

Beschlussesempfehlungen der Bodewig-Kommission „Nachhaltige Verkehrs- infrastrukturfinanzierung“

Mit ZDS-Monitor Nr. 46/13 vom 28. August 2013 hatten wir Sie über die Verbändeanhörung der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ der Verkehrsministerkonferenz unter Vorsitz von Kurt Bodewig, Bundesverkehrsminister a.D., informiert.

Für die heutige Sondersitzung der Verkehrsministerkonferenz hat die Bodewig-Kommission ihre Beschlussesempfehlungen vorgelegt.

Zur schrittweisen Sicherung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur schlägt die Bodewig-Kommission vor, dass aus den verschiedenen Steuereinnahmen des Verkehrsbereichs (u.a. KfZ-Steuer, Mineralölsteuer) künftig deutlich mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden. Was nicht aus dem Haushalt finanziert werden kann, muss aus Instrumenten der Nutzerfinanzierung realisiert werden.

I. Sicherung weiterer 2,7 Mrd. € an Haushaltsmitteln in einem **Sondervermögen** „nachholende Sanierung“ (38,5 Mrd. € über 15 Jahre auf Basis 2012) für Straße, Schiene und Wasserstraße zur Aufholung des Nachholbedarfs u.a. auch die Brücken und Schleusensanierung (Paket 1).

II. Der **Stufenplan** sieht folgende Schritte vor:

2014

Einrichtung der Infrastrukturfonds für Straße, Schiene und Wasserstraße

Einbeziehung der Bahndividende in die Netzfinanzierung und die Erhöhung der LuFV um weitere 500 Mio. € als Bestandteil der Haushaltserhöhungen unter I.

2015

Endet das Mautmoratorium mit der Perspektive der Weiterentwicklung der Lkw-Maut.

2016

Reduzierung der Lücke der laufenden Unterfinanzierung um weitere 2,3 Mrd. € als zweite Stufe bis Ende der 18. Legislaturperiode mit einem Paket aus zweckgebundener, überjähriger und zugriffsfester Nutzerfinanzierung (Paket 2).

2017

Angestrebte zusätzliche Finanzierung - für Erhalt und Sanierung - in Höhe von 5 Mrd. € soll erreicht werden (Paket 1 und 2).

2018

Drittes Paket aus zweckgebundener, überjähriger Nutzerfinanzierung, um die dann noch verbleibende Lücke auf Basis der dann neu gewonnenen Faktenlage, Effizienzgewinne und Preissteigerungen bis spätestens 2019 zu schließen.

2019

Realisierung der Anschlussregelungen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz.

Alle technischen Erhebungsformen der Nutzerfinanzierung sind auf Kostenreduktion zu

prüfen und das angemessene Verhältnis von Systemkosten und Nettoeinnahmen sicherzustellen.

Für die Nutzerfinanzierungspakete gibt es folgende **Optionen**:

- Eine Ausweitung der entfernungsabhängigen Lkw-Maut auf alle **Bundesstraßen** erbringt 2,3 Mrd. €. Die Realisierung dauert ca. 3 Jahre.
- Die weitere Einbeziehung von Lkw ab 7,5 t auf diesem Netz erbringt 0,6 Mrd. € und ab 3,5 t zusätzlich rund 0,3 Mrd. €.
- Eine Ausweitung auf das **nachgeordnete Netz**, beginnend mit den Landesstraßen, bringt zusätzlich rund 0,8. Mrd. € bei Lkw ab 12 t.
- Die zusätzliche Einbindung von Lkw ab 3,5 t auf dem nachgeordneten Netz erbringt weitere 0,4 Mrd. € an Einnahmen. Die Einbindung ist mit einer Vorlaufzeit von über einer Wahlperiode zu kalkulieren.
- Hinsichtlich der Neuschaffung von Gebühren/Abgaben für Pkw gilt, dass diese EU-rechtskonform sein müssen. Die Einführung einer Fernbusmaut ist im Zusammenhang mit dieser Frage zu prüfen.