

TOP 4.3a) Nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur – Fortschreibung des Berichtes

TOP 4.1a)

Bericht des Vorsitzlandes in Zusammenarbeit mit Hamburg

Stand: 8. September 2015

Zunehmende Probleme bei der Finanzierung des Erhalts und des Neubaus der Verkehrsinfrastruktur hat die Verkehrsministerkonferenz (VMK) veranlasst, zur grundsätzlichen Aufarbeitung zwei hochrangig besetzte Kommissionen einzurichten (Daehre-Kommission, Bodewig-Kommission). In einem seltenen Konsens sind sich Politik, Kammern, Verbände und Gewerkschaften darin einig, dass angesichts der Bedeutung einer funktionsgerechten Verkehrsinfrastruktur für den ökonomischen und sozialen Zusammenhalt der Gesellschaft sowie für den Standort Bundesrepublik Deutschland Investitionen in das bestehende Verkehrsnetz sowie seine Ergänzung, die Engpassbeseitigung und die Verbesserung in Verkehrsknotenpunkten Priorität genießen müssen. Die Daehre-Kommission hat den zusätzlichen Gesamtfinanzierungsbedarf für die Verkehrswege in der Zuständigkeit des Bundes, der Länder und der Kommunen auf jährlich rd. 7,2 Mrd. € geschätzt, wenn der bestehende Instandsetzungstau in 15 Jahren abgebaut werden soll.

Der folgende Bericht, der aufgrund des Beschlusses der VMK vom 16./17. April 2015 hier in einer fortgeschriebenen Fassung vorgelegt wird, fasst den aktuellen Diskussionsstand zusammen. Er listet die derzeit in der politischen Diskussion oder parlamentarischen Beratung befindlichen Vorhaben auf, die unmittelbar oder mittelbar mit der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu tun haben und geeignet sind, einen Beitrag zum Gesamtfinanzierungsbedarf zu leisten.

A. Vorleistungen der Bundesländer und Umsetzung in der Koalitionsvereinbarung zur 18. Legislaturperiode des Bundes

Die Bundesländer haben mit der Daehre- und der Bodewig-Kommission konzeptionelle und argumentative Vorarbeiten geleistet, um eine nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Die Koalitionsvereinbarung auf Bundesebene hat zentrale grundsätzliche Forderungen der Sonder-VMK am 2. Oktober 2013 aufgegriffen. Zu-

dem ist es als Erfolg zu bewerten, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf Grund der Arbeit und der Berichte der genannten Kommissionen in das Zentrum der politischen und medialen Diskussion gerückt ist und erste Maßnahmen getroffen worden sind.

Bundesminister Dobrindt spricht von einem „Investitionshochlauf“, bestehend aus 5 Punkten: Fortsetzung des sog. 5 Milliarden Paketes in der nächsten Legislaturperiode (1), Ausweitung der Nutzerfinanzierung (2), sog. neue Generation ÖPP-Projekte (3), klare Prioritätensetzung (4), Erhaltung vor Neubau (5).

Eine auskömmliche Bereitstellung von Bundesmitteln ist bisher weder bei der Verkehrsinfrastruktur im Eigentum des Bundes noch hinsichtlich des auf Bundesmitteln beruhenden Verkehrs in Zuständigkeit der Länder (vor allem Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel) im gebotenen Umfang erfolgt, während die vom Bund angekündigten Absichten zum Teil unbestimmt und mit erheblichen finanziellen Unsicherheiten verbunden sind.

Diese differenzierende Einschätzung der Aktivitäten auf Bundesebene spiegelt sich auch in dem Beschluss „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ der Verkehrsministerkonferenz am 2./3. April 2014 (TOP 4.3) und in der Entschließung des Bundesrates zur Zukunft der Verkehrsfinanzierung vom 28. November 2014 (BR-Drucksache 559/14 (B)) wider.

B. Aktivitäten auf Ebene des Bundes

I. Verkehrsträgerübergreifend

1. Zusätzliche Haushaltsmittel für die Verkehrsinfrastruktur

Im Koalitionsvertrag sind für die laufende Legislaturperiode zusätzliche 5 Milliarden Euro zugunsten der Verkehrsinfrastruktur vorgesehen. Im Rahmen des Fünf-Punkte-Planes „Investitionshochlauf“ von Bundesminister Dobrindt sind diese zusätzlichen Mittel als Beitrag zum Einstieg in die Aufstockung des Verkehrsetats zu sehen. Verteilung: 1,5 Milliarden für laufende Straßenprojekte, 2,1 Milliarden für Bundesfernstraßen, 1,05 Milliarden für Schiene, 350 Millionen Euro für Wasserstraßen. Für das Haushaltsjahr

2014 wurde mit rund einer halben Milliarde begonnen, für 2015 ist 1 Milliarde vorgesehen. Es soll Absicht sein, in der kommenden Legislaturperiode auf dann insgesamt zusätzlich 8 Milliarden Euro hochzufahren. In der Finanzplanung bis 2019 ist ein Ansatz von je 1,8 Milliarden Euro in den Jahren 2018 und 2019 fortgeschrieben.

2. Neues Investitionsprogramm für die laufende Legislaturperiode

Die Bundesregierung hat am 18.03.2015 die Entwürfe des Nachtragshaushalts 2015 sowie den Entwurf eines Gesetzes zur Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen beschlossen. Der Nachtragshaushalt sieht im Verkehrsbereich folgende weitere Mittel, verteilt auf die Jahre 2016 bis 2018 vor: 1,89 Mrd. Euro für Investitionen in die Bundesfernstraßen, 200 Mio. Euro für Investitionen in die Bundeswasserstraßen, 995 Mio. Euro für Investitionen in die Bundesschienenwege.

Mit dem Gesetz zur Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen wird ein Sondervermögen "Kommunalinvestitionsförderungsfonds" in Höhe von 3,5 Milliarden Euro eingerichtet. Der Fonds unterstützt die Kommunen in den Jahren 2015 bis 2018 bei Instandhaltung, Sanierung und Umbau örtlicher Infrastruktur.

Die Bundesregierung hat bei dem Beschluss betont, dass auch der Nachtragshaushalt 2015 ohne neue Schulden auskommt. Dies entspricht einer der Forderungen der VMK im Zusammenhang mit der Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (Berücksichtigung der Schuldenbremse).

Finanziert aus dem „Investitionshochlauf“ hat Bundesminister Dobrindt im Juli 2015 ein „Investitionspaket“ mit Bundesfernstraßen vorgestellt, für die die Baufreigabe vorliegt. Das Volumen der Liste der Baufreigaben liegt bei 2,7 Milliarden Euro, davon 1,5 Milliarden Euro für Lückenschlüsse, 700 Millionen Euro für dringende Neubauprojekte sowie 500 Millionen Euro für Modernisierung.

3. Förderung aus der „Connecting Europe Facility“ (CEF)

Für EU-Länder, die keine Kohäsionsfondsmittel erhalten, stehen im Zuge der ersten Ausschreibung der Förderperiode 2014 – 2020 rund 8 Milliarden Euro für Verkehrsinfrastrukturprojekte zur Verfügung.

Das BMVI hat im Juli 2015 bekannt gegeben, dass in der Bundesrepublik Projekte in einem Gesamtvolumen von 1,7 Mrd. Euro (Förderperiode 2014-2020) gefördert werden. Diese teilen sich wie folgt auf:

- 5 Wasserstraßenprojekte mit einem Volumen von insgesamt 26,66 Mio Euro (EU-Fördermittel je 20% der Kosten)¹
- 10 Schienenprojekte mit einem Volumen von insgesamt 1,612 Mrd Euro (EU-Fördermittel: individuell, je 20-50% der Kosten)².

Daneben erhalten 2 Häfen eine Förderung von insgesamt 11 Mio Euro sowie DB Schenker Rail für 5 Projekte 18 Mio Euro. – Deutschland erhält in der Förderperiode also 1,7 Mrd. Euro von der EU.

4. „Überjährigkeit“

Als Ausfluss der Koalitionsvereinbarung hat das Bundeskabinett zur Überjährigkeit von Investitionsmitteln folgenden Beschluss gefasst (Haushalt 2015, Eckwerte 2015, Finanzplan bis 2018): *„Sämtliche in einem Haushaltsjahr nicht verbrauchten Verkehrsinvestitionsmittel stehen dem Einzelplan 12 überjährig und damit zeitlich unbegrenzt zur Verfügung, als ungekürzte Ausgabereste. Bei Inanspruchnahme der Ausgabereste wird das Bundesfinanzministerium (BMF) für eine Deckung aus dem Gesamthaushalt sor-*

¹ 1. Ausbau Mittellandkanal, 2. Brücken und Düker Dortmund-Ems-Kanal, 3. Beseitigung von Engpässen an Brücken im westdeutschen Kanalnetz, 4. Neubau 2. Schleuse Zerben (Elbe-Havel-Kanal), 5. Ausbau Einmündung Sacrow-Paretzer Kanal zum Havelkanal.

² 1. Ausbau Karlsruhe-Basel (Rheintalbahn), 2. Ausbau der Strecke Saarbrücken-Ludwigshafen in den Abschnitten Neustadt-Bohl und Landstuhl-Kaiserslautern, Ausrüstung der gesamten Strecke mit ETCS, 3. Ausbau Stuttgart-Wendlingen inkl. S 21 (Einbindung), 4. Neubau Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen-Ulm, 5. FBQ Hinterlandanbindung (Planungskosten), 6. Ausbau Betuwe Linie (Emmerich-Oberhausen), 7. Ausbau und Elektrifizierung Oldenburg-Wilhelmshaven, 8. Ausbau Freilassing-Salzburg (Chemiedreieck), 9. ERTMS-Ausrüstung Oberhausen-Weil (Rheinkorridor), 10. Ausbau & Elektrifizierung Horka-Grenze Polen (inkl Planung ETCS).

gen. Es wird keine Einsparauflagen für den Einzelplan 12 geben. Dies gilt für sämtliche Verkehrsinvestitionsmittel. Dies garantiert einen nachhaltigen und effizienten Einsatz der Investitionsmittel und schafft Verlässlichkeit bei der Planung und Finanzierung von Verkehrsprojekten.“

Das entspricht im Prinzip einer wesentlichen Forderung der Verkehrsministerkonferenz (z.B. Beschluss am 2./3. April 2014 zu TOP 4.3) und des Bundesrates (z.B. BR-Drucksache 559/14 (B)). Ansätze des Bundes zur Bildung eines Sondervermögens für Erhalt und nachholende Sanierung der bestehenden Infrastruktur sowie für die Einrichtung eines Infrastrukturfonds für Straße, Schiene und Wasserstraße sind dagegen bisher nicht erkennbar.

5. Klare Prioritätensetzung

Das BMVI unterstreicht die Bedeutung einer klaren Prioritätensetzung (4. Punkt des Fünf-Punkte-Planes). Zentrale Kriterien für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sollen die verkehrliche Gesamtwirkung und der volkswirtschaftliche Nutzen sein. Ziele sind der Abbau von Engpässen, der Ausbau von Knotenpunkten und die Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes. Aktueller Ausfluss dieser Strategie aus Sicht des BMVI ist das Seehafenhinterlandprogramm (II). Die Vorbereitungen laufen, die Länder haben Projekte gemeldet, die derzeit zwischen BMVI und DB AG abgestimmt werden.

Auch der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (BR-Drucksache 648/14) betont, dass die zügige Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung zu den unerlässlichen Grundlagen einer nachhaltigen und bedarfsgerechten Verkehrsinfrastrukturfinanzierung gehört, da für den zielgerichteten Einsatz weiterer Mittel eine klare Priorisierung und Schwerpunktsetzung unerlässlich ist.

6. Erhalt vor Neubau

Die Koalitionsvereinbarung bekennt sich zu dem Grundsatz „Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau“ als oberster Priorität. Auch die Verkehrsministerkonferenz hat auf ihrer Sondersitzung am 2. Oktober 2013 sowie auf ihrer Sitzung am 6./7. November 2013 unter TOP 4.5 das prioritäre Prinzip Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau betont. Aktueller Ausfluss dieser Strategie aus Sicht des BMVI ist das Brückensanierungsprogramm: Ab 2015 werden bedeutende Brückenertüchtigungsmaßnahmen innerhalb eines Sonderprogramms finanziert (Gesamtvolumen: 1,06 Milliarden Euro). Im Zeitraum 2015 bis 2017 sollen rd. 400 Mio. Euro zusätzlich im Vergleich zu den Jahren 2012/2013 bereitstehen. Diese Gelder stammen aus den 5 zusätzlichen Milliarden Euro (siehe oben 1.) Die Bedarfe sind jedoch deutlich höher als die im Programm veranschlagten Mittel.

