

„Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“

01.11.2011 bis 31.12.2012

Dr. Karl-Heinz Daehre,
Minister a. D. (Vorsitzender der Kommission)

Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister a.D.

Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt, Wittenberg
22.04.2013

Mitglieder der Kommission

Herr Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister a. D., Vorsitzender der Kommission,

Herr Staatssekretär Rainer Bomba (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung), Stellvertreter des Vorsitzenden der Kommission,

Herr Minister Jörg Vogelsänger (Brandenburg, Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz), Stellvertreter des Vorsitzenden der Kommission,

Herr Minister Michael Groschek (Nordrhein-Westfalen),

Herr Senator Frank Horch (Hamburg),

Herr Minister Christian Carius (Thüringen),

Herr Minister Florian Rentsch (Hessen),

Herr Minister Winfried Hermann (Baden-Württemberg) und

Herr Minister Joachim Herrmann (Bayern).

Mitarbeiter und Berater

Mitarbeiter der Kommission:

Herr Dr. Hans-Joachim Gottschalk, StS a.D. (Wilhelmshaven)

Herr Ulrich-Karl Engel (Blankenburg/Harz)

Herr Dr.-Ing. Sebastian Trojahn (Magdeburg)

Herr Dipl.-Wirtsch.-Ing. Fabian Behrendt (Magdeburg)

Berater der Kommission

Herr Dr. Till Ackermann (Köln)

Herr Prof. Dr. Klaus J. Beckmann (Berlin)

Herr Prof. Torsten R. Böger (Berlin)

Herr Dr. Andreas Kossak (Hamburg)

Herr Prof. Dr. Werner Rothengatter (Karlsruhe)

Herr Dipl.-Kfm. Frank M. Schmid (Willich)

Grundsatz der Tätigkeit

Die abschließenden Ergebnisse der Kommissionsarbeit müssen geeignet sein, die notwendige **gesellschaftliche Diskussion**, um eine bessere Ausstattung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung sowie deren **Akzeptanz** und damit eine politische Umsetzbarkeit zu begünstigen.

Betrachtungshorizont

Verkehrsträger:

- Straße
- Schiene
- Wasserstraße
- ÖPNV / SPNV

Baulastträger:

- Bund
- Länder
- Kommunen

Einsetzungsbeschluss (2011)

1. Die Verkehrsministerkonferenz setzt zum 1. Dezember 2011 eine Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" ein.

2. Aufgabe der Kommission

Die Kommission soll Vorschläge für eine zukünftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf der Ebene von Bund, Ländern und Kommunen unterbreiten.

- a) Hierzu analysiert die Kommission die bestehenden Finanzierungsmodelle und -formen für die Verkehrsinfrastruktur in den Bereichen Straße, Schiene und Wasserstraße der verschiedenen Gebietskörperschaften.

In diesem Zusammenhang sollen die Vor- und Nachteile von Nutzerfinanzierungen untersucht und dargestellt werden.

- b) Auf der Grundlage dieser Analyse zeigt die Kommission unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen neue Ansätze für alternative Finanzierungsinstrumente zur Deckung des bestehenden hohen Investitionsbedarfs auf.

- c) Der Vorsitzende der Kommission unterbreitet der Verkehrsministerkonferenz kurzfristig einen Arbeitsplan der Kommission. Die Verkehrsministerkonferenz erhält zur Frühjahrssitzung 2012 einen Zwischenbericht, der die Analyse der bestehenden Finanzierungsinstrumente beinhaltet. In der Herbstsitzung 2012 werden die Ergebnisse der Kommission der Verkehrsministerkonferenz vorgestellt. Der endgültige Abschlussbericht soll Ende des Jahres 2012 vorliegen.

Einsetzungsbeschluss (2011)

1. Die Verkehrsministerkonferenz setzt zum 1. Dezember 2011 eine Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" ein.

In diesem Zusammenhang sollen die Vor- und Nachteile von Nutzerfinanzierungen untersucht und dargestellt werden.

-formen für die Verkehrsinfrastruktur in den Bereichen Straße, Schiene und Wasserstraße der verschiedenen Gebietskörperschaften.

In diesem Zusammenhang sollen die Vor- und Nachteile von Nutzerfinanzierungen untersucht und dargestellt werden.

- b) Auf der Grundlage dieser Analyse zeigt die Kommission unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen neue Ansätze für alternative Finanzierungsinstrumente zur Deckung des bestehenden hohen Investitionsbedarfs auf.
- c) Der Vorsitzende der Kommission unterbreitet der Verkehrsministerkonferenz kurzfristig einen Arbeitsplan der Kommission. Die Verkehrsministerkonferenz erhält zur Frühjahrssitzung 2012 einen Zwischenbericht, der die Analyse der bestehenden Finanzierungsinstrumente beinhaltet. In der Herbstsitzung 2012 werden die Ergebnisse der Kommission der Verkehrsministerkonferenz vorgestellt. Der endgültige Abschlussbericht soll Ende des Jahres 2012 vorliegen.

Einsetzungsbeschluss (2011)

3. Zusammensetzung der Kommission

Die Verkehrsministerkonferenz wählt Herrn Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister a. D., zum Vorsitzenden der Kommission sowie Herrn Minister Jörg Vogelsänger (Brandenburg) in seiner Funktion als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz und Herrn Staatssekretär Rainer Bomba (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) zu seinen Stellvertretern.

Darüber hinaus werden als Mitglieder berufen:

- Herr Minister Harry Kurt Voigtsberger (Nordrhein-Westfalen),
- Herr Senator Frank Horch (Hamburg),
- Herr Minister Christian Carius (Thüringen),
- Herr Minister Dieter Posch (Hessen),
- Herr Minister Winfried Hermann (Baden-Württemberg) sowie
- Herr Minister Joachim Herrmann (Bayern).

Die Stellvertretung ist zulässig auf Staatssekretärs- bzw. Abteilungsleiterebene.

Der Vorsitzende der Kommission beruft in Abstimmung mit den Kommissionsmitgliedern nach Bedarf externe Experten und führt eine Verbändeanhörung durch.

Erweiterung des Aufgabenumfangs

(VMK Cottbus, Okt. 2012)

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Bericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung"

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den 2. Zwischenbericht über den Stand der Arbeiten in der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet von der Kommission, dass im Abschlussbericht alle Möglichkeiten der Sicherstellung zukünftiger Verkehrsinfrastrukturfinanzierung weiterhin sachlich aufgearbeitet und dabei die Vor- und Nachteile der Optionen für die einzelnen Verkehrsträger dargelegt werden.
3. Bei den Vor- und Nachteilen sind die verkehrlichen, ökologischen, ökonomischen und sozialen Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Verkehr muss als System mit seinen Auswirkungen gesehen werden und für Bürger und Wirtschaft bezahlbar bleiben.
4. Die Verkehrsministerkonferenz wird dann den von der Kommission vorgelegten Abschlussbericht beraten.

Erweiterung des Aufgabenumfangs

(VMK Cottbus, Okt. 2012)

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Bericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung"

Bei den Vor- und Nachteile sind die verkehrlichen, ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

bericht alle Möglichkeiten der Sicherstellung zukünftiger Verkehrsinfrastrukturfinanzierung weiterhin sachlich aufgearbeitet und dabei die Vor- und Nachteile der Optionen für die einzelnen Verkehrsträger dargelegt werden.

3. Bei den Vor- und Nachteilen sind die verkehrlichen, ökologischen, ökonomischen und sozialen Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Verkehr muss als System mit seinen Auswirkungen gesehen werden und für Bürger und Wirtschaft bezahlbar bleiben.
4. Die Verkehrsministerkonferenz wird dann den von der Kommission vorgelegten Abschlussbericht beraten.

Erweiterung des Aufgabenumfangs

(VMK Cottbus, Okt. 2012)

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Bericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung"

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den 2. Zwischenbericht über den Stand der Arbeiten in der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet von der Kommission, dass im Abschlussbericht alle Möglichkeiten der Sicherstellung zukünftiger Verkehrsinfrastruktur-

Die Verkehrsministerkonferenz wird dann den von der Kommission vorgelegten Abschlussbericht beraten.

4. Die Verkehrsministerkonferenz wird dann den von der Kommission vorgelegten Abschlussbericht beraten.

Aufgabe der Kommission

Beschluss der Verkehrsministerkonferenz

- **Bestandserfassung** zur Finanzierung der Infrastruktur in Deutschland gemäß Festlegung vom 10.01.2012
- Abschätzung der Infrastrukturfinanzierung bis 2020
- Einsparpotenziale
- **Neue Ansätze** für alternative Finanzierungsinstrumente
u.a. **Untersuchung von Vor- und Nachteilen der Nutzerfinanzierung**

Aufgabe der Kommission

- Die Kommission hat sich frühzeitig auf den Grundsatz verständigt, **Erhalt und Neubau** zu trennen und die vorzuschlagenden Instrumente auf den **Substanzerhalt zu konzentrieren**.

Aufgabe der Kommission

1. Schritt:

- Qualifizierte Bestandserfassung
 - Datenerfassung von Bund, Ländern und Kommunen
(in Zusammenarbeit mit AK Straßenbaupolitik und AK Bahnpolitik)
 - Beauftragung von Gutachten
 - Anhörung von Verbänden und Institutionen

2. Schritt:

- Erarbeitung von ergebnisoffenen Vorschlägen zur veränderten, bedarfsgerechten Finanzierung

3. Schritt:

- Überprüfung auf nationales Recht und EU-Kompatibilität

Vorgehensweise

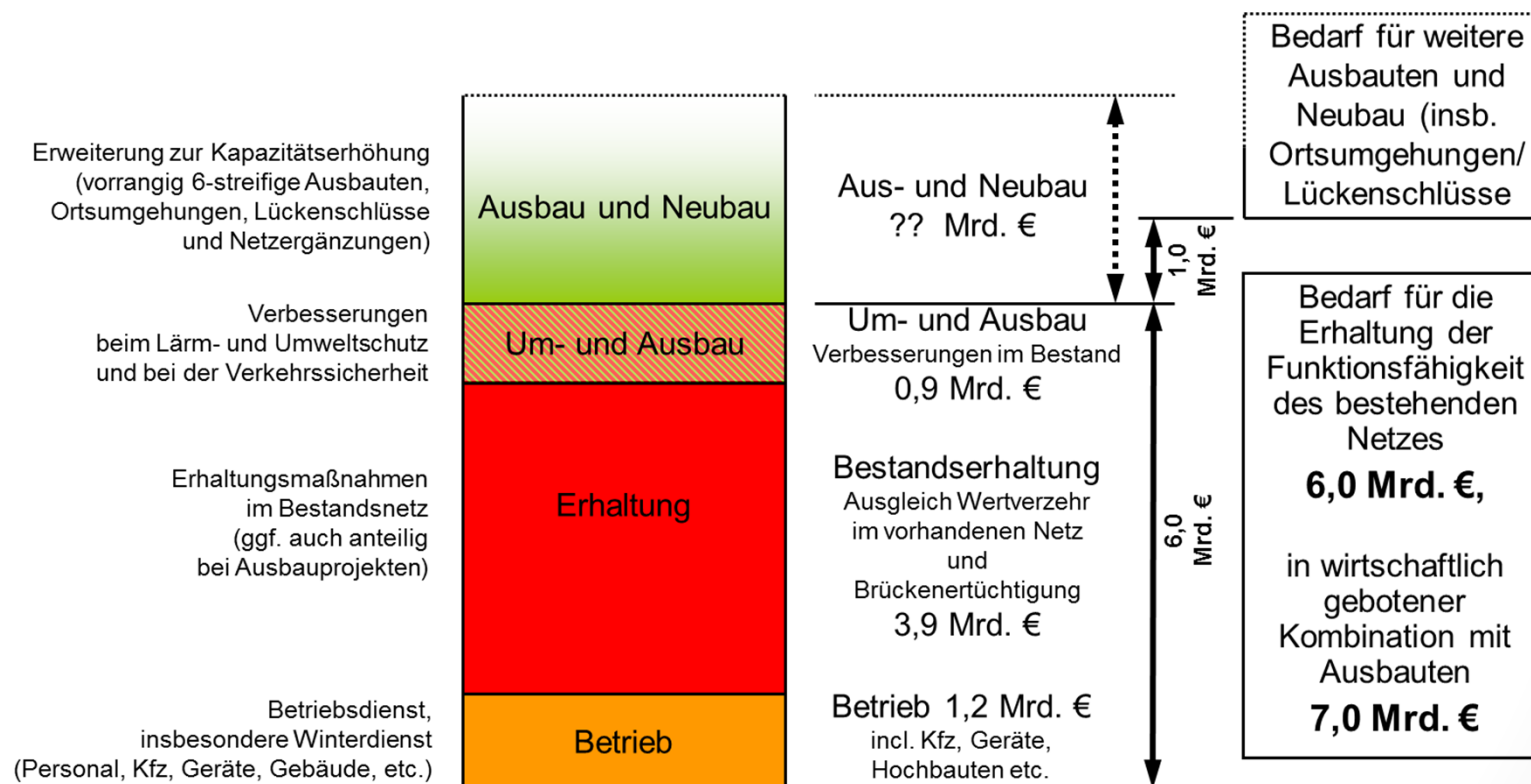
Schritt 1:

Qualifizierte Bestandserfassung

Bedarfszahlen

i. Straße – Bundesstraßenbedarf

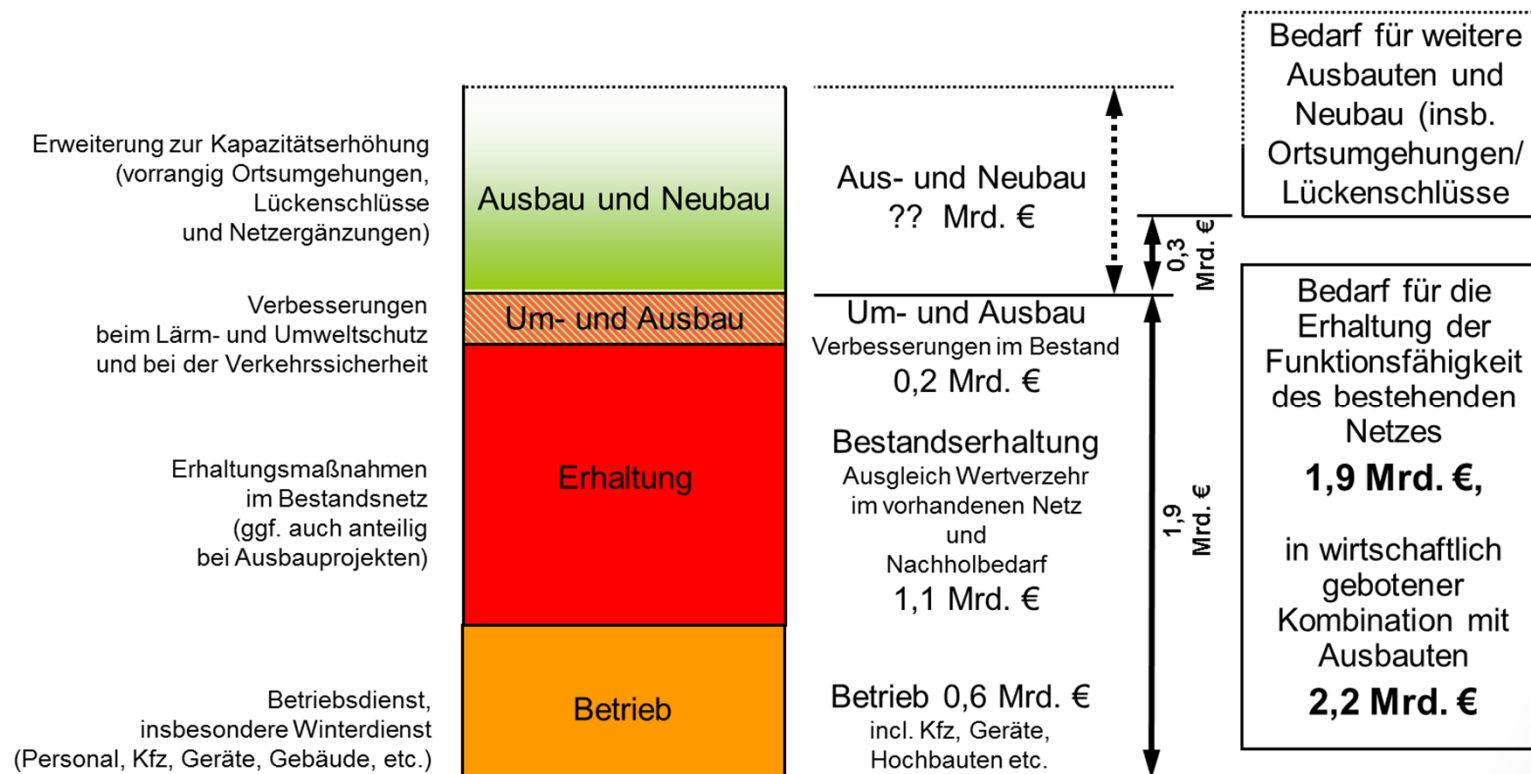
Kommission in Zusammenarbeit mit dem AK Straßenbaupolitik



Bedarfszahlen

ii. Straße – Landesstraßenbedarf

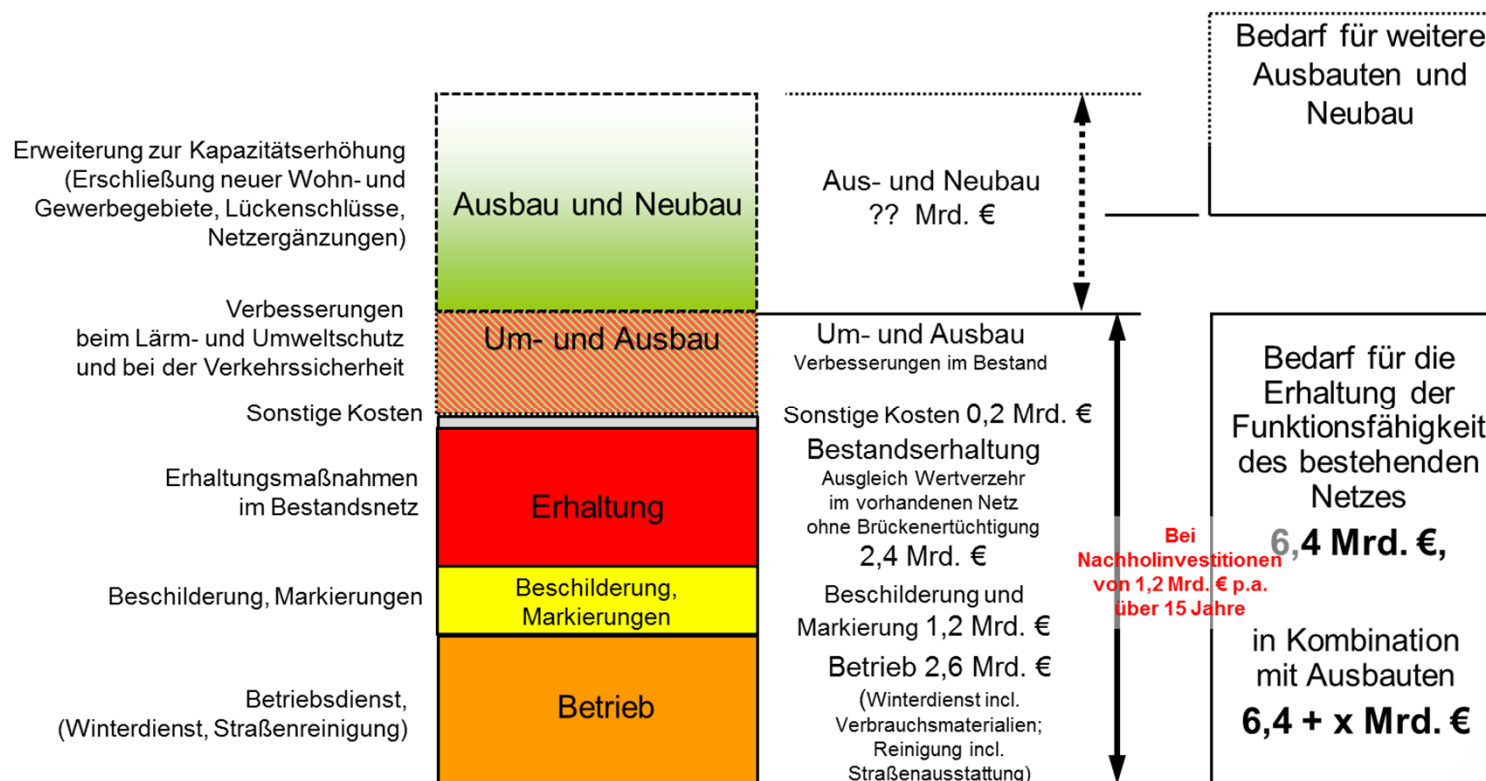
Kommission in Zusammenarbeit mit dem AK Straßenbaupolitik



Bedarfszahlen

iii. Straße – Kommunale Straßen

Kommission in Zusammenarbeit mit dem AK Straßenbaupolitik



Reinvestitionsbedarf - ÖSPV

Streckentyp	spezifische Reinvestitionen in Mio. €/km	Streckenlänge in km		turnusmäßiger Reinvestitionsbedarf in Mio. €/Jahr
		gesamt	jährlich zu erneuern ¹⁾	
U-Bahn	10,5	369,7	12,3	129
Stadtbahn (Tunnel)	10,5	199,6	6,7	70
Stadtbahn Rest/ Straßenbahn	4,5	2.643,8	88,1	396
Zwischensumme (1)		3.213,1	107,1	596
Stahlbrücken der Hamburger Hochbahn				18
Zwischensumme (2)				614
abzüglich 10 % eingesparte Reinvestitionen im Auswirkungsbereich von Neuinvestitionen				-64
Endbetrag				550

Turnusgemäßer Reinvestitionsbedarf in ortsfeste Infrastruktur bei einer wirtschaftlichen Nutzungsdauer von 30 Jahren [Quelle VDV 2009]

Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt, Wittenberg
22.04.2013

Ermitteltes Defizit – Erhalt & Betrieb

	Erhaltung	Nachholbedarf	Summe
Straße	1,55	1,0	2,55
davon			
- Bund	0,8	0,5	1,3
- Land	0,45	0,3	0,75
- Kreis	0,3	0,2	0,5
Schiene	1,2	0,2	1,4
davon			
- Bund incl. SPNV	1,0	0,2	1,2
- NE-Bahnen	0,2	k.A.	0,2
Wasser	0,5	-	0,5
Gem.str./ÖSPV	1,3	1,45	2,75
- Gemeindestraßen	0,95	1,2	2,15
- ÖSPV	0,35	0,25	0,6
Summe	4,55	2,65	7,2

Erhaltung:

jährlich 4,55 Mrd. €

Nachholbedarf:

über 15 Jahre

jährlich 2,65 Mrd. €

Defizit p.a. in Mrd. € inkl. Abbau des Nachholbedarfs über 15 Jahre
(Bezugsjahr der Defizit-Analyse: 2012)

Ermitteltes Defizit – Erhalt & Betrieb

Autobahnen	
Kostenart / Wert (€/qm/a)	Wert
Bauliche Erhaltung	2,88 €
Betrieb	1,27 €
Summe	4,15 €
Bundesstraßen	
Kostenart / Wert (€/qm/a)	Wert
Bauliche Erhaltung	2,76 €
Betrieb	1,09 €
Summe	3,85 €
Landesstraßen	
Kostenart / Wert (€/qm/a)	Wert
Bauliche Erhaltung	1,16 €
Betrieb	0,93 €
Summe	2,10 €

Quelle: Datengrundlage AK Straßenbaupolitik, eigene Berechnungen Kommission

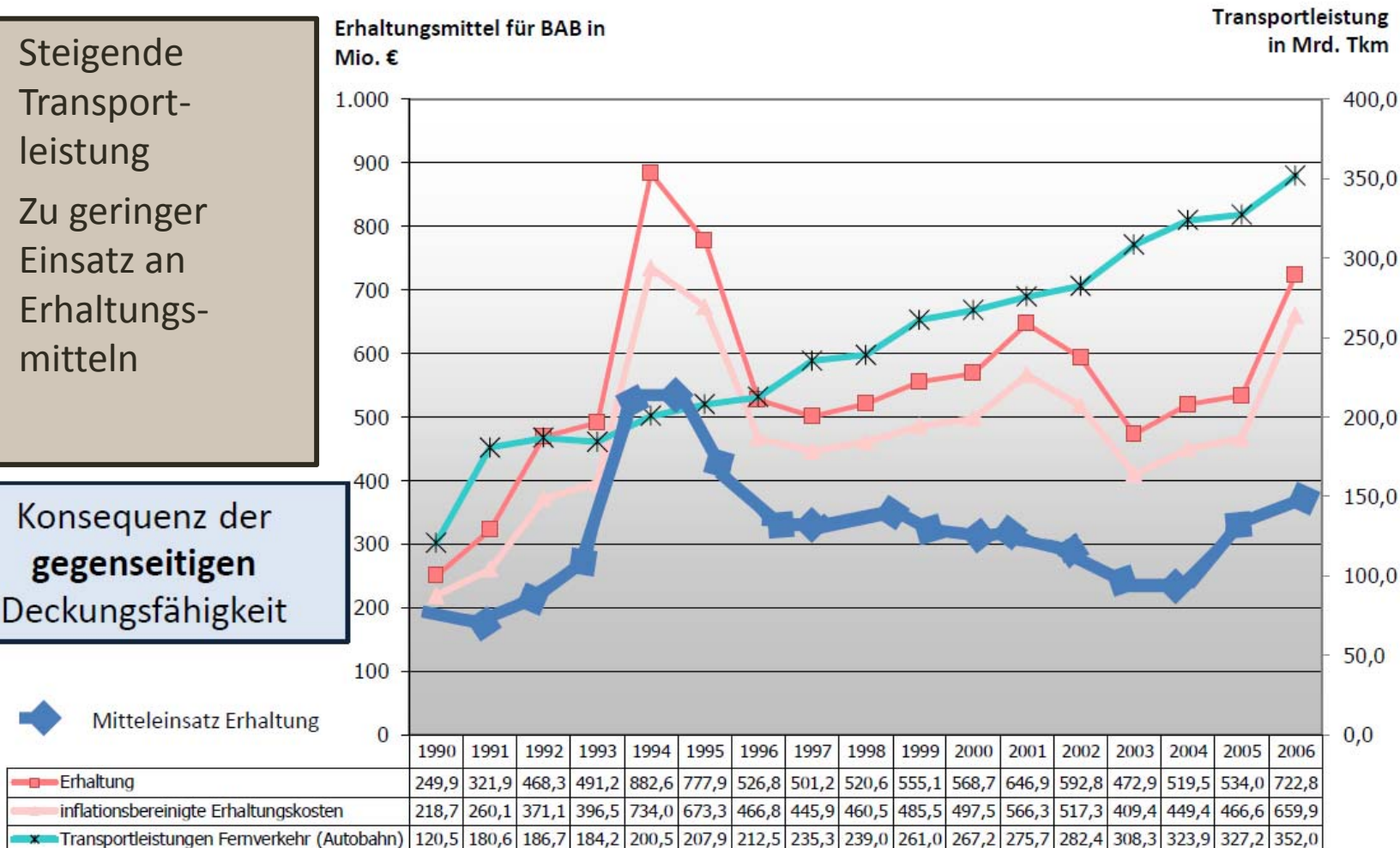
- **Beispiel**
Verkehrsträger Straße
→ Kostenart je m² je Jahr
- Trennung von baulicher Erhaltung und Betrieb
- Kosten als jährliche Durchschnittswerte
- Für den Betrieb sind alle Kosten die dort anfallen berücksichtigt (Kfz-/Gerätebeschaffung, Hochbauten, Winterdienst)

Woher kommt die Unterfinanzierung?

Beispiel Bundesautobahnen

- Steigende Transportleistung
- Zu geringer Einsatz an Erhaltungsmitteln

Konsequenz der gegenseitigen Deckungsfähigkeit



Quelle: Schmid Mobility Solutions GmbH, Willich, Stand: Juni 2009
Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister a.D.

Vorhandene Verkehrsinfrastruktur: Drohender Substanzverzehr

- Deutschland: im internationalen Vergleich - gut ausgebautes Verkehrsinfrastruktur:
 - 12.800 Km Bundesautobahnen
 - 2.000 Km Autobahnähnliche ausgebaut Bundesstraßen
 - 33.000 Km Bundesschienenstrecken
 - 7.300 Km Bundeswasserstraßen
 - 5.100 Km Streckenlänge des ÖPNV-Netzes

Vorhandene Verkehrsinfrastruktur: Drohender Substanzverzehr

- Deutschland: im internationalen Vergleich - gut ausgebautes Verkehrsinfrastruktur, aber:
 - Dieser positive Eindruck relativiert sich, aber wenn man sich die **unzureichenden Anstrengungen**, diese hochwertigen Verkehrsnetze zu erhalten und in ihrer Qualität den **wachsenden Anforderungen** anzupassen, dagegen hält.
 - Die **Brutto-Investitionen für den Verkehr** sind in den **letzten 20 Jahren** in Deutschland **stagnierend**, in jeweiligen Preisen gemessen. Real sind sie aber rückläufig, denn wenn man den Preisindex des BIP heranzieht, beträgt der **reale Rückgang 24%**. Der **Anteil der Verkehrsinvestitionen am BIP** betrug 1992 noch rund 1% und ist seither auf **0,7% zurück gegangen**.
 - Für **Landes-/Staatsstraßen** und **Kommunalstraßen** stellt sich diese Situation noch **dramatischer** dar.

Häufige Umverteilung der Mittel von Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen

Neubaumittel für Erhaltungsmaßnahmen



Erhaltungsmittel für Neubaumaßnahmen

Vorgehensweise

Schritt 2:

Erarbeitung von **ergebnisoffenen** Vorschlägen zur veränderten, **bedarfsgerechten** Finanzierung

Hebung von Einsparpotentialen

- Analysen und Anregungen des **Wissenschaftlichen Beirats** für Verkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - **Strategiepapier Mobilität und Transport** – Forderungen für die Bundesverkehrswegeplanung
- **Korridorbildungen** und **Netzverstärkungen** statt Orientierung an Einzelprojekten
- Regelmäßige **Überprüfung von Standards** und technischen Vorgaben unter Berücksichtigung zwischenzeitlicher Entwicklungen
- Die **Verschlinkung von Verwaltungsabläufen** kann ebenfalls einen Beitrag zu stärkerer Effizienz des Mitteleinsatzes darstellen.
- **Optimierung der Infrastrukturnutzung** (Telematik)
- Öffentlich-Private-Partnerschaften (**ÖPP**)
- **Verstärkte Einbindung der Bürger** besonders bei Großprojekten

Vorgehensweise: Finanzierungs- instrumente

Beschreibung und Bewertung
der Instrumente

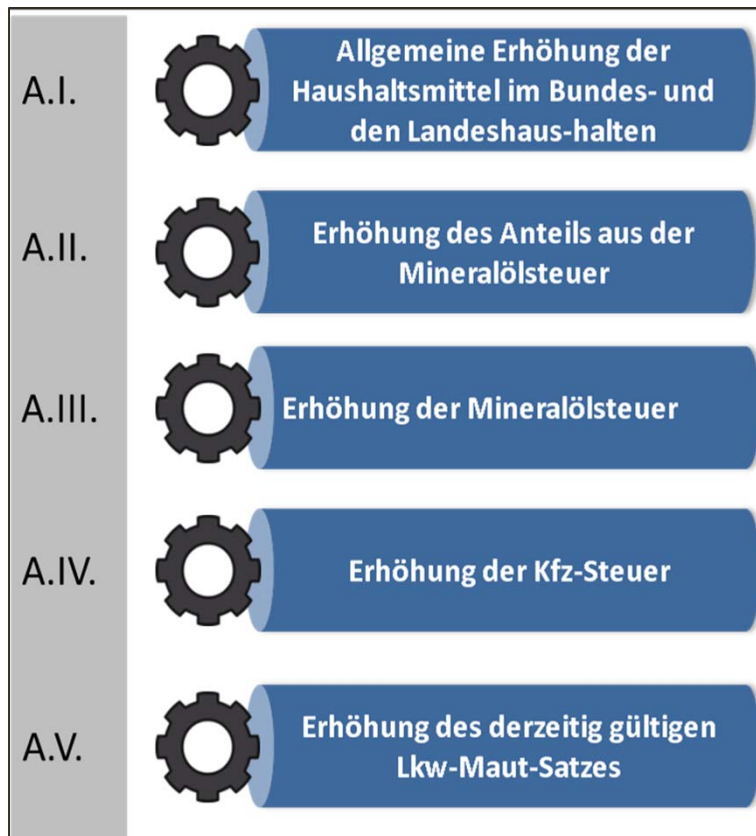
- I. Verbale Beschreibung
- II. **Beurteilung anhand des
Kriterienkatalogs**
- III. Fazit (Vor- und Nachteile)



Nr.	Kriterium
1	Ziel der Maßnahme
2	Zu erwartendes Aufkommen:
3	Erhebungskosten/Systemaufwand:
4	Veranlasser der Erhebung:
5	Ort der Erhebung (Vertriebsweg):
6	Möglichkeit der Einbeziehung von in- und ausländischen Nutzern:
7	Begünstigter:
8	Bestehende oder zu schaffende Grundlagen Rechtlich: Technisch: Organisatorisch:
9	Lenkungswirkung Räumlich (Verlagerung): Verkehrlich (Mengenbeeinflussung): Ökolog. (Emissionsbeeinflussung):
10	Ökonom. Wirkung (unternehmensbezogen):
11	Soziale Wirkung (personenbezogen):
12	Rechtliche Sicherung des Aufkommens für den Verkehrssektor (Zweckbindung mög- lich/nicht möglich):
13	Möglicher Verteilungsmechanismus unter den Baulastträgern:
14	Kostenabhängigkeit: Können die Kosten verursachergerecht dem Nutzer zugeordnet werden?
15	Datenschutz, Systemsicherheit:

Finanzierungsinstrumente

i. Verkehrsträger Straße: Bundes- und Landes-/Staatsstraßen



* außer ÖPNV

Finanzierungsinstrumente

ii. Benchmarking Europa – Belastung der Auto-Fahrer



Finanzierungsinstrumente

ii. Benchmarking Europa – Belastung der Auto-Fahrer

Belastung der deutschen Autofahrer im internationalem Vergleich

Anfrage ADAC

Sehr geehrte Damen und Herren,

die gesellschaftliche Diskussion in Deutschland über das obige Thema wird seit Jahren von verhältnismäßig hohen Beiträgen der deutschen Autofahrer geprägt.

