Stellungnahme

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG)

Der BWVL repräsentiert seit seiner Gründung im Jahr 1955 die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen aus Industrie und Handel in den Bereichen Transport und Logistik gegenüber der Politik und der Wirtschaft. Die dem BWVL in direkter Mitgliedschaft verbundenen Unternehmen sämtlicher Größenkategorien sind in ihren Kernbereichen in einer Vielzahl von Branchen tätig. Die Interessenvertretung konzentriert sich auf die Unternehmensperspektive in der Eigenlogistik und als Verlader. In diesem Sinne ist der BWVL das Sprachrohr gegenüber den und Adressat der politischen nationalen und internationalen Entscheidungsträger, den am Meinungsbild der Verkehrswirtschaft maßgeblich beteiligten Institutionen sowie gegenüber den Medien.

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e. V
Augustastr. 99
D-53173 Bonn
Tel. +(49) 0 228 925 35-0 | info@bwvl.de | www.bwvl.de

Lobbyregister Deutscher Bundestag: Registernummer R005679

Stand: 10. Juni 2025

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e. V. | Augustastr. 99 | D-53173 Bonn
Tel. +(49) 0 228 925 35-0 | info@bwvl.de | www.bwvl.de

Der BWVL bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen zum Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG).

Der BWVL hat folgende Anmerkungen:

1. Verkehrsinfrastruktur als förderfähiger Investitionsbereich

Der BWVL begrüßt die Einrichtung des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität, insbesondere die Anerkennung der Verkehrsinfrastruktur gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 2 SVIKG als zentralen Investitionsbereich. Die Bundesregierung erkennt damit die Verkehrsinfrastruktur als maßgeblichen Standortfaktor, der die Wettbewerbsfähigkeit und die Wachstumschancen der deutschen Volkswirtschaft beeinflusst, an. Der BWVL hat immer wieder auf die dringend notwendige Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur und die Beseitigung des Investitionsstaus (z. B. Brückensanierung) hingewiesen. Als bedeutender Wirtschafts- und Industriestandort im Zentrum Europas ist Deutschland auf gut ausgebaute, leistungsfähige und sichere Verkehrswege angewiesen. Die Qualität und Verfügbarkeit des deutschen Fernstraßennetzes, der Schienenverbindungen und Wasserstraßen als elementarer Standortvorteil hat sich in den vergangenen Jahrzehnten aufgrund der Unterfinanzierung der Verkehrswege deutlich verschlechtert und darunter haben die Wertschöpfungs- und Logistikketten gelitten.

Der BWVL begrüßt weiterhin, dass neben der Verkehrsinfrastruktur die Energieinfrastruktur (§ 4 Abs. 1 Nr. 4 SVIKG), Forschung und Entwicklung (§ 4 Abs. 1 Nr. 6 SVIKG) und die Digitalisierung (§ 4 Abs. 1 Nr. 7 SVIKG) als Investitionsbereiche, die aus dem Sondervermögen Mittel erhalten können, definiert werden. Eine langfristig angelegte Investitionsoffensive in diesen Bereichen ist dringend notwendig für die Transformation des Verkehrssektors hin zur Klimaneutralität. Zusätzliche Investitionen in die Energieinfrastruktur sind essenziell, um E-Lkw oder wasserstoffbetriebene Lkw bundesweit sowohl an den Autobahnen und Bundesfernstraßen als auch an den betrieblichen Depots laden zu können. Weiterhin sind zusätzliche Gelder für Forschung/Entwicklung und Digitalisierung notwendig, um den Verkehrssektor zu modernisieren und für die Zukunft aufzustellen, z. B. durch die Weiterentwicklung des autonomen Fahrens oder der optimierten digitalen Auswertung von Mautdaten, der digitalen Steuerung des Parkmanagements für Lkw an Autobahnen oder digitalen, Stau verhindernden Verkehrsleitsystemen. Es gibt zahlreiche vielversprechende neue Technologieansätze im Verkehrsbereich, die weiter gefördert werden müssen.

Bei der Aufzählung der möglichen Investitionsbereiche in § 4 handelt es sich um einen nicht abschließenden Katalog. Aus Sicht des BWVL werden jedoch mit den explizit genannten Bereichen, beginnend mit dem Zivil- und Bevölkerungsschutz, über den Erhalt und die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur, den Ausbau und die Modernisierung der Energieinfrastruktur, die Digitalisierung, Investitionen in die Transformation und Modernisierung der Krankenhausinfrastruktur, Investitionen in Forschung und Entwicklung, die Bildungs-, Betreuungs- und Wissenschaftsinfrastruktur sowie Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2045 die Kernherausforderungen der deutschen Volkswirtschaft erfasst. Die Investitionsbereiche sollten nicht beliebig erweitert werden, um eine ausreichende Finanzierung der ausdrücklich genannten Kernbereiche sicherzustellen.

