

„Wir brauchen mehr Nutzerfinanzierung“

Andreas Scharf, Kaufmännischer Leiter der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft (VIFG), informierte auf dem Verkehrsforum der NRW-IHKs am 12. März in Essen über alternative Finanzierungsmöglichkeiten für die Verkehrswege von morgen.

Der Investitionsstau im Verkehrsbereich frustriert viele Unternehmer. Kennen Sie Möglichkeiten, wie dieser Stau aufgehoben werden kann?

SCHARF: Der Engpass bei den Investitionen ergibt sich ja aus dem vorliegenden Geldmangel. Die Frage ist ganz einfach: Haben wir noch die richtigen Antworten und die passenden Finanzierungssysteme? Die beiden Modelle sind die Steuerfinanzierung und als Alternative dazu die Nutzerfinanzierung. Wenn die Debatte weiter in Richtung Nutzerfinanzierung geht, beschäftigen wir uns mit der Frage, wie sollte diese dann ausgestaltet sein, damit genau diese Probleme – Investitionsstau und schlechte Verkehrssituation – verbessert werden können.

Bei der Lkw-Maut gibt ja schon die Nutzerfinanzierung. Wie läuft es da?

SCHARF: Leider stellen wir fest, dass die Prinzipien der Nutzerfinanzierung bei der Lkw-Maut nicht voll ausgeschöpft sind. Zwar werden Gelder über die Maut eingenommen, aber das hat nicht zu einem höheren Investitionsvolumen in die Verkehrsinfrastruktur geführt, weil gleichzeitig die Steuermittel im gleichen Umfang zurückgegangen sind.

Wie sieht Ihr Verständnis von Nutzerfinanzierung aus?

SCHARF: Das Stichwort dazu heißt Finanzierungskreislauf. Das bedeutet

nichts anderes, als dass der Nutzer, der für das Befahren der Straße einen gewissen Betrag zahlt, auch sicher sein kann, dass dieser Betrag wieder in das Straßennetz investiert wird. Das erhöht auch die Bereitschaft zu dieser Leistung. In der Schweiz zum Beispiel ist eine Debatte um die Erhöhung der Pkw-Maut recht einfach zu führen, weil klar ist, dass diese

Mittel auch wieder in die Verkehrsinfrastruktur fließen.

Die Kernfrage lautet also: Wer soll das bezahlen? Wie ist Ihre Antwort?

SCHARF: Wir müssen das bezahlen. Das sind die Steuerzahler und Nutzer der Straßen. Und dann muss man sich mit der Frage beschäftigen, wie das Ganze bezahlt werden soll. Wir von der VIFG sehen da schon konzeptionelle Vor-

teile bei der Gebührenfinanzierung, weil sie ein Gegenleistungsprinzip in sich trägt. Dazu darf das Geld aber möglichst nicht in den Bundeshaushalt gehen. Oder wenn, dann für Verkehrsprojekte

Was können Unternehmen tun, um liegen gebliebene Infrastrukturmaßnahmen wieder anzuschieben?

SCHARF: Es gibt ja eine politische Diskussion um das Thema der Unterfinanzierung der Infrastrukturmaßnahmen. An dieser Tatsache wird sich auch in den kommenden Jahren nicht wesentlich etwas verändern. Im Grunde genommen können die Unternehmen lediglich immer wieder in persönlichen Gesprächen mit etwa Land- und Bundestagsabgeord-

neten auf ihre Situation aufmerksam machen und die Dringlichkeit von bestimmten Maßnahmen für die wirtschaftliche Entwicklung deutlich machen. Es gilt nun die politische Diskussion weiter voranzutreiben, so dass bestimmte Maßnahmen eingeleitet werden.

Welche Modelle gibt es denn in Anbetracht der kritischen Finanzlage?

SCHARF: Wir haben drei Alternativen. Die erste ist eine Bedarfsreduzierung. Wir als Gesellschaft stellen eine Priorisierungsliste auf und streichen damit möglicherweise auch einige Projekte. Dann reichen die vorhandenen Mittel aus. Die zweite Alternative ist, dass wir weiter dafür werben, mehr Anteile aus dem Steueraufkommen zu bekommen. Und die dritte Möglichkeit ist die Ausweitung der Nutzerfinanzierung – etwa über eine Pkw-Maut.

Und auf welches Modell wird es hinauslaufen?

SCHARF: Es wird wohl ein Mix aus allen drei Wegen. Aber die bedarfsgerechte Nutzerfinanzierung wird wichtiger werden.

Das Interview führte Jürgen Bröker _____



Andreas Scharf

Foto: privat

VERKEHRSFINANZIERUNG

Die VIFG wurde 2003 als GmbH der Bundesrepublik Deutschland mit dem Ziel gegründet, eine bedarfsgerechte und effektive Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen.