen oder Einrichtungen, die politisch gewollt sind und sich nicht über Nutzerentgelte finanzieren lassen, z.B. aus Gründen des internationalen Standortwettbewerbs,
- Neubaumaßnahmen, die mit einem zunächst unkalkulierbaren Refinanzierungsrisiko für private Betreiber von Verkehrsnetzen verbunden sind,
- Verkehrswege, für die aufgrund internationaler Verträge keine Nutzergebühren erhoben werden dürfen.

D Für ein leistungsfähiges Schienennetz für alle

Der Managerkreis schlägt vor, die Transportgesellschaften der Deutsche Bahn AG schnell, sozialverträglich und vollständig in privates Eigentum zu überführen, den Verkaufserlös einem Sondervermögen zuzuführen und aus dessen Zinsen für das Schienennetz den verbleibenden Investitionsbedarf, der sich aus der Finanzierungslücke zwischen den öffentlichen Ausgaben und dem nachhaltigen Investitionsaufwand ergibt, zu decken.

Der Managerkreis sieht sich durch die im Zusammenhang mit der Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG vorgetragene Analysen und Argumente in seiner Auffassung bestätigt, dass die Ertüchtigung des Schienennetzes die entscheidende Erfolgsvoraussetzung für das zentrale politische Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ ist. Anders als durch ein effizientes und qualitätsgesichertes Schienennetz kann die Bahn den hohen gemeinwohlorientierten Einsatz von Steuermitteln nicht rechtfertigen. Nicht rechtfertigen kann sie ihre Ansprüche an den Staat, wenn sie die Verzinsung des eingesetzten Kapitals im wesentlichen aus noch wirksamen Renditen des Regionalverkehrs und aus schienenfremden Beteiligungen wie Schenker und Bax Global erwirtschaftet. Das damit verbundene unternehmerische Risiko darf ein staatlicher Eigentümer allenfalls vorübergehend tragen. Hoffnungen, aus staatlichen Subventionen oder politisch garantierten Monopolrenten einen profitablen „World Logistics Champion“ zu bauen, haben sich schon bei der Post AG nicht erfüllt.

Der Erwerb der Logistikunternehmen durch die Deutsche Bahn AG in einer Phase, in der diese erheblich an Wert gewonnen haben, hat das Erlöspotenzial der Privatisierung allerdings stark gesteigert. Nach gängigen Bewertungsmaßstäben liegt der Wert dieser Beteiligungen bei etwa 10 Mrd. €. Diese Gunst der Stunde muss genutzt werden, solange die Logistikmärkte wachsen und noch nicht zusätzliche Anbieter angezogen haben, die die branchentypischen Renditen schrumpfen lassen.

Durch vertikale Integration und verkehrsträgerübergreifende Beteiligungserwerbe muss sich die Bahn nicht in den Wettbewerb drängen, sie muss vor allem anderen ein leistungsfähiges Schienennetz schaffen und vermarkten. Hier gibt es für die Bahn noch sehr viel zu tun. Von der für sie entscheidenden Wertschöpfungskompetenz, einem verlässlichen und qualitätsgesicherten Prozess zur Planung und Durchführung von Fahrbetrieb, ist sie noch weit entfernt. Die Fokussierung auf diese Kernaufgabe ist die Kernaufgabe des Netzbetreibers. Vollständige Unabhängigkeit von einzelnen Transportgesellschaften zwingt dazu, sich um Kunden zu bemühen und jedem von ihnen gerecht zu werden. Das Wachstum der Verkehrsnachfrage und die Belastung der Straße sind ideale Marktbedingungen für eine Vielfalt von wachsenden Bahnverkehrsunternehmen. Der Eigentümer kann diese Marktorientierung durch erfolgsabhängige Anreize stärken.

E Für die weitere Stärkung der anderen Verkehrsträger

1. Die **Flugsicherung** ist zügig zu privatisieren. Soweit sie hoheitliche Aufgaben wahrnimmt, ist eine Konstruktion zu finden, die die Vorteile privatrechtlicher Organisation mit unveräußerlichen staatlichen Hoheitspflichten verfassungsfest harmonisiert.

Für die deutsche Flughafenlandschaft ist Wildwuchs durch unkoordinierten, hochsubventionierten Ausbau von immer neuer Flughafeninfrastruktur in der Fläche zu verhindern. Der Bund sollte sich stärker auf seine steuernde Funktion besinnen, um Kannibalisierungseffekte zwischen bestehenden und Flughäfen, die neu entwickelt werden sollen, von vornherein zu verhindern. Nur so kann

der Infrastrukturausbau dort gefördert werden, wo er gebraucht wird und die Verschwendung öffentlicher Gelder ohne Aussicht auf die Schaffung rentabler Flughafeninfrastruktur vermieden werden.