Der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ soll nach der Grundkonzeption auch den neuen Bundesverkehrswegeplan prägen. Dies wird nach Vorlage des Entwurfs durch die Verkehrsministerkonferenz zu bewerten sein. Im Zusammenhang damit hat das BMVI die Vorlage des ersten den Zustand der Bundesverkehrswege dokumentierenden Verkehrsinfrastrukturberichts für 2015 angekündigt. Dieser Bericht soll insbesondere Aufschluss über den Nachholbedarf und die erforderlichen Investitionen geben (siehe BT-Drucksache 18/4045).

7. Entflechtungsmittel und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erhalten die Länder aus dem Bundeshaushalt Kompensationszahlungen in Höhe von ca. 1,336 Milliarden Euro jährlich nach dem Entflechtungsgesetz bis zu dessen Auslaufen 2019 und weitere Zahlungen von 332,56 Millionen Euro jährlich (Übergangsregelung bis 2019) nach Maßgabe des sog. „Bundesprogramms“ gem. § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Rund je die Hälfte werden für große Straßenbauvorhaben und ÖPNV-Projekte eingesetzt. Einschließlich der Eigenanteile der Kommunen geht es um ein Investitionsvolumen von gut zwei Milliarden Euro jährlich. Die Koalitionsvereinbarung

kündigt eine verlässliche Anschlussfinanzierung für die Zeit nach 2019 an, will dies aber im Rahmen der Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen beraten.

Der Umstand, dass das Finanzierungstableau nach 2019 ungewiss ist, wirkt bereits heute als Blockade bei Entscheidungen über dringend notwendige Maßnahmen. Die Länder haben im Bundesrat mit dem Beschluss vom 20.06.2013 (Drucksache 312/13 (B)) zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms über das Jahr 2019 hinaus einen Vorschlag gemacht, der allerdings der Diskontinuität anheimgefallen ist.

Die Verkehrsministerkonferenz hat am 2./3. April 2014 unter TOP 4.3 ihre Aufforderung erneuert, die Nachfolgeregelungen für das GVFG-Bundesprogramm und für die Entflechtungsmittel bis Ende 2015 zu schaffen. Sie hat sich dagegen ausgesprochen, die Nachfolgeregelungen zum Gegenstand der Verhandlungen über eine Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen zu machen, da für diesen Verhandlungsprozess noch kein verlässlicher Zeitplan bestehe und er aufgrund der komplexen Anforderungen vermutlich die ganze Legislaturperiode andauern werde. Auf eine rasche Lösung haben auch die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder auf ihrer Konferenz am 18. Juni 2015 in Berlin gedrungen.

8. Expertenkommission "Stärkung von Investitionen in Deutschland"

BM Gabriel hat im Sommer 2014 eine Expertenkommission aus Unternehmens- und Gewerkschaftsvertretern, Verbandsspitzen und Wissenschaft eingeladen, um an einer neuen Investitionsstrategie für Deutschland mitzuarbeiten. Der Kommissionsbericht wurde im April 2015 vorgelegt. Er erscheint überwiegend aus ordnungs- und finanzpolitischer Sicht geschrieben; Fachleute aus dem Bereich Verkehr haben daran nicht mitgewirkt.

Die VMK hat mit Umlaufbeschluss vom 13. Juli 2015 den Bericht der Kommission zur Kenntnis genommen, soweit es um Belange des Verkehrs geht. Sie hat ferner ihrer Erwartung Ausdruck verliehen, dass für die Prüfung und Diskussion der weitreichenden Überlegungen und Vorschläge ein angemessener Zeitraum eingeräumt wird, und fest-

gehalten, dass aus ihrer Sicht in dieser Legislaturperiode kein Entscheidungsbedarf besteht.

9. Reformkommission „Bau von Großprojekten“

Um insbesondere der Frage nachzugehen, ob oder inwieweit es strukturelle Defizite bei Planung und Realisierung von Großprojekten in Deutschland gibt, hat der seinerzeitige Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer die Reformkommission „Bau von Großprojekten“ mit 36 Expertinnen und Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft, öffentlicher Hand und Verbänden eingesetzt. Der Kommissionsbericht wurde im Juni 2015 veröffentlicht. Er enthält umfangreiche Analysen sowie einen Kanon an detaillierten Empfehlungen mit zehn Kernhandlungsempfehlungen:

1. Kooperatives Planen im Team
2. Erst planen, dann bauen
3. Risikomanagement und Erfassung von Risiken im Haushalt
4. Vergabe an den Wirtschaftlichsten, nicht den Billigsten
5. Partnerschaftliche Projektzusammenarbeit
6. Außergerichtliche Streitbeilegung
7. Verbindliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung
8. Klare Prozesse und Zuständigkeiten/Kompetenzzentren
9. Stärkere Transparenz und Kontrolle
10. Nutzung digitaler Methoden – Building Information Modeling (BIM)

Die VMK hat mit Beschluss vom 13. Juli 2015 ihrer Erwartung Ausdruck verliehen, dass auch die Handlungsempfehlungen der Reformkommission „Bau von Großprojekten“ sorgfältig ausgewertet, sachgerecht verknüpft und in einer Gesamtschau mit anderen aktuellen Vorschlägen zur Optimierung der Auftragsverwaltung bewertet werden.

Das BMVI hat zu der Reformkommission unter dem 25.8.2015 einen Bericht an die GKVS gegeben.

II. Straßeninfrastruktur

1. Ausweitung der Nutzerfinanzierung

Im Rahmen einer Ausweitung der Nutzerfinanzierung (2. Punkt des Fünf-Punkte-Planes „Investitionshochlauf“) sollen zusätzliche Investitionsmittel generiert werden, denen eines gemeinsam ist: Sie sollen zweckgebunden wieder in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Dies entspricht auch einem zentralen Anliegen, das die Verkehrsministerkonferenz u.a. aus den Ergebnissen von Daehre- und Bodewig-Kommission übernommen hat (Beschluss der Sonder-VMK am 2. Oktober 2013 zu TOP 1). Hierbei wird von Bedeutung und zu überprüfen sein, dass dem Mittelzufluss nicht Kürzungen an anderer Stelle gegenüberstehen.

Die Ausweitung der Nutzerfinanzierung soll folgende Elemente umfassen:

a) Ausweitung der bestehenden Lkw-Maut

Im Rahmen eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BR-Drucksache 543/14) ist zum 1. Juli 2015 die bestehende Lkw-Maut um weitere ca. 1.000 km 4-spuriger Bundesstraßen ausgeweitet worden (Verbreiterung der Lkw-Maut).

b) Senkung der Mautpflichtgrenze bei Lkw

Mit dem unter a) genannten Gesetz ist zum 1. Oktober 2015 auch die Mautpflichtgrenze von 12 auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht gesenkt worden (Vertiefung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen).

c) Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen („PKW-Maut“)

Der Bund plant, eine Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen einzuführen. Das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (BR-Drucksache 648/14) sieht die Einführung einer Infrastrukturabgabe in Form einer elektronischen Vignette für in- und ausländische Fahrzeughalter vor. Sie soll auf Autobahnen und Bundesstraßen gelten. Im Gegenzug sollen nach dem Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetz (BR-Drucksache 639/14) inländische Fahr-

zeughalter, die künftig die Infrastrukturabgabe zahlen, in gleicher Höhe von der Kraftfahrzeugsteuer entlastet werden.

Die Gesetze wurden am 12. Juni 2015 in Kraft gesetzt. Aufgrund eines Vertragsverletzungsverfahrens, in dem die EU-Kommission deutliche Zweifel an der Europarechtskonformität der Infrastrukturabgabe mit gleichzeitiger nationaler Kompensation über die Kfz-Steuer äußert, hat Bundesminister Dobrindt wenige Tage nach dem Inkrafttreten der Gesetze faktisch ihren Vollzug ausgesetzt (Verschiebung des Starts).

d) Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen

Ab Mitte 2018 soll die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen in Deutschland ausgeweitet werden.

2. Schwerverkehrsabgabe sowie Erhöhung der Strafen bei Nichtanmeldung von Schwertransporten oder falschen Achslasten

Die von der VMK geforderte Einführung einer Schwerverkehrsabgabe für Lkw über 44 t (Einsatz damit erzielter Einnahmen zweckgebunden für Kontrollen sowie ein Monitoringprogramm, mit dem das laufende Brückensanierungsprogramm flankiert und aufgestockt werden kann) und die Forderung nach höheren Strafen bei Nichtanmeldung oder Angabe falscher Achslasten sind bislang nicht aufgegriffen worden.