2. Überjährige Finanzierung bis 2036

Durch die Kreditermächtigung in Höhe von 500 Milliarden Euro außerhalb der Schuldenbremse und die Schaffung eines eigenständigen, vom jährlichen Bundeshaushalt unabhängigen Finanzierungstopfes (Sondervermögens) werden dringend notwendige, überjährige Investitionen bis 2036 ermöglicht. Der BWVL begrüßt, dass die neue Bundesregierung damit eine der BWVL-Kernforderungen zur Bundestagswahl umsetzt – die Erweiterung der Finanzierungsinstrumente mit dem Ziel einer verlässlichen und überjährig angelegten Finanzierung. Das Sondervermögen ermöglicht Investitionen in großem Umfang in die definierten Kernbereiche „Infrastruktur und Klimaneutralität“ und eine dringend notwendige überjährige strategische Steuerung der Infrastrukturpolitik. Der BWVL begrüßt, dass nun für zwölf Jahre Planungs- und Finanzierungssicherheit geschaffen wird – dies ermöglicht es der Verwaltung und der Bauwirtschaft, langfristig zu planen und Kapazitäten aufzubauen. Der BWVL erhofft sich für den Bereich des Straßengüterverkehrs, dass Bund und Länder die verfügbaren Mittel verlässlich und mit klarer Prioritätensetzung nutzen, um systematisch Ersatzneubauten, Erhaltungsmaßnahmen und Investitionen in die Netzresilienz zu finanzieren. So kann das Sondervermögen zur überfälligen Trendwende in der Verkehrsinfrastrukturpolitik beitragen!

Das SVIKG schafft hierfür den zugrundeliegenden Rechtsrahmen; bei der Definition konkreter Maßnahmen sollte für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden, dass die Finanzierungsmittel verkehrsträgerspezifisch (Straße, Schiene, Wasserstraße) ausgestaltet werden. Es sollte zügig Klarheit geschaffen werden, welche verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen aus dem Sondervermögen gefördert werden und wie die Mittelverteilung konkret ausgestaltet wird. Der BWVL plädiert hier für eine Mittelausstattung der Straßen- und Brückeninfrastruktur, die der Bedeutung des Verkehrsträgers „Straße“ gerecht wird. Die Straße ist und bleibt auch in Zukunft der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger in Deutschland. Bis 2040 wird der Verkehr in Deutschland besonders stark im Güterbereich zunehmen und der Lkw bleibt laut der Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums mit einem Plus von 34 Prozent das dominierende Verkehrsmittel.

3. Sondervermögen für den Klima- und Transformationsfonds (§ 4 Abs. 2 SVIKG)

Für zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 führt das Sondervermögen dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) 100 Milliarden Euro in zehn gleichmäßigen, jährlichen Tranchen bis einschließlich zum Jahr 2034 zu. Die Mittelzuweisung an die Länder, die in gleicher Höhe von 100 Milliarden Euro erfolgt, ist nicht auf zehn Jahre begrenzt, sondern kann in zwölf Jahren variabel in Anspruch genommen werden. Eine Begründung der unterschiedlichen Handhabung ist aus dem Gesetzesentwurf nicht ersichtlich. Der BWVL befürwortet die Mittelausstattung für den KTF und hofft auf die Wiederaufnahme der Förderung alternativer Antriebe/Ladeinfrastruktur (KsNI / klimafreundliche Nutzfahrzeuge und Infrastruktur) mit degressiven Festbeträgen und gestaffelt nach Unternehmensgrößen.

4. Das Kriterium der Zusätzlichkeit (§ 4 Abs. 3 SVIKG)

Zentrale Voraussetzung für eine Finanzierung aus dem Sondervermögen ist die Zusätzlichkeit gegenüber dem regulären Bundeshaushalt. Diese wird über eine Mindestinvestitionsquote sichergestellt, d. h., nur wenn der Bundeshaushalt im jeweiligen Jahr Investitionen in Höhe von mindestens zehn Prozent seiner bereinigten Ausgaben vorsieht, können zusätzliche Mittel

aus dem Sondervermögen verausgabt werden. Bei der Zusätzlichkeit handelt es sich um ein Kriterium, das für jedes Kalenderjahr erneut berechnet werden muss, gleichzeitig ist aber für die zu finanzierenden Verkehrsinfrastrukturvorhaben ein überjähriger Finanzierungs- und Investitionszeitraum erforderlich. Der BWVL sieht die Gefahr, dass viele dieser Projekte dadurch an Komplexität bei der Finanzierung zunehmen. Die durch das SVIKG an sich angestrebte mittelfristige Planungssicherheit droht, an Wert zu verlieren. Um eine überjährige Planbarkeit der Finanzierungssicherheit aber herstellen zu können, müsste diese Variable den überjährigen Investitionshorizont stärker berücksichtigen.

5. Belastung des Bundeshaushalts durch Zins-/Finanzierungskosten (§ 9 SVIKG)

Das Sondervermögen belastet den Bundeshaushalt nicht unmittelbar im Gegensatz zu herkömmlichen Bundesinvestitionen, da es sich um ein getrenntes Vermögen handelt. Gemäß § 9 SVIKG trägt jedoch der Bundeshaushalt die Kosten für die Verwaltung des Sondervermögens wie auch die Kosten der Kreditaufnahme. Die entstehenden Zinsverpflichtungen, deren Höhe jetzt noch nicht beziffert werden kann und die von der konkreten Mittelverwendung und den Zinssätzen der kommenden Jahre abhängt, werden den Bundeshaushalt über Jahre belasten, ggf. zulasten wichtiger Investitionen. Der BWVL würde es begrüßen, wenn wie in anderen Fällen (z. B. bei der Frage des Zinsaufwandes bei den Infrastrukturkosten durch das Wegekostengutachten im Rahmen der Mautprognosen) zumindest eine Schätzung der Zinsen / Finanzierungskosten vorgenommen würde. Die Regelung des § 9 SVIKG stellt eine nicht einmal annähernd vorhersehbare Belastung des Bundeshaushalts „ins Blaue hinein“ dar.