Im Rahmen unserer Kommissionsarbeit haben wir den Eindruck gewonnen, dass die **durchschnittliche Belastung eines Autofahrer in Vergleichsländern** wie z. B. Frankreich und Italien mindestens ebenso hoch, wenn nicht höher ist als in Deutschland. Hierbei haben wir einen Mittelklassewagen mit einer Jahresleistung von 15.000km und einem 20%igen Benutzungsanteil Autobahnen zugrunde gelegt. Unter Berücksichtigung des durchschnittlich höheren Einkommens in Deutschland dürfte der prozentuale Anteil des Einkommens für die Kfz-Haltung in Deutschland daher eher günstig sein.

Wir dürfen um Mitteilung bitten, ob Sie unsere diesbezüglich vorläufige Wahrnehmung bestätigen können.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Karl-Heinz Daehre Minister a. D.

Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung"

(35)

Finanzierungsinstrumente

ii. Benchmarking Europa – Belastung der Auto-Fahrer

Belastung der deutschen Autofahrer im internationalem Vergleich

Anfrage ADAC

Sehr geehrte Damen und Herren,

die gesellschaftliche Diskussion in Deutschland über das obige Thema wird seit Jahren von verhältnismäßig hohen Beiträgen der deutschen Autofahrer geprägt.

Im Rahmen unserer Kommissionsarbeit haben wir den Eindruck gewonnen, dass die **durchschnittliche Belastung eines Autofahrer in Vergleichsländern** wie z. B. Frankreich und Italien mindestens ebenso hoch, wenn nicht höher ist als in Deutschland. Hierbei haben wir einen Mittelklassewagen mit einer Jahresleistung von 15.000km und einem 20%igen Benutzungsanteil Autobahnen zugrunde gelegt. Unter Berücksichtigung des durchschnittlich höheren Einkommens in Deutschland dürfte der prozentuale Anteil des Einkommens für die Kfz-Haltung in Deutschland daher eher günstig sein.

Wir dürfen um Mitteilung bitten, ob Sie unsere diesbezüglich vorläufige Wahrnehmung bestätigen können.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Karl-Heinz Daehre Minister a. D.

Antwort ADAC

Sehr geehrter Herr Dr. Daehre,

bitte entschuldigen Sie die späte Antwort auf Ihre E-Mail vom 17.10.2012.

Ein aktueller Vergleich der finanziellen Belastung der Autofahrer in unterschiedlichen europäischen Ländern liegt uns leider nicht vor. Allerdings hat der ADAC für die Autokosten in Deutschland umfangreiche Berechnungen auf seiner Homepage unter www.adac.de veröffentlicht.

Bei weiteren Fragen oder Anregungen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr ADAC-Service

Mitgliedschaft und Versicherungen

Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister a.D.

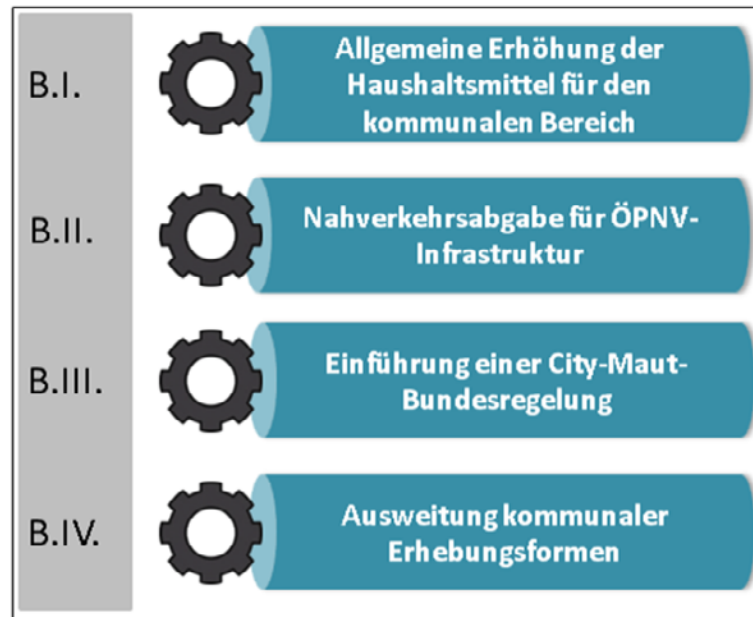
Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt, Wittenberg
22.04.2013

Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung"

36

Finanzierungsinstrumente

iii. Verkehrsträger Straße: Kommunale Verkehrsinfrastruktur



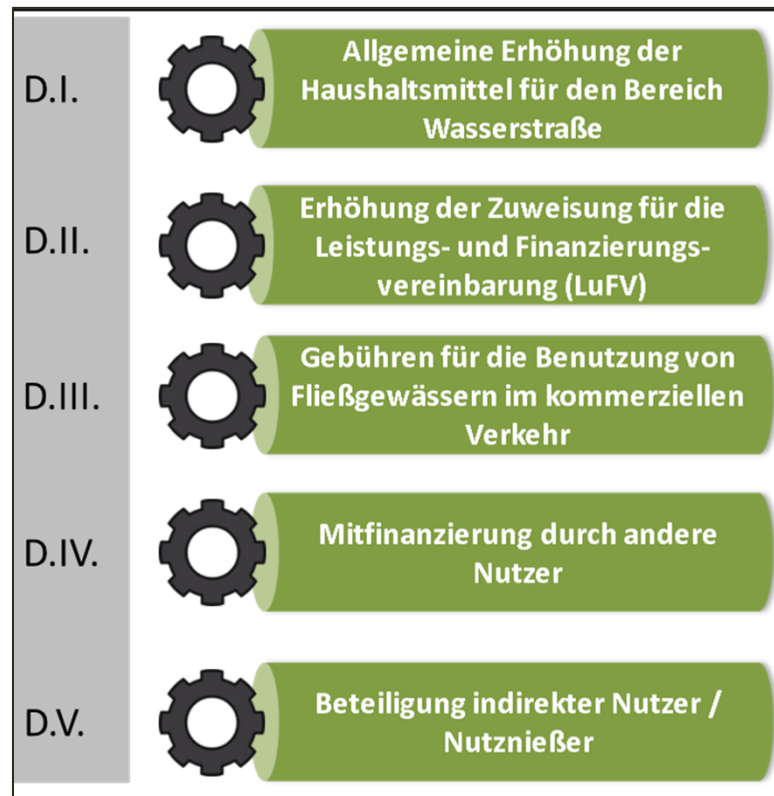
Finanzierungsinstrumente

iv Verkehrsträger Schiene: bundeseigene und nichtbundes-eigene Schieneninfrastruktur



Finanzierungsinstrumente

v. Verkehrsträger Wasserstraße: Bundes- und Landeswasserwege



Vorgehensweise

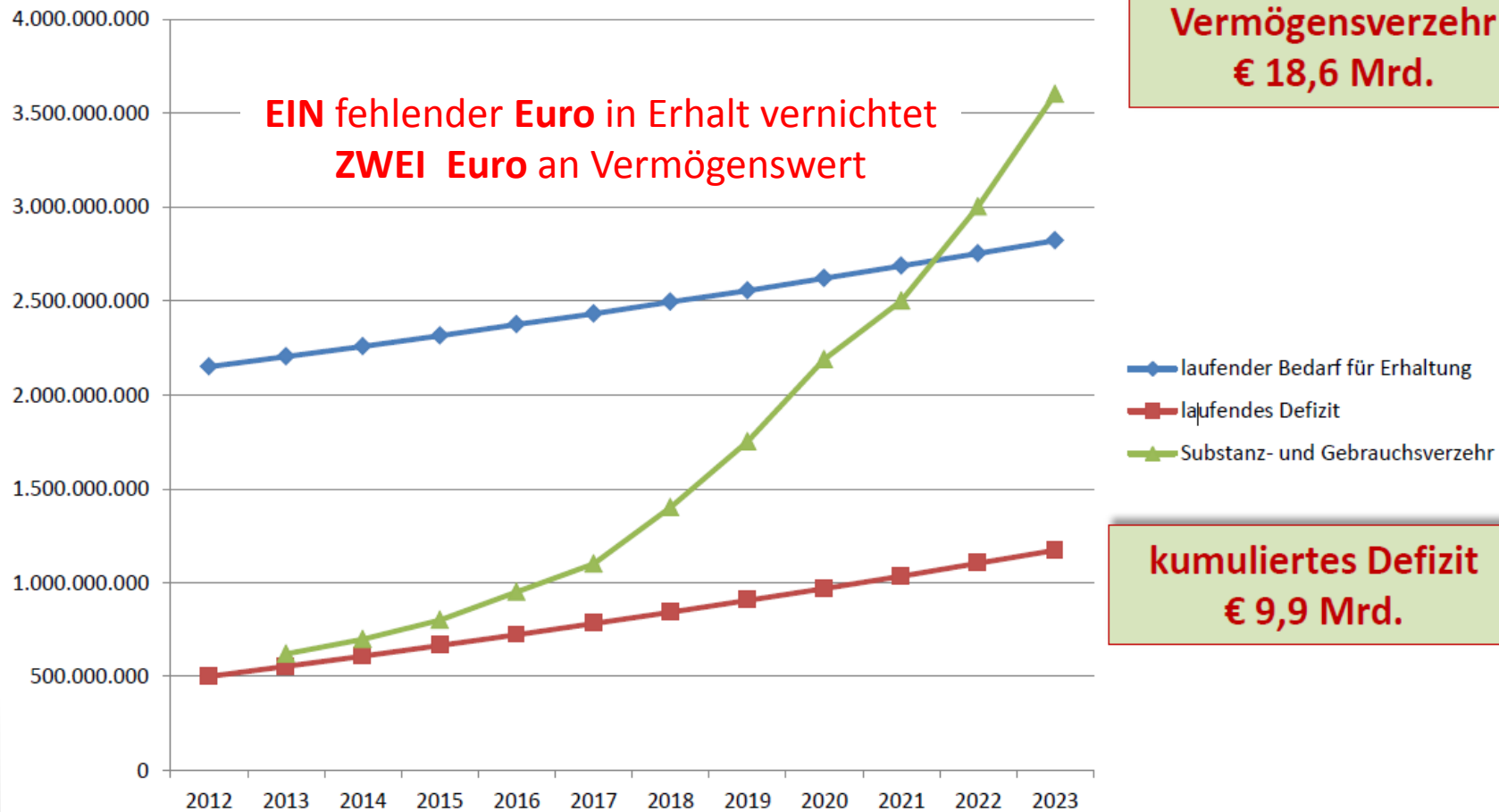
Schritt 3:

Überprüfung auf nationales Recht und EU-Kompatibilität

- EU-Kompatibilität: **GD MOVE (GD Dr. M. Ruete)**
- Nationales Recht: **Anwaltskanzlei OLSWANG LLP**
-

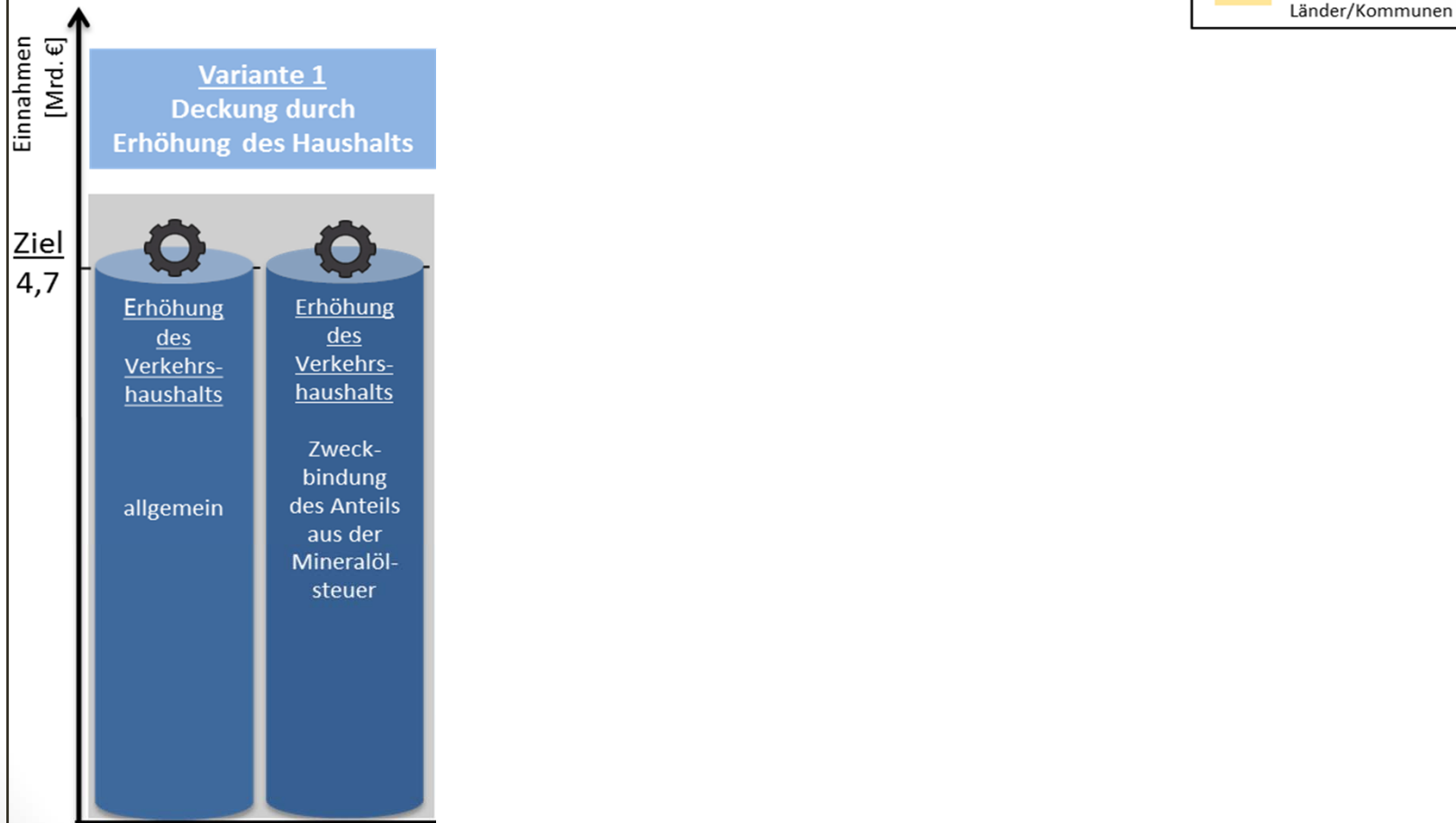
→ Berücksichtigung der Rahmenbedingungen der Finanzierungsinstrumente in die Ausschreibung zur zukünftigen Ausgestaltung des Maut-Systems ab 2015

Zukünftiger Vermögensverzehr: Beispiel Bundesautobahnen



Empfehlungen

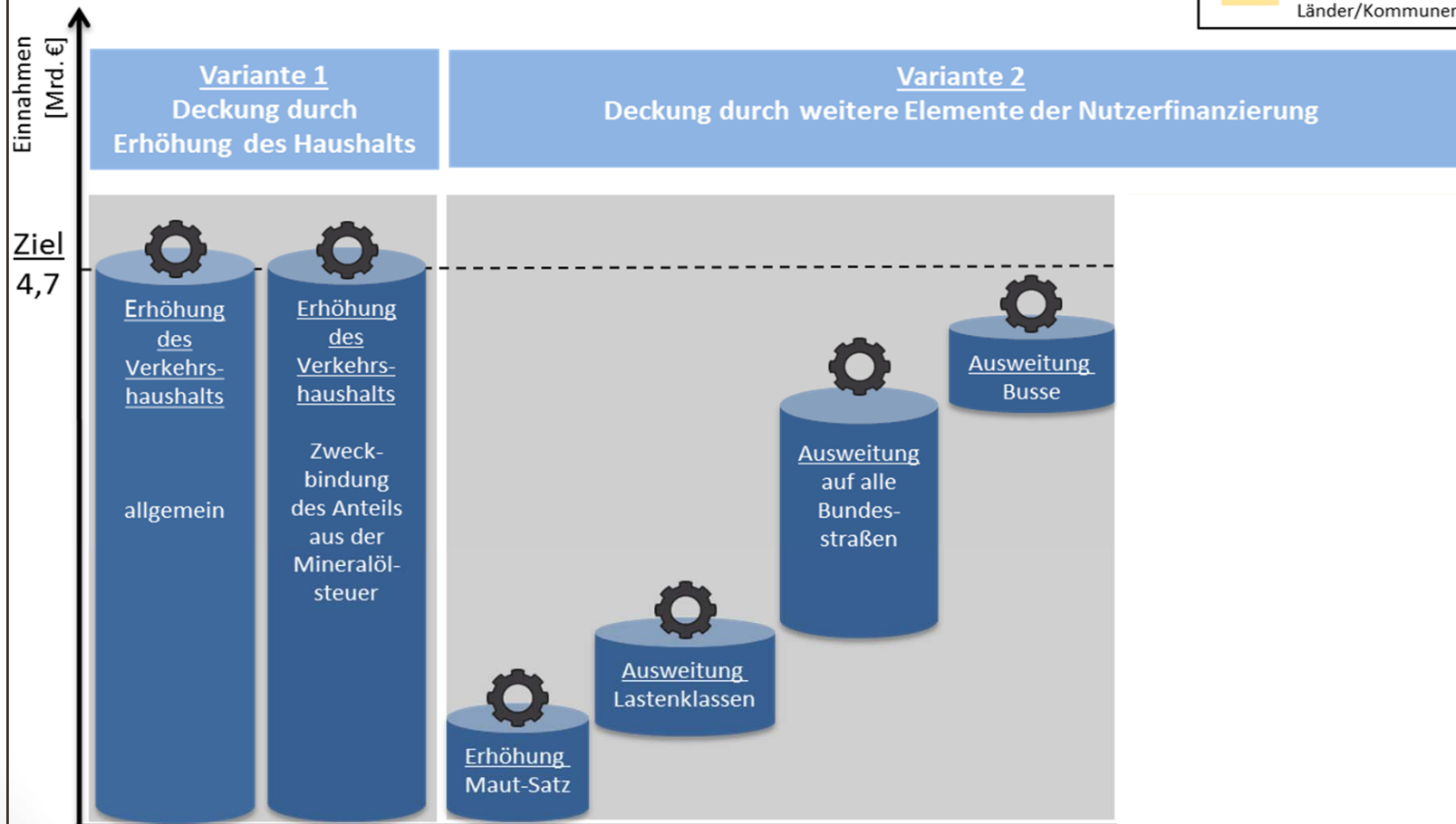
Auswahl an möglichen Finanzierungsvarianten am Beispiel des Verkehrsträgers Straße*



*darüber hinaus sind u.a. weitere Instrumente, wie z.B. die Erhöhung der Mineralöl- oder Kfz-Steuer denkbar

Empfehlungen

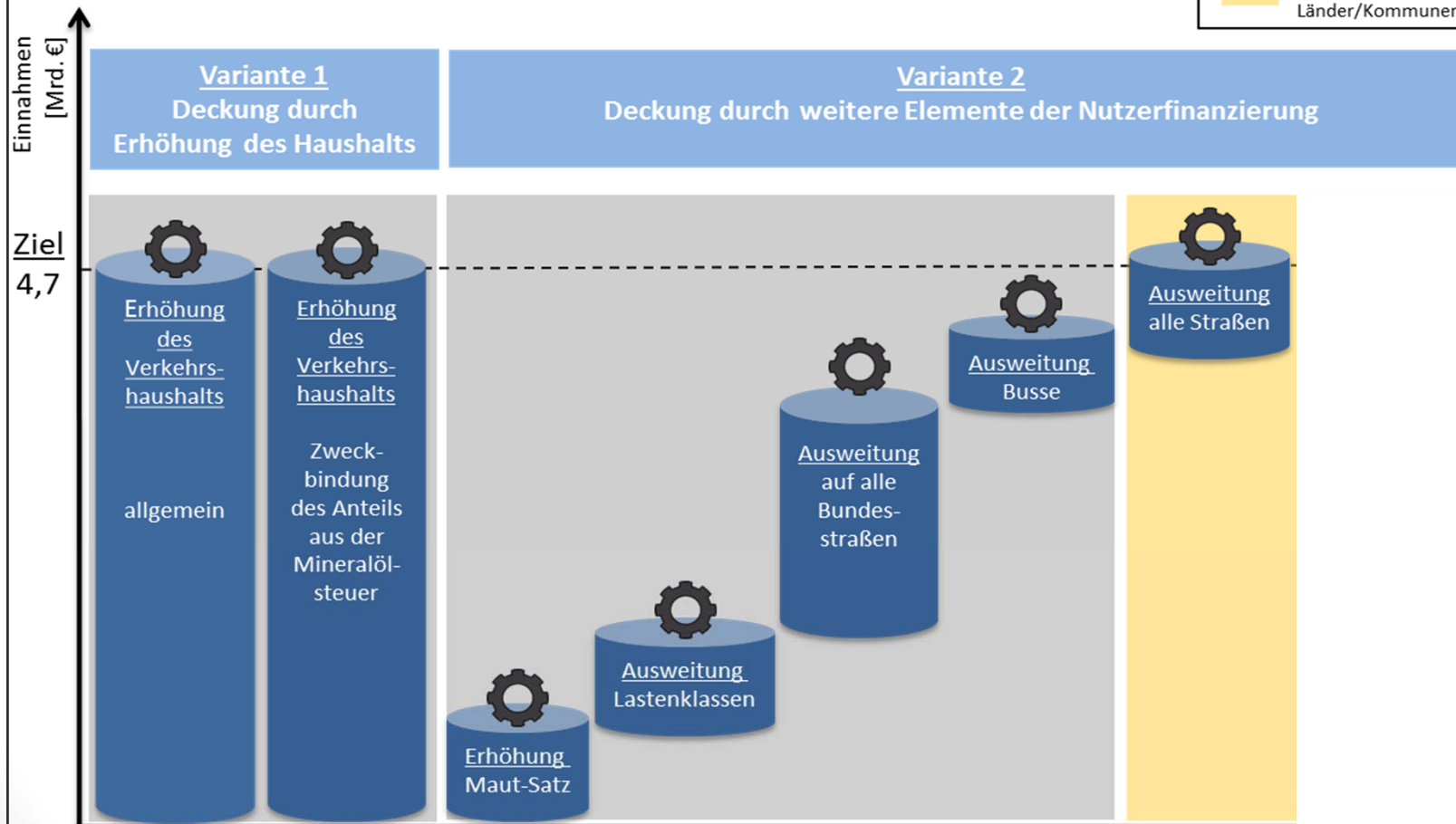
Auswahl an möglichen Finanzierungsvarianten am Beispiel des Verkehrsträgers Straße*



*darüber hinaus sind u.a. weitere Instrumente, wie z.B. die Erhöhung der Mineralöl- oder Kfz-Steuer denkbar

Empfehlungen

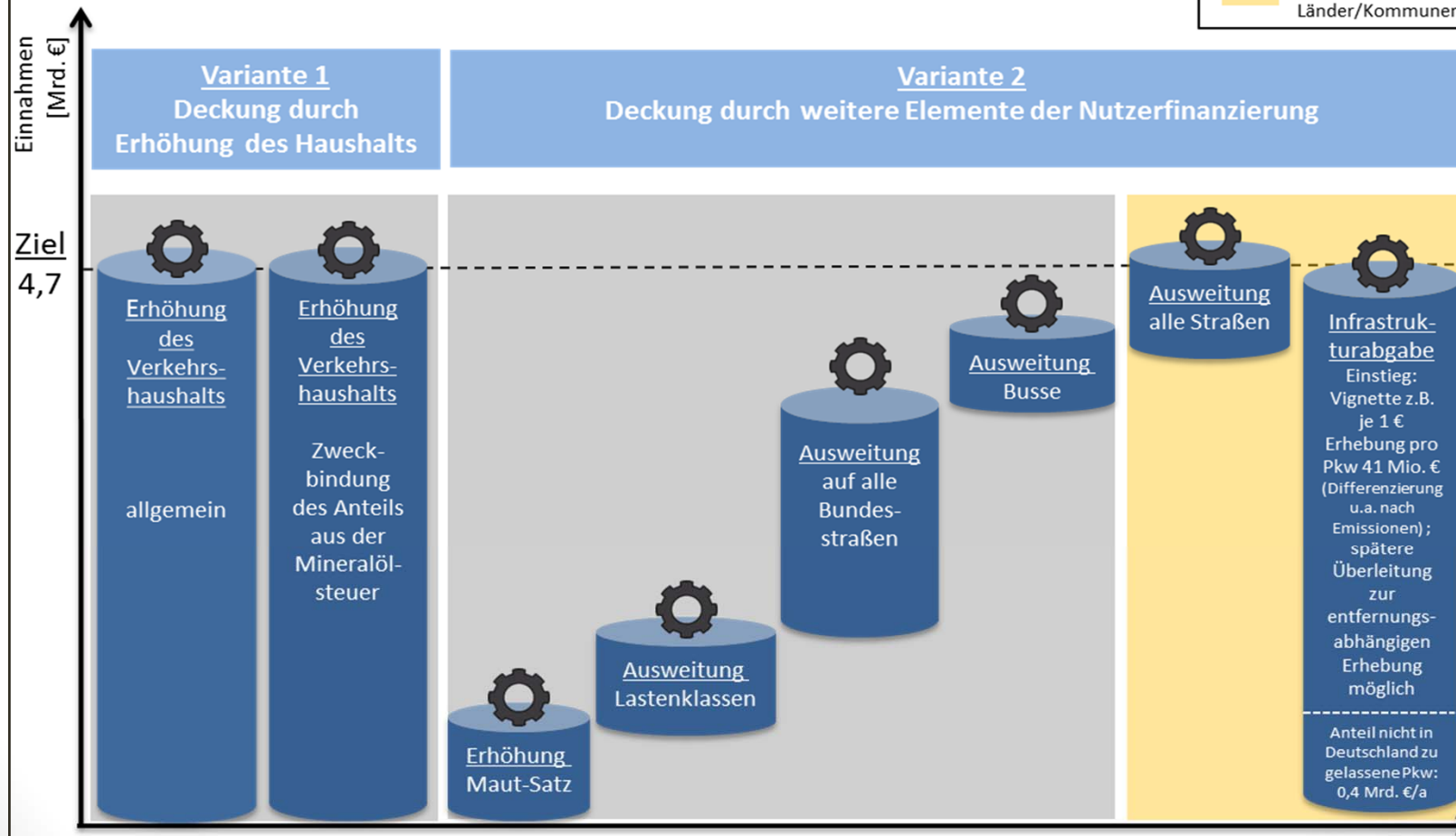
Auswahl an möglichen Finanzierungsvarianten am Beispiel des Verkehrsträgers Straße*



*darüber hinaus sind u.a. weitere Instrumente, wie z.B. die Erhöhung der Mineralöl- oder Kfz-Steuer denkbar

Empfehlungen

Auswahl an möglichen Finanzierungsvarianten am Beispiel des Verkehrsträgers Straße*



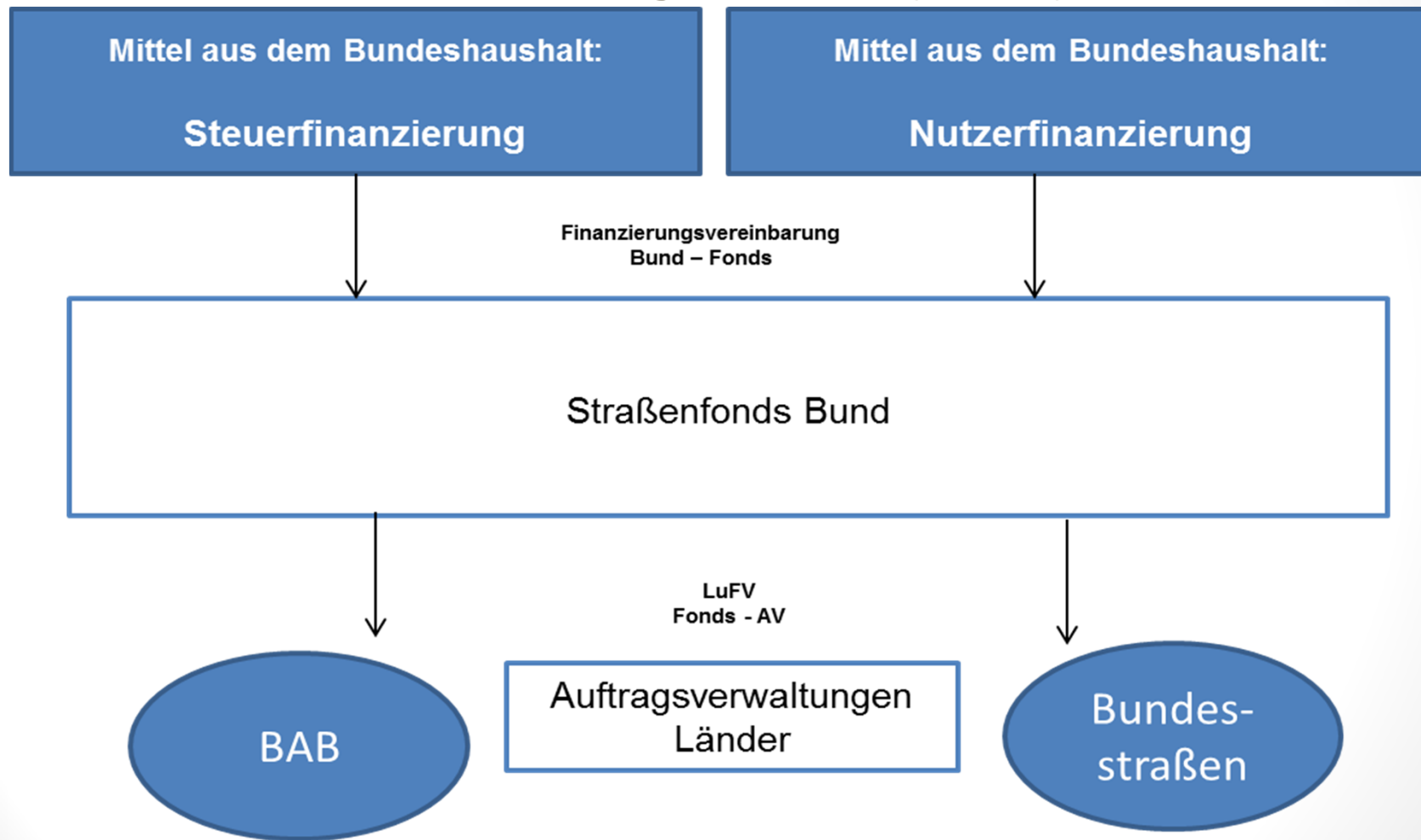
*darüber hinaus sind u.a. weitere Instrumente, wie z.B. die Erhöhung der Mineralöl- oder Kfz-Steuer denkbar

Empfehlungen - Fonds

- Speisung der **Mehreinnahmen in Fonds**
- **Zweckgebunde** Sicherung der Einnahmen
- Gesetzliche und organisatorische Zuordnung von Aufgaben und Verantwortungen
- Sicherung der **Überjährigkeit**
- Hohe **Transparenz**
- **Kombination** von öffentlicher und privater Finanzierung möglich

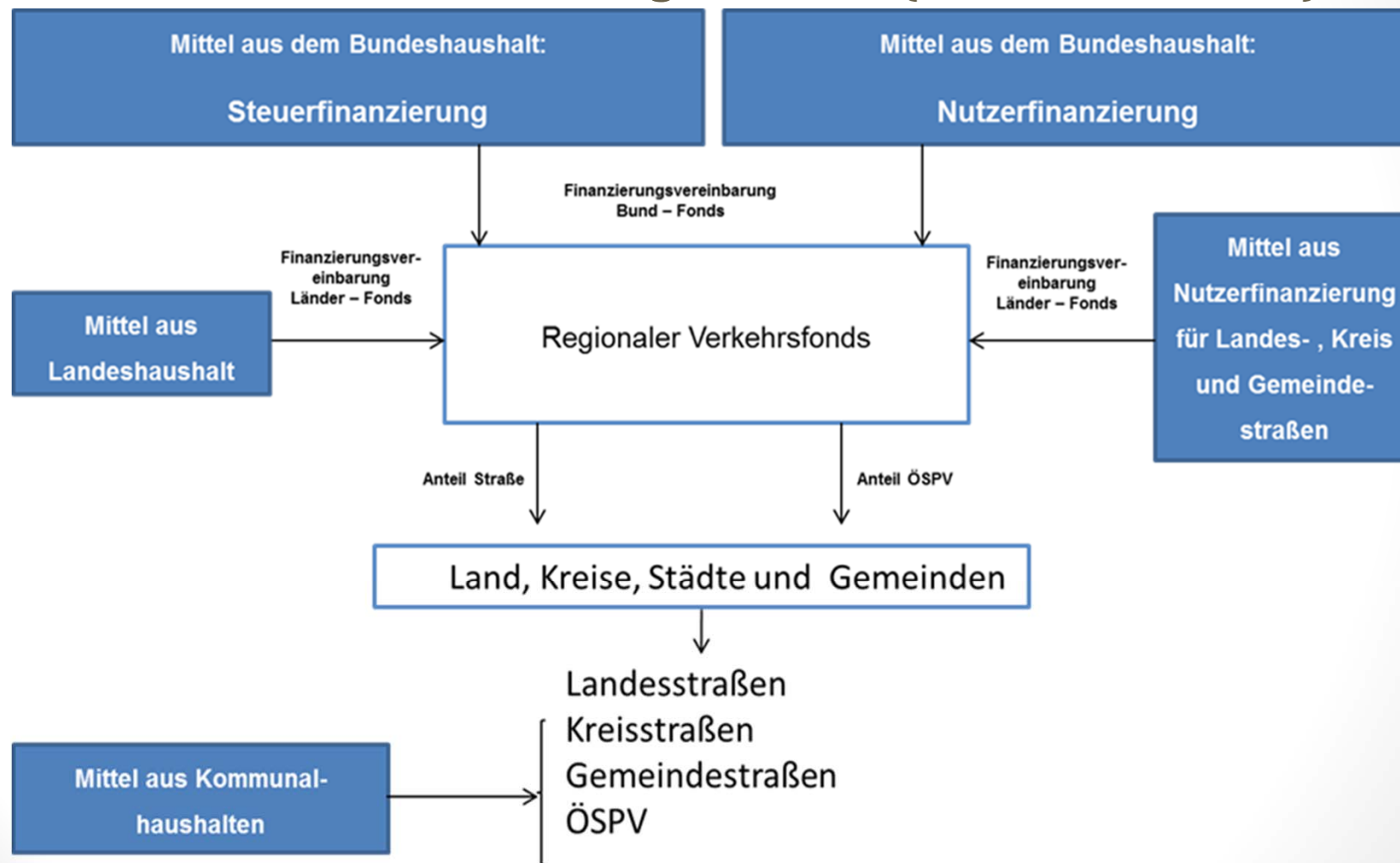
Mögliche Maßnahmen

i. Fonds-Modell zur Sicherung der Mittel (Straße)



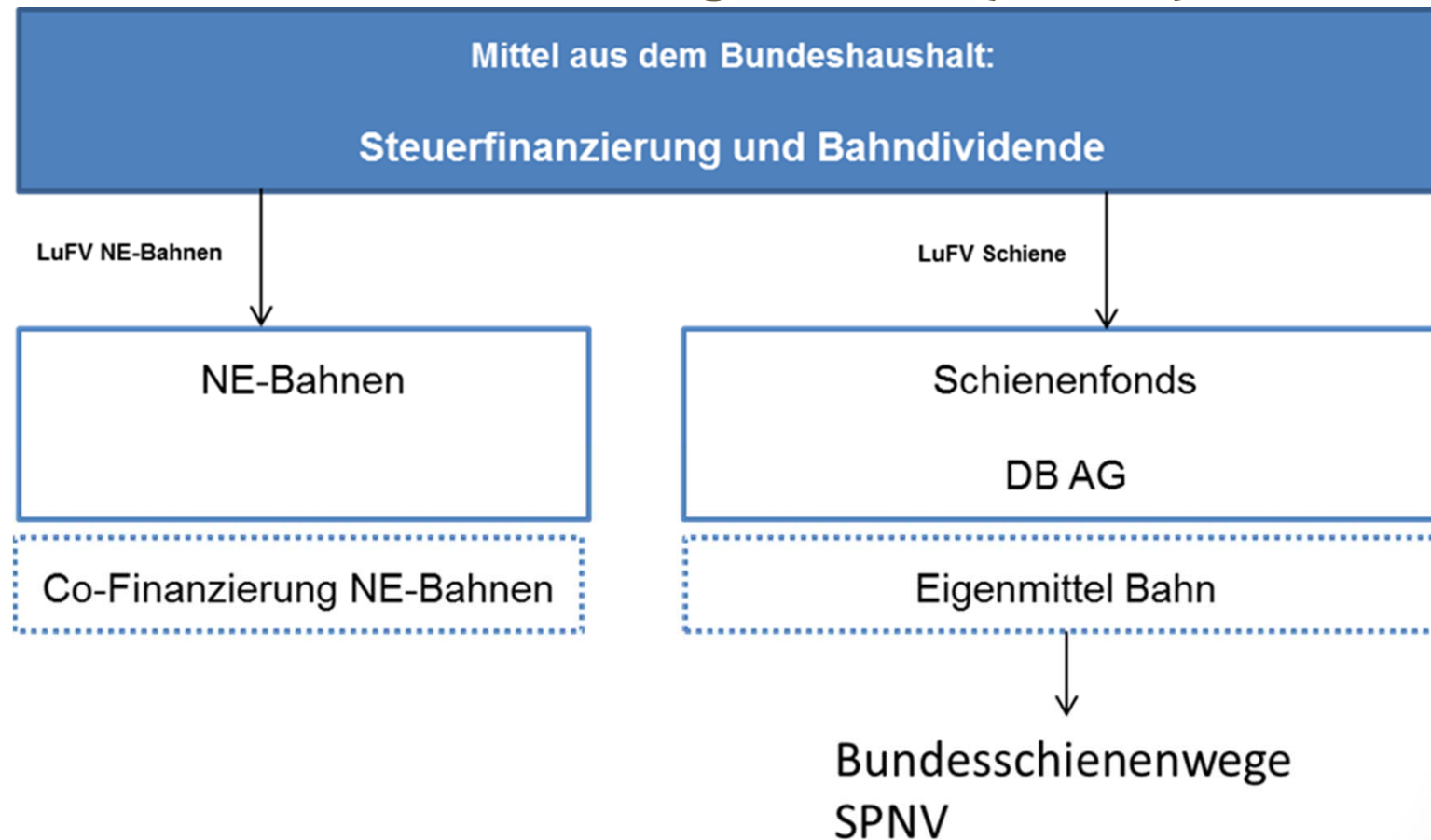
Mögliche Maßnahmen

ii. Fonds-Modell zur Sicherung der Mittel (Straße, kommunal)



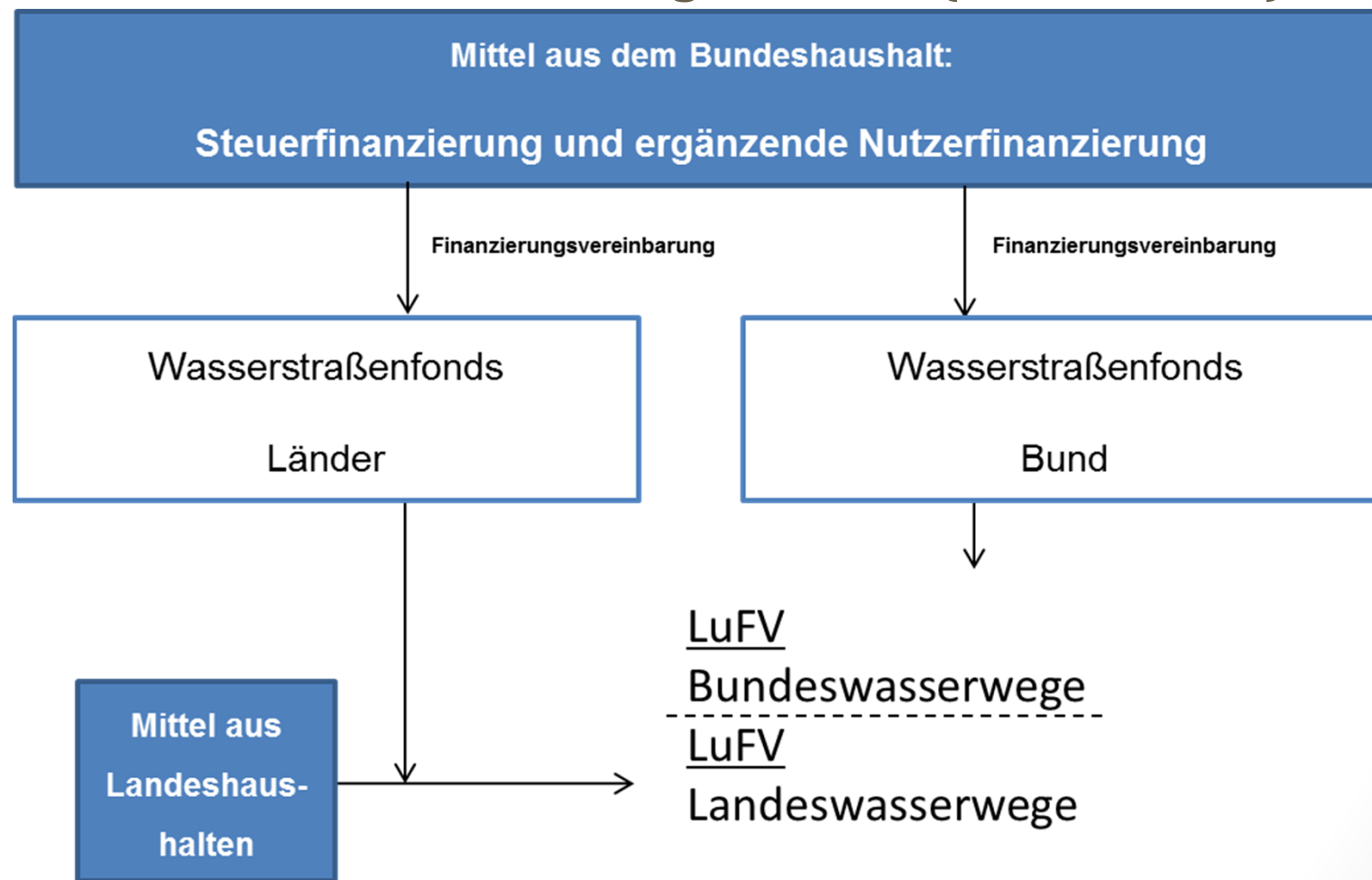
Mögliche Maßnahmen

iii. Fonds-Modell zur Sicherung der Mittel (Schiene)