3. Auftragsverwaltung des Bundes

Der Koalitionsvertrag auf Bundesebene sieht u.a. vor: *„Zur Vermeidung baustellenbedingter Staus werden wir die Bauzeiten durch Fortschreibung eines mit den Ländern verbindlich festgelegten effizienten Baustellenmanagements weiter verkürzen. Zudem werden wir gemeinsam mit den Ländern Vorschläge für eine Reform der Auftragsverwaltung Straße erarbeiten und umsetzen. Der verstärkte Einsatz von Anreizsystemen bei der Ausschreibung von Infrastrukturvorhaben erhöht die Kosten- und Termintreue („Bonus-Malus-System“).“* Dazu hat die Verkehrsministerkonferenz am 1./2. Oktober 2014 in Kiel in ihrem Beschluss zu TOP 6.4 das BMVI um frühzeitige Unterrichtung und

Beteiligung der Länder gebeten, soweit Änderungen der Regelung zur Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen vorgesehen werden.

Eingerichtet worden ist die Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Optimierung der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen“, an der neben dem BMVI derzeit die Länder Bayern, Baden-Württemberg, Brandenburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen und Thüringen beteiligt sind. Ziele sind laut Auskunft des Bundes:

- Verbesserung der Ablauforganisation zwischen Bund und Auftragsverwaltungen der Länder
- Abgrenzung der nach Artikel 104a GG vom Bund zu tragenden Zweckausgaben und der von den Ländern zu tragenden Verwaltungskosten
- Verbesserung der Qualität der Leistungserbringung
- Verbesserung der Fachaufsicht des BMVI.

Zur Erreichung dieser Ziele sollen alle Berichtspflichten der Auftragsverwaltungen gegenüber dem Bund erfasst und beurteilt werden. Ein verbessertes Projekt-, Risiko- und Kostenmanagement soll die Effizienz in allen Bereichen des Bundesfernstraßenbaus steigern. Weiterhin sollen zwischen Bund und Ländern Streitige Fragen der Kostentragung geklärt und einer dauerhaften Lösung zugeführt werden. Der Bund hat in Abstimmung mit den an der Arbeitsgruppe beteiligten Ländern Gutachten in Auftrag gegeben zu den Themen „Streckenwartung/Streckenkontrolle“ sowie „Operatorenkosten“ (Protokoll der 3. Sitzung der AG vom 21.10.2014). Das BMVI hat ferner aktuell ein Gutachten ausgeschrieben: „Optimierung der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen“; Laufzeit ab Auftragsvergabe: 18 Monate (Ende Bewerbungsfrist: Anfang September).

Im Übrigen wird auf den Abschnitt V im Bericht des BMVI vom 31. August 2015 zu diesem Tagesordnungspunkt verwiesen.

4. Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

Die VIFG übernimmt die Verteilung der Einnahmen aus dem Mautaufkommen, die nach Abzug der Systemkosten und Aufwendungen für Harmonisierungsmaßnahmen verbleiben. Weitere Aufgabe ist die Unterstützung des BMVI bei der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von ÖPP-Projekten. Planung, Bau, Finanzierung und laufender Betrieb der Bundesfernstraßen sind nicht Gegenstand des Unternehmens. Der Haushaltsausschuss der Deutschen Bundestages hat in der Bereinigungssitzung zum Entwurf des Bundeshaushalts 2015 einen Maßgabebeschluss gefasst, mit dem die Bundesregierung aufgefordert wird, im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2016 den vollständigen Zahlungsverkehr für alle Ausgaben zur Finanzierung der Bundesfernstraßen über das Finanzmanagement (FMS) der VIFG abzuwickeln. Die notwendigen Voraussetzungen hierfür werden im Jahre 2015 geschaffen.

5. Mauterhebungssystem und dessen Betrieb

Der Betreibervertrag zwischen BMVI und dem Unternehmen Toll Collect GmbH hatte ursprünglich eine Laufzeit bis zum 31. August 2015. Der Vertrag mit Toll Collect GmbH wurde im Dezember 2014 um drei Jahre bis zum 31. August 2018 verlängert. Zeitgleich mit der Vertragsverlängerung beauftragte der Bund die Toll Collect GmbH mit der Mauterhebung auf zusätzlichen rund 1.100 Kilometern Bundesstraßen zum 1. Juli 2015 und für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen zum 1. Oktober 2015 (die Mauterhebung für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen erfolgt im Rahmen des bestehenden Betreibervertrages zwischen dem Bund und den Konsortialpartnern).

