

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.
DGB Workshop
02.03.2017

Workshop

Verkehrsinfrastrukturgesellschaft: Fluch oder Segen für Beschäftigung, Autofahrer und Wirtschaft?

Volkswirtschaftliche und politische
Auswirkungen des
Transformationsprozesses

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.

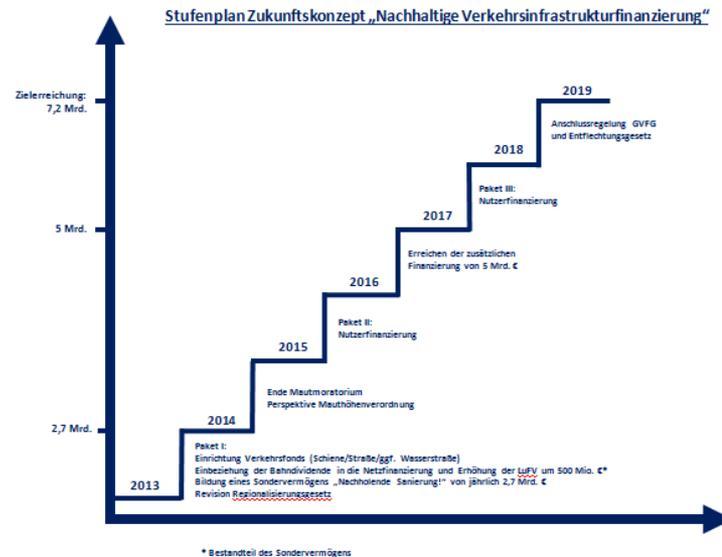
Bodewig I-Kommission
„Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“
2013

Bodewig II – Kommission
„Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“
2015/16

Finanzierung

- Forderung zusätzl. 7,2 Milliarden Euro HH-Mittel bis 2019
- Allein Bedarf nachholende Sanierung (38,5 Milliarden Euro über 15 Jahre, preisindiziert 40 Mrd. € (heute 45 Mrd.€ Bedarf alle Netze)

Stufenplan (Grafik)



Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Massnahmeoptionen im Kommissionsvorschlag
und im 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 vierstreifige Landesstraßen und nachgeordnetem Netz
5. Prüfung einer Einführung der Pkw-Maut für im Ausland zugelassene Fahrzeuge auf EU-Kompatibilität ✓
6. Haushaltstitelerhöhung um 1,25 Mrd. p. a. (Fortschreibung nach 2017)
7. Sonderprogramme z.B. Brücke

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Brückenproblematik:

Zustand der Straßenbrücken in Deutschland:

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

Zustand der Eisenbahnbrücken in Deutschland:

Aktuell sind bundesweit 6.859 Eisenbahnbrücken dringend sanierungsbedürftig,

davon 1.148 nicht sanierbar

Jährlich 1,2 Mrd. €. zusätzlich nur für Brücken.

Investitionsrückstau bei der Schiene rd. 30 Mrd. €

**Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.**

Gesetzentwurf der Bundesregierung:

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes
(Artikel 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f,
143g)**

Gesetzentwurf der Bundesregierung (Begleitgesetze)

**Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen
Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung
haushaltsrechtlicher Vorschriften**

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Gesetzentwurf der Bundesregierung (Begleitgesetze)

Artikelgesetz:

Artikel 13 Gesetz zur **Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen**

Artikel 14 Gesetz zur **Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes**

Artikel 15 Gesetz zu **Überleitungsregelungen zum Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen** und zum Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes sowie steuerliche Vorschriften

Artikel 16 Änderung des **Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes**

Artikel 17 Änderung des **Bundesfernstraßengesetzes**

Artikel 18 Änderung des Gesetzes über die **vermögensrechtlichen Verhältnisse** der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs

Artikel 19 Änderung des **Straßenbaufinanzierungsgesetzes**

Artikel 20 Änderung des **Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes**

Artikel 21 Änderung des **Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Artikel 22 Änderung des **Infrastrukturabgabengesetzes**

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Gesetzentwurf der Bundesregierung (Begleitgesetze)

Konsequenzen der Zentralisierung:

- Doppelstrukturen: Gesellschaft & Bundesfernstraßenamt
- Regionalgesellschaften nach politischen Bedingungen
- Wahrnehmung OptOut – Regelungen durch Bundesländer
- Verlust regionaler Kompetenz an bestehenden Standorten
- Umfangreicher (und zeitaufwendiger) Transformationsprozess

**Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.**

Länderpositionen (Gegenäußerung)

- Übergang der Beschäftigten im Sinne der vereinbarten Leitlinien unter Beteiligung der Personalvertretungen / Gewerkschaften sozialverträglich auszugestalten.
- Für Transformationsprozesses setzt das BMVBI ein beratendes Bund-Länder-Gremium (Einvernehmen mit Länder) ein.
- Vertreter der Personalvertretungen werden einbezogen, soweit Belange der Beschäftigten
 - ÜberleitungsG : Prinzip der Freiwilligkeit für Übergangsbeschäftigte
- Wenn die Bundesregierung den Erfüllungsaufwand des Bundes mit Betriebsbeginn der Gesellschaft privaten Rechts im Jahr 2021 den Wert mit 632 Mio. Euro beschreibt, muss der Bund der die be- und entlastenden Effekte für die Länder aus berechnen.
- Der Bund muss die Versorgungslasten für die von ihm übernommenen Beamtinnen und Beamten tragen.
- Der Bund steht in der Pflicht, alle mit dem Aufgabenübergang verbundenen Lasten zu übernehmen.
- Gilt auch Versorgungslasten, die bisher durch die Aufgabenwahrnehmung durch die Länder entstanden sind.

Prof. Kurt Bodewig Bundesminister a.D.

Länderpositionen (Gegenäußerung)

Der Bundesrat erkennt an, dass sich die MPK gemeinsam mit dem Bundeskanzleramt am 8. Dezember 2016 darüber verständigt haben, dass die verbleibende Auftragsverwaltung insbesondere durch Modernisierung und Entbürokratisierung von Verwaltungsabläufen sowie die Schaffung von klaren Strukturen deutlich vereinfacht werden soll.

„Der Bundesrat weist hierzu auf die von der Bodewig-II-Kommission erarbeiteten Vorschläge, wie eine sichere, nachhaltige, auskömmliche, zugriffssichere und überjährige Finanzierung, eine konsequente Priorisierung und Synchronisierung der Aufgaben, die Minimierung von Transaktionskosten und Unsicherheiten, Weiterentwicklung statt kompletter Umstrukturierung und die Vermeidung aufwändiger Gesetzgebungsverfahren, hin.“

Insbesondere soll zukünftig für die bei den Ländern in der Auftragsverwaltung verbleibende Bundesstraßen ein System weg von der Auftragsverwaltung hin zur Auftragsverantwortung geschaffen werden. Dabei soll der Bund bestellen, finanzieren und kontrollieren, die Länder sollen mit Leistungsanreizen (Bonus-/Malus-Regelungen) planen, bauen, erhalten und betreiben. Im Ergebnis sollte bei der Planung, Bau, Erhalt und Betrieb der Bundesstraßen das Lebenszyklusprinzip gestärkt werden.

**Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.**

Bodewig II- Kommissions- und VMK-Beschluss:
Effizienzsteigerung durch optimierte Strukturen



Makro-ökonomische Effekte bei verzögertem Mittelabfluss

- Ökonomie (Unterlassene Investition pro 1 Mrd. Negativwirkung bei BIP von 1-2 Mrd.)
- Wirtschaftsstandort Deutschland
- Standortauswirkungen (z. B. A 1 Rheinbrücke LEV)
- Verunsicherung der Beschäftigten
- Einschränkung der Fähigkeiten der verbleibenden AV

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

**Herzlichen Dank für die
Aufmerksamkeit**

**Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.**

Regierungsprogramm:

- 5 Mrd. € zusätzliche Investitionsmittel für Verkehrsinfrastruktur des Bundes aus Steuern in der Legislaturperiode
(sowie Sonderprogramme, z.B. Brücken)
- Zusätzl. LKW-Mauteinnahmen von jährlich 2,3 Mrd. € bis 2017 (auf allen Bundesstraßen) (in der Realisierung)
- Maut für nicht in D zugelassene PKWs (Option auf EU-Kompatibilität prüfen)
- Überjährige Finanzierung (HHG-Lösung)
- Dividende DB NetzAG ins Netz reinvestieren
- Unmittelbare Fortführung LuFV Schiene II
- Maßnahmen zum Infrastrukturausbau
- BVWP 2016: Paradigmenwechsel Erhalt vor Neubau
- (Priorität der Ausbauprojekte für Bahnknoten, Lückenschlüsse, Netzstrukturergänzungen und Internationale Verpflichtungen)
- Binnenwasserstraßen: NOK als Priorität
- Nationales Hafenkonzept auf Basis BVWP 2016 trimodal
- Wettbewerbsneutrales einheitliches Gebührensystem für Wasserstraßen

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Investitionsaufwuchs lt. BM Dobrindt:

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.
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. auch nach 2017 fortschreiben

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Ausgangssituation der Kommission Bodewig II

- Die Herausforderungen der Zukunft für die Verkehrsinfrastruktur bestehen im Bereich der Erhaltung, der nachholenden Sanierung sowie des bedarfsgerechten Ausbaus.
- Gemeinsames Ziel ist ein zukunftsfähiges Verkehrsnetz, das in allen Teilen des Landes den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und dem Nachhaltigkeitsanspruch gerecht wird und Deutschland als Wirtschaftsstandort voranbringt.
- Bund und Länder haben hier eine gemeinsame Verantwortung.

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Verkehrsinfrastruktur im Kontext

- Lösungsvorschlag der Kommission
 - Prozessoptimierung
von der Auftragsverwaltung zur Auftragsverantwortung
 - Finanzierung des Bestands- und Bedarfsnetzes
 - Finanzierungsgesellschaft für die laufenden Maßnahmen
 - Finanzierung der Beseitigung des Substanzverlustes
- Empfehlung an die Verkehrsminister

Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Finanzierungsgesellschaft als zentrale Kapitalsammelstelle für

- Lebenszyklusorientierte Mittelbereitstellung
- Überjährigkeit
- Zweckbindung
- Flexibilität über Höhe zum jeweiligen Zeitpunkt bzw. –raum
- Zugriffsfestigkeit

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
Gewerkschaften und Wirtschaft !

Zusätzliche Nutzerfinanzierung muss durch
strukturelle Reformen ergänzt werden !

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.

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

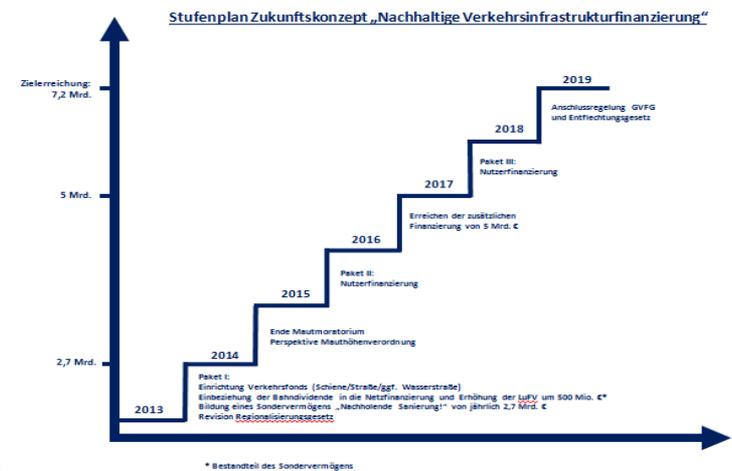
im KV. FöKo III bis 2019

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),

- **Nutzerfinanzierungsoptionen:**

- 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**



Technische Universität
Braunschweig
Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D.

Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit

Ich freue mich auf die Diskussion