Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.
Arbeiterkammer Wien
15.04.2016

Nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur - Mut zu Lösungen

Veranstaltung der Arbeiterkammer Wien

ZUKUNFTSFÄHIGE STRASSENINFRASTRUKTUR
KOSTEN UND LÖSUNGEN FÜR BAUFÄLLIGE LANDES- UND GEMEINDESTRASSEN

Wien 15.04.2016

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Der Verkehr in Deutschland wird weiter wachsen:

Von 2010 bis 2030 werden wir in Deutschland

38 % mehr Güterverkehr und

12,9 % mehr Personenverkehr

auf deutschen Verkehrswegen haben !

(Lt. Verkehrsverflechtungsprognose

als Grundlage des BVWP 2016)

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Brückenproblematik:

Zustand der Straßenbrücken in Deutschland:

26 % ausreichend, 19 % schlecht (davon sind 15 % Ersatzneubauten erforderlich)

Beispiel A 45 (eine Hauptachse für die deutsche Maschinenbau-Industrie):

Heute werden schon zunehmend Brücken für Schwerlastverkehre über 40 t auf der bestimmten Strecke gesperrt. Weiträumige Umfahrungensind damit notwendig !

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Zustand der Straßeninfrastruktur:

Jährlicher Ersatzbedarf nach der DIW-Anlagevermögensrechnung für den Zeitraum 2006–2011

In Millionen Euro zu konstanten Preisen von 2005

	Ersatzbedarf[1]	Getätigter Ersatz[2]	Ungedeckter Ersatzbedarf	Anteil ungedeckter Ersatzbedarf in Prozent
Bundesfernstraßen	2 700	2 200	500	19
Landes- Kreis- und Gemeindestraßen	6 400	3 900	2 500	39
Infrastruktur der DB	3 110	2 910	200	6
Infrastruktur des schienengebundenen ÖSPV	480	220	260	54
Bundeswasserstraßen	520	190	330	63
Insgesamt	13 210	9 420	3 790	29

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Zustand der Kommunalen Verkehrsinfrastruktur:

DIW-Wochenbericht 26/13 zeigte:

Hauptproblem der Sanierungsnotwendigkeit im Volumen liegt bei Kreis- und Gemeindestraßen

Zudem:

Viele Städte und Gemeinden sind in der Haushaltssicherung

Umweglösung der Kommission:

Regionalisierungsgesetz dynamisieren

Entflechtungsgesetz fortführen

=damit Spielraum für kommunale Investitionen

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Fazit zum Zustand:

Der tägliche Wertverlust der bundesdeutschen Verkehrsnetze beträgt ca. 13 Mio. €.

Bilanzwert 1,1 Billion Euro.

Wertverlust jährlich deutlich über als 4,5 Mrd. €

Überproportionale Belastung bei unterbliebener Instandhaltung.

Zusätzlicher Bedarf für alle Verkehrsnetze beträgt heute mittlerweile 7,5 Mrd. € jährlich.

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Bodewig I-Kommission
„Nachhaltige Verkehrinfrastrukturfinanzierung“
2013
Bodewig II – Kommission
„Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“
2015/16

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Grundsätze des Kommissionsvorschlages:

- Sicherstellung einer dauerhaften, verlässlichen und zukunftsfähigen Finanzierung für alle Verkehrsträger und alle staatlichen Ebenen,
- nachhaltig im Sinne von Ökonomie, Ökologie, Sozialverträglichkeit und Sicherheit,
- rationaler, transparenter, wirtschaftlicher und effizienter Mitteleinsatz.
- Recht auf Mobilität

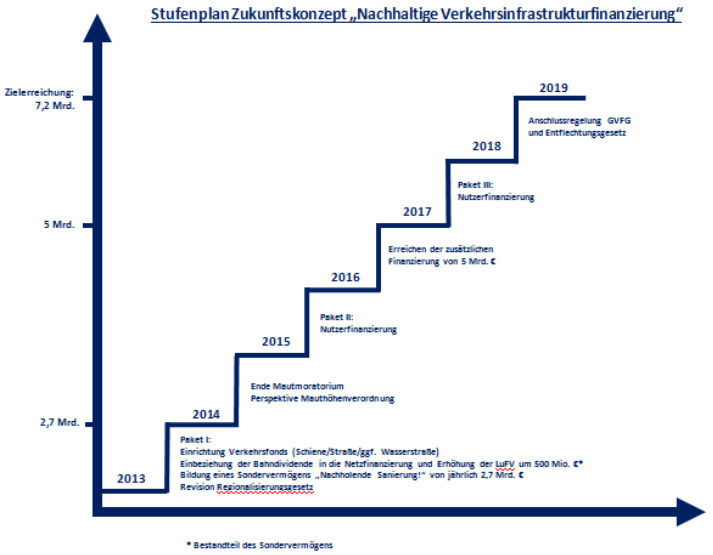
Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Finanzierung

- Forderung 2,7 Milliarden Euro HH-Mittel in Sondervermögen (38,5 Milliarden Euro über 15 Jahre, preisindiziert 40 Mrd. €),
  Reduzierung der laufenden Unterfinanzierungslücke durch weitere 2,3 Milliarden Euro bis Ende der 18.Wahlperiode

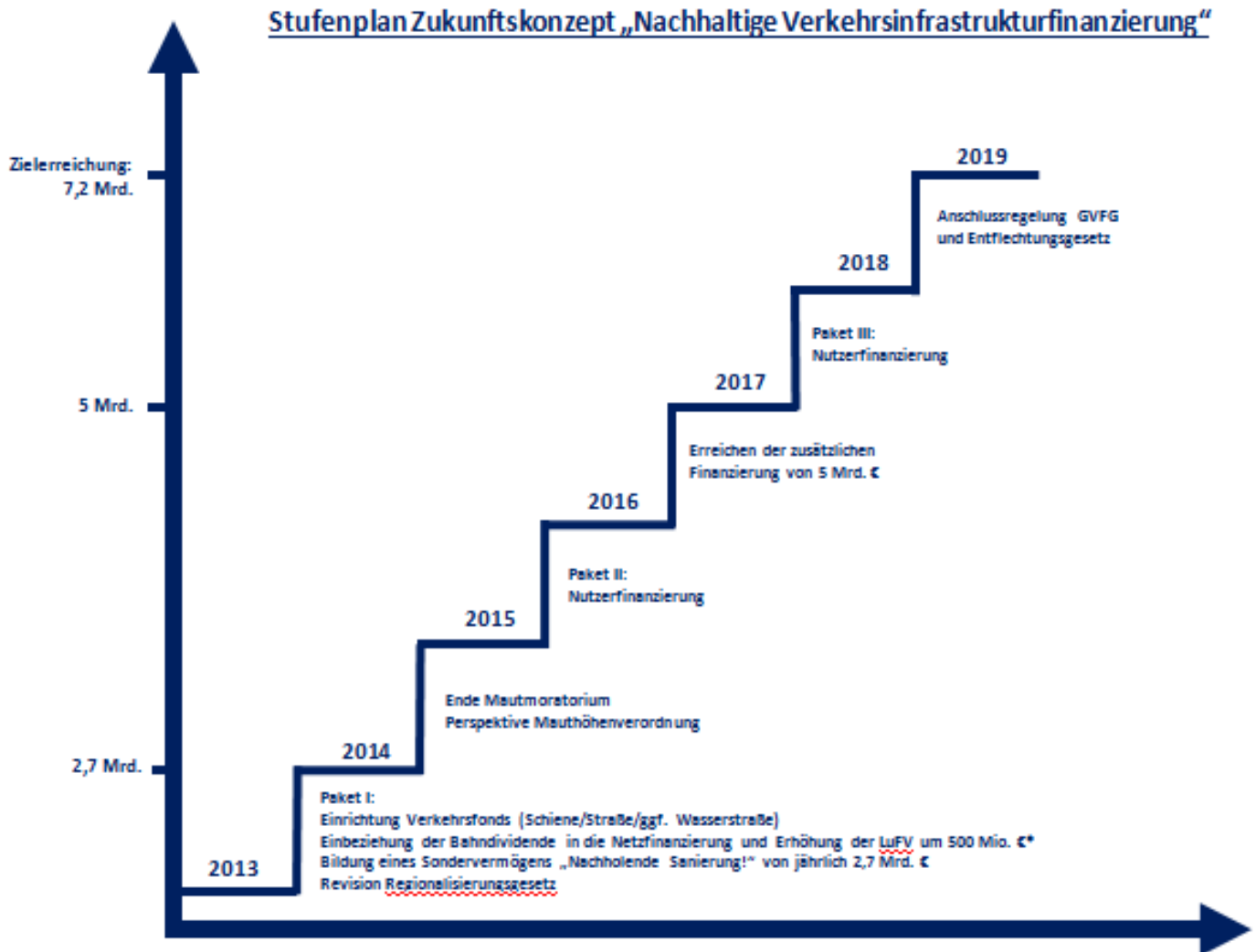
  Schließung der Lücke bis 2019,

  Stufenplan (Grafik)



Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Finanzierung
Stufenplan



Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Regierungsprogramm:

•5 Mrd. € zusätzliche Investitionsmittel für Verkehrsinfrastruktur des Bundes aus Steuern in der Legislaturperiode Zusätzl. LKW-Mauteinnahmen von jährlich 2,3 Mrd. € bis 2017
•Maut für nicht in D zugelassene PKWs (Option auf EU-Kompatibilität prüfen)

•Überjährige Finanzierung (HHG-Lösung)
•Sonderprogramme für die Verkehrsträger
•Dividende DB NetzAG ins Netz reinvestieren
•Unmittebare Fortführung LuFV Schiene II)

•Maßnahmen zum Infrastrukturausbau
•Paradigmenwechsel Erhalt vor Neubau
•BVWP 2016: (Priorität der Ausbauvorhaben für Bahnknoten, Lückenschlüsse, Netzstrukturergänzungen und **Internationale Verpflichtungen)**

•Zweijähriger transparenter Infrastrukturbericht
•Anreize bei Ausschreibungen(Bonus-Malus-System)
•PPP: transparent, wirtschaftlich, mittelstandsfreundlich auszurichten

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

- **Konzept intelligente Verkehrsinfrastruktur**
- **DB: sachgerechter Planungsvorrat, Effiziente und schnelle Planfeststellungsverfahren**

- **ÖPNV: Unterstützung für Länder und Kommunen:**
- **GVFG Bund, Regionalisierungsmittel (ab 2019 in Bund-Länder-Kommission zu regeln)**
- **Bekenntnis zu ÖPNV-Förderung**

- **Binnenwasserstraßen: NOK als Priorität**
- **Nationales Hafenkonzept auf Basis BVWP 2015 trimodal**
- **Wettbewerbsneutrales einheitliches Gebührensystem für Wasserstraßen, Anpassung NOK-Gebühren**

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Investionsaufwuchs lt. BM Dobrindt 2014:

4,8 Mrd. € jährlich zusätzlich in 2018:

1. In 2015 soll die Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen sowie für 7,5- bis 12,0-Tonner gelten (im Jahr 380 Mio. €).
2. 2016 Einführung der Pkw-Maut für im Ausland zugelassene Fahrzeuge (jährlich 600 Mio. €) (nach Intervention der EU zurückgestellt)
3. Ab 2018 Ausweitung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen (pro Jahr ca. 2 Mrd. € zusätzlich)

Sowie:

Weitere Maßnahmen wie ÖPP-Projekte der neuen Generation mit jährlichen Investitionen von einer Milliarde Euro.

Haushaltstitelerhöhung um 1,25 Mrd. p. a. fortschreiben nach 2017

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Maßnahmeoptionen im Kommissionsvorschlag und dem Beschluss der Deutschen Verkehrsministerkonferenz 2013:

1. Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen
2. sowie zusätzlich für 7,5- bis 12,0-Tonner gelten.
3. Ausweitung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen
4. Ausweitung auf die vierstreifeigen Landesstraßen und nachgeordnetem Netz
5. Prüfung einer Einführung der Pkw-Maut für im Ausland zugelassene Fahrzeuge auf EU-Kompatibilität

   (nach Intervention der EU-Kommission faktisch zurückgestellt)

6. Bildung eines Sondervermögens von 40 Mrd. € über 15 Jahren gespeist mit 2,7 Mrd. € aus Haushaltsmitteln des Bundes

   (Haushaltstitelerhöhung um 1,25 Mrd. p. a. fortschreiben nach 2017)

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Deshalb:

Umsetzung auch von strukturellen Reformen aus dem Kommissions- und VMK-Beschluss:

1. Errichtung von Fonds für die Infrastruktur
2. Life-Cycle Konzepte und Optimierung einschl. IFIs/PPP
3. Ausgewogene Balance

aus Steuermitteln für die Nachholende Sanierung

und erhöhte Nutzerfinanzierung für die aktuelle Instandhaltung und Sanierung

4. Effizienzsteigerung durch optimierte Strukturen
5. Finanzierungsinstrumente ausweiten (Maut, usw)

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Bodewig II- Kommissions- und VMK-Beschluss:

Effizienzsteigerung durch optimierte Strukturen

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Prognostiziertes Ergebnis:

Effizienzgewinn durch die strukturellen Reformen der Kommissions- und VMK-Beschlüsse:

10 %iger Effizienzgewinn !

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Fazit:

Handeln ist zwingend und dringend notwendig !