6. Finanzierung von Straßenneubauten durch Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP)

BM Dobrindt hat – unter Zurückweisung der Kritik des Bundesrechnungshofes – eine neue Generation von ÖPP-Projekten angekündigt (3. Punkt des Fünf-Punkte-Planes „Investitionshochlauf“). Bei elf neuen Straßenprojekten soll die ÖPP-Realisierung geprüft werden:

A 20 Elbquerung (F-Modell)
A 26 Anschlussstelle Rübke zur A 1 (F-Modell)
A 24/ A 10 Ausbau Neuruppin – Pankow
E233 Ausbau Meppen – Cloppenburg
A 57 Ausbau Köln – Moers
B 247 Neubau Bad Langensalze – A 38
A 4 Instandhaltung Gotha – Landesgrenze Sachsen
A 49/A 5 Lückenschluss Kassel – Anschluss A 5
A 3 Ausbau Biebelried-Fürth – Erlangen
A 6 Ausbau Weisberg-Feuchtwangen – Crailsheim
A 8 Ausbau Rosenheim – Grenze Österreich

Bei den „ÖPP-Projekten der Neuen Generation“ sind folgende Finanzierungsmodelle möglich:

- (1) Bau- und Betreiberunternehmen, die sich Kapitalgeber suchen: Der Auftragnehmer entscheidet, ob er seinen Finanzierungsanteil mit einer klassischen Bankenfinanzierung oder durch institutionelle Anleger (z. B. über Anleihen) oder durch eine Kombination beider Elemente erbringt.
- (2) Finanzinvestoren, die Bau- und Betreiberunternehmen einbinden und dabei die Federführung übernehmen.

In der Bundesrepublik wird als Modellmaßnahme im Rahmen der „project bonds initiative“ (Modell der „Projektanleihen“ für private/institutionelle Anleger mit Risikoabsicherung durch die EIB sowie Zeichnung von Projektanleihen durch die EIB für bewilligte Projekte) der EU-Kommission der Ausbau der A 7 Schleswig-Holstein/Hamburg realisiert.

Das BMWI hat aktuell ein Gutachten ausgeschrieben (Ende Bewerbungsfrist: Anfang August): „Rechtliche und institutionelle Voraussetzungen zur Einführung neuer Fondsmodelle zur privaten Finanzierung öffentlicher Infrastrukturvorhaben“; Laufzeit ab Auftragsvergabe: 6 Monate.

Im Übrigen wird auf den Abschnitt IV im Bericht des BMVI vom 31. August 2015 zu diesem Tagesordnungspunkt verwiesen.

III. Schieneninfrastruktur

1. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)-Schiene II

Zum 1. Januar 2015 ist die LuFV II mit einer Laufzeit bis Ende 2019 in Kraft getreten. Sie setzt ein Projekt der Koalitionsvereinbarung um. Volumen: 28 Milliarden Euro. Ab 2015 erhöhen sich die Mittel für Ersatzinvestitionen und erreichen durchschnittlich jährlich 4 Milliarden Euro. Zu den erhöhten Haushaltsmitteln des Bundes treten zusätzliche Dividendenzahlungen der DB AG, die dann vollständig für die Finanzierung der Ersatzinvestitionen zur Verfügung stehen. Das heißt: Schiene finanziert Schiene. Die Bahn stellt zudem jährlich durchschnittlich 1,6 Milliarden Euro aus Eigenmitteln für die Instandhaltung zur Verfügung, insgesamt also 8 Milliarden Euro bis 2019.

2. Revision der Regionalisierungsmittel

Auf der Basis der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz am 1./2. Oktober 2014 (TOP 5.1) und der Ministerpräsidentenkonferenz am 15./17. Oktober 2014 (TOP 3) hat der Bundesrat am 28. November 2014 einen Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen (BR-Drucksache 557/14(B)). Der Entwurf sieht vor, zum 1. Januar 2015 insbesondere