Darüber hinaus ist, insbesondere am Beispiel der USA, zu prüfen, durch welche Vorkehrungen insbesondere die großen deutschen und europäischen Hubs gegen außer-europäischen Wettbewerb bzw. Übernahmeveruche geschützt werden können.

2. Die Leistungsfähigkeit der **Umschlagkapazitäten zwischen Wasser- und Landtransport** hängt von durchgehenden Informationsprozessen in den See- und Binnenhäfen ab. Gewachsene Systemführer und Investoren gibt es noch nicht in allen Binnen- und Seehäfen. Soweit diese Funktionen durch Hafenbehörden erfolgreich wahrgenommen werden, haben diese sich zu Dienstleistern für die in den Häfen tätigen Unternehmen und Behörden entwickelt. Diese Entwicklung verdient politische Förderung in allen Häfen. Die damit aufgeworfenen Finanzierungsprobleme lassen sich durch private Beteiligungen lösen.
3. Der **ÖPNV** bietet eine Mobilitäts-Grundversorgung und entlastet insbesondere die Städte vom Autoverkehr. Ausgeschöpfte Zahlungsbereitschaften und mehr Anbieterwettbewerb führen zu deutlich verbesserten Kostendeckungsgraden. Diese können als Äquivalent für die private Nutzung verstanden werden. Der Entlastungseffekt für die Straße ist aus Straßenbenutzungsgebühren zu begleichen. Der verbleibende Zuschussbedarf muss aus Steuermitteln finanziert werden, die insoweit als Beitrag zur Raumordnung und zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse verstanden werden. Ihre Wirksamkeit im demographischen Strukturwandel wird erhöht, wenn sie als Die steuerliche Subjektförderung ausgestaltet wird.

F Die strategische Perspektive

Der Managerkreis plädiert mit seinen Vorschlägen für den Einstieg in die Umstellung der Steuer- auf die Nutzerfinanzierung bei allen Bundesverkehrswegen dafür, Anfangserfahrungen zu sammeln und es nicht bei dem Lerntempo der PPP-Finanzierung zu belassen. Sie sollen dazu befähigen, längerfristig bis auf definierte Ausnahmen sämtliche, der privaten Nutzung von Verkehrswegen dienenden Ausgabenpositionen aus den öffentlichen Haushalten auch der Länder und der Kommunen zu entfernen. Der Lawine gewaltiger bestehender, nicht mehr finanzierbarer Zukunftsverpflichtungen, der alle öffentlichen Haushalte unter dem Druck des demographischen Strukturwandels ausgesetzt sind, erfordert zügiges und umfassendes Handeln. Verkehrspolitik kann einen Beitrag leisten, damit nicht eines Tages gefragt wird, wie eine ganze Gesellschaft im Angesicht einer offensichtlichen Bedrohung in ihr Verderben gelaufen ist.

Zukunft des Verkehrs – Finanzierung und Mobilität

Der Schlüssel für eine moderne Verkehrspolitik liegt in den Händen der Finanzpolitik. Die Umstellung der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur auf Nutzergebühren ist möglich, ohne dass die Autofahrer zusätzlich belastet werden. Durch mehr Effizienz in Infrastrukturerstellung und -nutzung entsteht finanzpolitischer Spielraum für Ausgabezwecke, die im Gefolge des demographischen Strukturwandels dringlicher werden. Nutzerfinanzierung leistet gewichtige Beiträge für nachhaltige Staatsfinanzen. Längerfristig müssen privat genutzte Verkehrswege vollständig außerhalb der Staatshaushalte finanziert werden.

Der Paradigmenwechsel ist strategisch geboten. Mit ihm entsteht eine stabile Basis für ein bedarfsgerechtes und intelligentes Verkehrssystem. Dieses bietet erhebliche Möglichkeiten zur Bekämpfung von Unfällen und Staus, es stärkt Deutschland als Logistikstandort, aktiviert Wachstumspotentiale und schafft erhebliche Beschäftigungsmöglichkeiten im Bereich von Dienstleistung und Export.

www.managerkreis.de

ISBN 10: 3-89892-578-1

ISBN 13: 978-3-89892-578-5