Infrastrukturpolitik ist Standortpolitik – national wie regional !

Politik muss handeln, gemeinsam mit Kammern, Gewerkschaften und Wirtschaft !

Zusätzliche Nutzerfinanzierung muss durch strukturelle Reformen ergänzt werden !

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

1) Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur und „Nachhaltigkeit“ in der Finanzg.

2) Erhalt vor Neubau **Paradigmenwechsel im Koalitionsvertrag enthalten**

3) Dringender Nachholbedarf

- mindestens **38,5 Milliarden Euro insgesamt** (in den kommenden 15 Jahren). **Im Koalitionsvertrag nicht enthalten**

4) Netzzustands- und Leistungsberichte **Im Koalitionsvertrag zweijährig**

5) Bedarfsgerechte Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur

- Orientierung am Bedarf, **Im KV. als Ziel definiert**
- überjährige Lebenszyklusansätze, **Im KV. als Ziel definiert**
- zugriffssichere Fonds,
- Erhöhung der LUFV um 500 Millionen Euro,
- zweckgebundener Einbezug der Bahndividende. **Dividende aus Netzgesellschaft im Koalitionsvertrag**

6) Anreizsysteme für eine bedarfsgerechte Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur

- Schneller, wirtschaftlicher, sparsamer

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

7) Rechtssicherheit

Rechtliche Absicherung der Anreizsysteme, Finanzierungsstrukturen und Finanzierungsinstrumente durch Bundesregierung und Deutschen Bundestag

8) Pilotprojekte und Best Practice

- Bundesweite Erprobung der Strukturen, Strategien und Optionen,
- gemeinsame Auswertung mit dem Bund,
  Nutzung von Erfahrungen bei der Umsetzung.

9) Schrittweise Sicherung der Finanzierung

Geeignete Finanzierungsoptionen, gekoppelt an
Planungskostenbeteiligung und ausreichende Personalausstattung

im KV bei DB

Überj. und zugriffssichere Bindung von zusätzlichen Haushaltsmitteln für Nachholbedarf,

10) Strukturen

- Nutzung von Fonds, Sondervermögen,Infrastrukturkonten, **im KV unkonkrete Formulg.**

11) Begleitgremien **Keine Aussage im KV., aber Länderposition**

Einrichtung einer Steuerungsgruppe , Clearingstelle.

12) Kommunale Finanzen für Infrastruktur **im KV. FöKo III bis 2019**

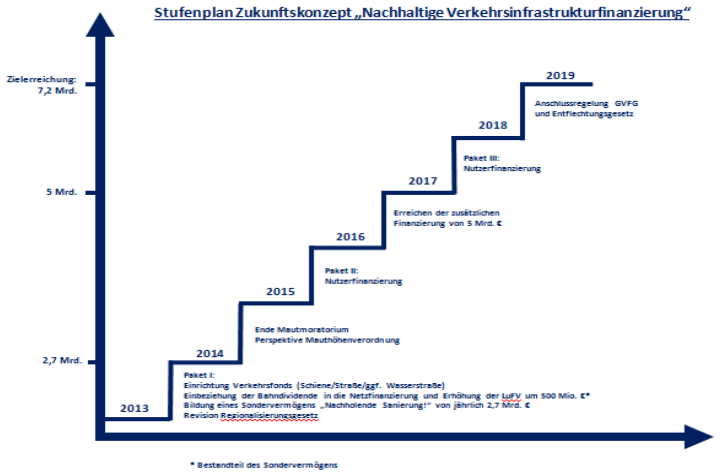
Einsatz der Mittel auch für Erhalt und Sanierung.

13. Regionalisierungsmittel **im KV. FöKo III bis 2019**

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

14) Finanzierung

- weitere 2,7 Milliarden Euro HH-Mittel in Sondervermögen (38,5 Milliarden Euro über 15 Jahre, preisindiziert 40 Mrd. €),
  zusätzlich 5 % Mrd.€ in Legislaturperiode (1,25 Mrd. € p. a.) für Erhaltung
- **Stufenplan** (folgende Grafik),
- Reduzierung der laufenden Unterfinanzierungslücke durch weitere 2,3 Milliarden Euro bis Ende der 18.Wahlperiode
  (Schließung der Lücke bis 2019),



- Nutzerfinanzierungs**optionen**:
  - Ausweitung Lkw-Maut auf Bundesstr, **KV.**
  - Ausweitung Lkw-Maut auf das nachgeordnete Netz,
  - eine evtl. Pkw-Maut ist auf Rechtskonformität zu prüfen. **im KV. enthalten**