- den Ausgangsbetrag an den nachgewiesenen Bedarf auf 8,5 Mrd. Euro anzupassen,
- die jährliche Dynamisierungsrate auf 2 Prozent zu erhöhen,
- für die Verteilung der Mittel zwischen den Ländern ausgehend vom heutigen Schlüssel schrittweise einen Zielschlüssel aus den Einwohnern und den bestellten Zugkilometern (50:50) im Jahr 2030 zu erreichen und
- die horizontalen Belastungsänderungen zwischen den Ländern auszugleichen.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung (BR-Drucksache 645/14) schreibt demgegenüber den bisherigen Betrag nur um ein Jahr mit einer Dynamisierung von 1,5 % fort, so dass den Ländern 2015 7,408 Mrd. Euro zur Verfügung stünden. Diese bloße Verschiebung der Revision um ein Jahr hat der Bundesrat in seiner Stellungnahme - (BR-Drucksache 645/14 (B) – u. a. unter Verweis auf anstehende langfristige Vergabeentscheidungen abgelehnt (siehe auch das Schreiben des Bevollmächtigten des Bundesrates für die Revision der Regionalisierungsmittel an den Vorsitzenden des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. Februar 2015). Die Bundesregierung hat den Gesetzentwurf des Bundesrates abgelehnt und an ihrer Auffassung festgehalten, den Punkt im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen zu regeln (BT-Drucksache 18/3993). Der Bundestag hat am 5. März 2015 den Gesetzentwurf der Bundesregierung unverändert angenommen (BR-Drucksache 81/15). Am 27. März 2015 hat der Bundesrat die Einberufung des Vermittlungsausschusses mit dem Ziel verlangt, das Gesetz grundlegend zu überarbeiten (BR-Drucksache 81/15 (Beschluss)). Der Vermittlungsausschuss hat erstmals am 9. September 2015 getagt.

3. Zukunftsinvestitionsprogramm 2016 – 2018 – Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen

Mit Schreiben vom 30. Juli 2015 hat BM Dobrindt ein Sonderprogramm zur barrierefreien Gestaltung kleiner Schienenverkehrsstationen mit weniger als 1000 Ein- und Aussteigern täglich angekündigt. Das Programm ist auf 50 Mio. € Bundesanteil für die Gesamtlaufzeit 2016 – 2018 dotiert. Eine Kofinanzierung der Länder in Höhe von 50% wird erwartet. Bis Ende September 2015 läuft die Anmeldung in Frage kommender Projekte durch die Länder beim Bund.

IV. Bundeswasserstraßen

Das BMVI hatte beabsichtigt, ab 2018 eine Sportbootmaut für das Befahren der Bundeswasserstraßen im Binnenland durch Sportboote ab 5 PS Motorleistung einzuführen. Hintergrund ist das Bundesgebührengesetz (BGebG) vom 07. August 2013. Es ver-

pflichte den Bund zur Erhebung kostendeckender Gebühren von der Schifffahrt (§ 3 Absatz 2). Als Starttermin für die „Sportbootmaut“ wurde bisher Anfang 2018 angenommen. Erwartete Einnahmen: 65 Mio. Euro p.a.

Dieses Vorhaben (mit möglichen Auswirkungen auch auf die gewerbliche Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen und seewärtigen Zufahrten) scheint nunmehr seitens des Bundes nicht mehr verfolgt zu werden. Dem Vernehmen nach soll allerdings die Erhebung kostendeckender Gebühren bei Nutzung von technischen Anlagen verfolgt werden (Schleusen; der Deutsche Seglerverband (DSV) hatte für die Sportschifffahrt in 2014 an den Bund eine Pauschale gezahlt).

C. Konkrete Maßnahmen in den Ländern

Der Bericht der Bodewig-Kommission umfasst auch eine Reihe von Vorschlägen sowie Benennung konkreter Projekte, Maßnahmen und Vorhaben auf Ebene der Länder, die als Praxisbeispiele und Pilotvorhaben geeignet scheinen, Impulse für die Diskussion und Entscheidungsfindung zur Zukunft einer nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zu geben (Konzeptdokument der Bodewig-Kommission Kapitel 6.7). Eine systematische Auswertung in Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern steht noch aus.

D. Einsetzung der Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“

Mit Beschluss vom 13.07.2015 hat die VMK die Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ unter Vorsitz von Bundesminister a.D. Prof. Kurt Bodewig eingesetzt. Aufgabe dieser Kommission ist es, die Vorschläge der Kommission „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ und der „Reformkommission Bau von Großprojekten“ sowie sonstige aktuelle Untersuchungen zur Optimierung der Auftragsverwaltung zu bewerten und darauf aufbauend mögliche Konsequenzen für Länder und Kommunen aufzuzeigen.

Die Kommission hat sich am 31. August 2015 in Berlin konstituiert und beabsichtigt, eine erste Einschätzung zur Verkehrsministerkonferenz am 09./10. Oktober 2015 vorzulegen.