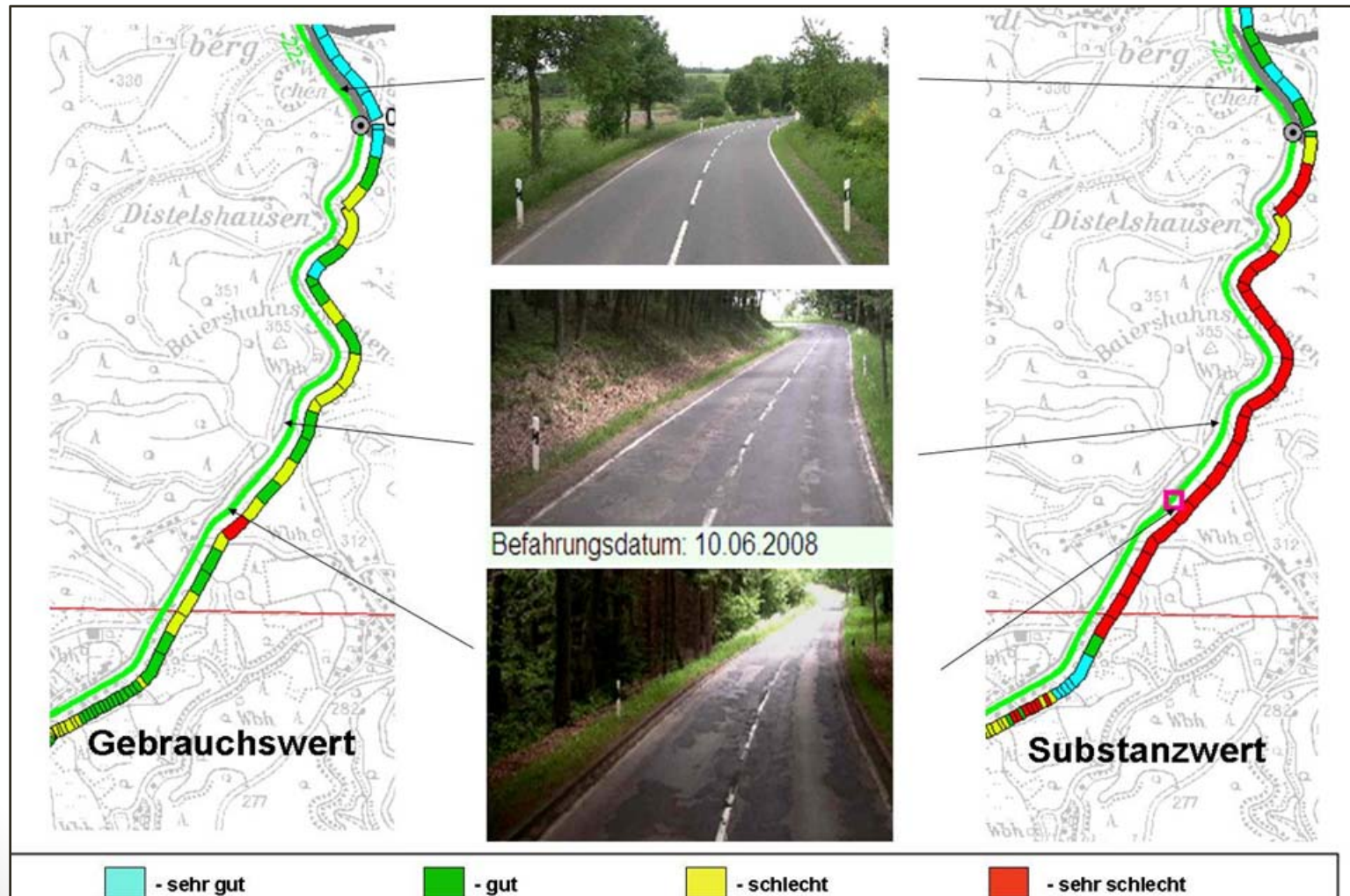
Mögliche Maßnahmen

iv. Fonds-Modell zur Sicherung der Mittel (Wasserstraße)



Empfehlungen - Berichte

- Infrastrukturzustands- und -leistungsberichte



Beschlussempfehlung der Kommission

Die VMK stellt fest:

- Die zukünftige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung erfordert weiter eine eindeutige Verantwortung der öffentlichen Hand für diesen Bereich der Daseinsvorsorge. Hierzu gehören:
 - eine Sicherung der bestehenden Finanzierungsbasis (Verkehrshaushalte sowie GVFG/EntflechtG und RegG),
 - eine Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung sowie die Überprüfung von Standards und
 - für einen Defizitabbau kommen folgende Lösungswege grundsätzlich in Betracht:
 - Variante 1: Deckung durch Erhöhung des Haushaltsanteils
 - Variante 2: Deckung durch weitere Elemente der Nutzerfinanzierung
 - Variante 3: Kombination aus Variante 1 und 2
- Für die Varianten 1 und 2 stehen Instrumente zur Verfügung, die die Möglichkeit einer Differenzierung nach ökonomischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkte zulassen.
- Die Einführung einer Maut für schwere Lkw hat zur gleichzeitigen Absenkung der haushaltsfinanzierten Anteile geführt und damit die Elemente der Nutzerfinanzierung negativ besetzt. Voraussetzung jeglicher Nutzerfinanzierung muss daher eine strikte Zweckbindung der Mittel sein, wobei der steuerfinanzierte Anteil mindestens konstant zu halten ist.

Beschlussempfehlung der Kommission

Die VMK stellt fest:

- Die zukünftige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung erfordert weiter eine eindeutige Verantwortung der öffentlichen Hand für diesen Bereich der Daseinsvorsorge. Hierzu gehören:
 - eine Sicherung der bestehenden Finanzierungsbasis (Verkehrshaushalte sowie GVFG/EntflechtG und RegG),
 - eine Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung sowie die Überprüfung von Standards und
 - für einen Defizitabbau kommen folgende Lösungswege grundsätzlich in Betracht:
 - Variante 1: Deckung durch Erhöhung des Haushaltsanteils
 - Variante 2: Deckung durch weitere Elemente der Nutzerfinanzierung
 - Variante 3: Kombination aus Variante 1 und 2
- Für die Varianten 1 und 2 stehen Instrumente zur Verfügung, die die Möglichkeit einer Differenzierung nach ökonomischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkte zulassen.
- Die Einführung einer Maut für schwere Lkw hat zur gleichzeitigen Absenkung der haushaltsfinanzierten Anteile geführt und damit die Elemente der Nutzerfinanzierung negativ besetzt. Voraussetzung jeglicher Nutzerfinanzierung muss daher eine strikte Zweckbindung der Mittel sein, wobei der steuerfinanzierte Anteil mindestens konstant zu halten ist.

Beschlussempfehlung der Kommission

Die VMK stellt fest:

- Es sind Fonds-Modelle sowie Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen, die einen Rechtsanspruch für die Baulastträger gewährleisten, zu untersuchen. Daraus wäre ausschließlich Erhalt und Betrieb zu finanzieren. Neubaumaßnahmen und deren jeweilige Finanzausstattung bleiben weiterhin eine politische Entscheidung.
- Eine dauerhafte Akzeptanz des Finanzbedarfs der Verkehrsinfrastruktur ist über periodisch anzufertigende Infrastrukturzustands- und -leistungsberichte anzustreben.
- Ausweitungen der Nutzerfinanzierungen im Bereich der Schiene und Wasserstraße (ausschließlich Binnenwasserstraßen) sind zwar denkbar, können aber keine entscheidende Deckung des Defizits gewährleisten, so dass für diese beiden Bereiche ganz überwiegend nur eine Haushaltsfinanzierung in Frage kommt.

Beschluss der VMK (Auszug)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" zur Kenntnis. Sie dankt dem Vorsitzenden der Kommission, Herrn Minister a. D. Dr. Karl-Heinz Daehre und seinem Team für die geleistete Arbeit.
2. Der Bericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" leistet einen wesentlichen Beitrag für die notwendige gesellschaftliche und politische Diskussion über die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland für den ökonomischen und sozialen Zusammenhalt, über die finanziellen Bedarfe insbesondere zur Instandhaltung dieser Infrastruktur und skizziert Lösungsansätze, wie mehr Mittel als bislang für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt, eingenommen und in der praktischen Umsetzung berechenbarer als nach den bisherigen Verfahren verwendet werden können.

Beschluss der VMK (Auszug)

3. Der Bericht verdeutlicht, dass angesichts der permanenten Unterfinanzierung Straße, Schiene, Wasserstraße in Höhe von jährlich mindestens 7,2 Mrd. Euro (Stand 2012) der Wirtschaftsstandort Deutschland und die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger durch einen fortschreitenden Substanzverlust der Verkehrsinfrastruktur ernsthaft gefährdet sind. Er macht deutlich, dass erheblich mehr Finanzmittel als in der Vergangenheit bereitgestellt werden müssen, um diesen Substanzverzehr aufzuhalten und Instandsetzungsrückstände aufzuholen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass Erhalt und bedarfsgerechter Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zentrale Aufgabe staatlicher Daseinsvorsorge ist. Diese Investitionen in die Zukunft unseres Landes dürfen gegenüber anderen Zukunftsinvestitionen nicht zurückgestellt werden. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt, dass für diese wichtige Zukunftsaufgabe deutlich mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen.

Beschluss der VMK (Auszug)

7. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die bereits heute im Verkehrsbereich erzeugten (staatlichen) Einnahmen auf Bundesebene in Erhalt, Ersatz und bedarfsgerechten Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur zurückfließen zu lassen und die Haushaltsansätze für Verkehrsinfrastruktur auf höherem Niveau zu verstetigen.

Beschluss der VMK (Auszug)

9. Die Verkehrsminister sind sich darin einig, dass die gesellschaftliche Akzeptanz erhöht werden muss, insgesamt mehr Mittel für eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur einzusetzen.
10. Die Verkehrsministerkonferenz setzt eine hochrangig besetzte und durch Experten unterstützte Kommission "Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" unter Leitung von Herrn Bundesminister a. D. Kurt Bodewig ein. Im Fokus dieser Kommission sollen vor allem Fragen der Umsetzung der von der bisherigen Kommission vorgeschlagenen Instrumente und Konzepte stehen, insbesondere die vorgeschlagenen Finanzierungsmodelle.
Die Kommission wird gebeten, den Ländern zum 27. September 2013 einen Bericht über die Ergebnisse ihrer Arbeit vorzulegen. Unmittelbar danach wird sich eine Sonder-Verkehrsministerkonferenz mit dem Bericht befassen. Die Finanzierung der Kommission erfolgt anteilig durch den Bund und die Länder.

Ausblick

1. **Parlamentarische Initiative** ergreifen, um aus den Steueraufkommen **langfristig mehr Geld** zu generieren
2. **Ausdehnung der Nutzerfinanzierung** nach den vorgeschlagenen Möglichkeiten
3. Ausdehnung der Nutzerfinanzierung ist im Zusammenhang mit einer **Fonds-Lösung** zu sehen. Die haushaltstechnische Umsetzung der Fonds-Lösung muss noch untersucht werden.
4. Eine dauerhafte Akzeptanz des Finanzbedarfs der Verkehrsinfrastruktur muss notwendigerweise über **periodisch anzufertigende Infrastrukturzustands- und -leistungsberichte** erfolgen.



Vorher- Nachher-Vergleich





DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Kommunaler Spitzenverband in Deutschland und Europa

STRASSE UND STRASSENVERKEHRSRECHT

Bericht der Daehre-Kommission bestätigt Unterfinanzierung der Straßen



19.12.2012 | Brandenburger VMK-Vorsitz endet: Vogelsänger nimmt Abschlussbericht der „Daehre-Kommission“ entgegen

BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



21.12.2012 Daehre-Kommission liefert entscheidenden Beitrag zur Zukunft der Verkehrsinfrastruktur



POLITIK | 20. DEZEMBER 2012

Daehre setzt auf Maut und Verkehrsträger-Fonds

Daehre-Kommission liefert entscheidenden Beitrag zur Zukunft der Verkehrsinfrastruktur

(61)

DIE WELT

Für Straßen und Schienen fehlen sieben Milliarden



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

VDV Die Verkehrs-
unternehmen

STRASSE UND STRASSENVERKEHRSRECHT

**Bericht der Daehre-Kommission bestätigt Unterfinanzierung
der Straßen**

Pressemitteilung, 19.12.2012 (Nummer 45)

**„Vorschläge der Daehre-Kommission sind ein Meilenstein“
VDV sieht sofortige Umsetzung ohne Alternative**



Deutscher
Industrie- und Handelskammertag

**DIHK: Marode Straßen gefährden
Industriestandort Deutschland**

14.01.2013, 13:41 Uhr | t-online.de, dapd

Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister a.D.

**verkehrs 
RUNDschau**

**Bericht der „Daehre-Kommission“ entfacht
Maut-Debatte**

Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt, Wittenberg
22.04.2013

Bericht der Kommission

Der Abschlussbericht der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ ist über die Homepage des Bundesrats abrufbar.

LINK:

http://www.bundesrat.de/nn_8794/DE/gremien-konf/fachministerkonf/vmk/Sitzungen/12-12-19-abschlussbericht-komm-zukunft-vif.html?nn=true

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

info@daehreinfrasturktur.de