



Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Vorbericht  
110. Sitzung  
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr  
am 2. September 2015 in Jüchen

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf  
Kaiserswerther Straße 199-201  
40474 Düsseldorf  
Telefon 0211 • 4587-1  
Telefax 0211 • 4587-211  
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de  
pers. E-Mail:  
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

**TOP 6: Perspektiven der Verkehrswegefinanzierung**  
BE: Geschäftsstelle

Aktenzeichen: III N 5 Th/Da  
Ansprechpartner:  
Geschäftsführer Gerbrand  
Hauptreferent Thomas  
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

13. August 2015

## 6.1 Straßeninfrastrukturen

**6.1.1** Der Investitionsrückstand bei kommunalen Straßen, Wegen, Plätzen und Brücken hat nach Angaben des DStGB insgesamt eine Summe von annähernd 36 Mrd. Euro erreicht. Rund zwei Drittel der Straßeninfrastruktur in Deutschland befinden sich in der Baulast der Kommunen. Von den über 920.000 Kilometern Straße in Deutschland sind weit über 600.000 Kilometer kommunale Straßen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Juli 2015 ein Investitionspaket mit Projekten für Bundesfernstraßen vorgestellt, die sofort gestartet werden können. 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. Damit werden die Vereinbarungen aus dem Koalitionsvertrag der Großen Koalition umgesetzt.

Die Mittel stammen u.a. aus der Ausweitung der Lkw-Maut sowie aus zusätzlichen Haushaltsmitteln 2016. Bislang stellt der Bund jährlich 10,5 Mrd. Euro für Investitionen im Verkehrsbereich zur Verfügung. In den Bundeshaushalt fließen Mittel aus den im Verkehrsbereich erhobenen Steuern und Abgaben, vor allem der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer aus dem motorisierten Straßenverkehr. In den nächsten Jahren werden nach den Vereinbarungen der Großen Koalition fünf Mrd. Euro für Schienen, Straßen und Wasserstraßen verausgabt. Mittels Nachtragshaushalt 2015 hat die Bundesregierung zudem die Grundlage für eine Investitionsoffensive („10 Mrd. Euro-Paket“) geschaffen, mit der von 2016-2018 3,1 Mrd. Euro für Zukunftsinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Aus dem Brückenmodernisierungsprogramm stehen in den Jahren 2015-2018 insgesamt weitere rund 1,5 Mrd. Euro bereit. Alle Sanierungsmaßnahmen bei Brücken, die Baurecht erhalten, werden nach Informationen des Bundesverkehrsministeriums in das Brückenmodernisierungsprogramm aufgenommen und finanziert. Dadurch steigt die Finanzierung schrittweise auf rund 14 Milliarden Euro im Jahr 2018.

Die „Projektliste Neubeginne“ enthält 72 Projekte, die neu begonnen oder weitergebaut werden können. Bayern erhält 621 Millionen Euro, Baden-Württemberg 537 Mio. Euro, Hessen 390 Mio. Euro, Rheinland-Pfalz 293 Mio. Euro. Für Nordrhein-Westfalen sieht die Projektliste insgesamt 128 Mio. Euro vor, die sich wie folgt verteilen:

B 56 Ortsumgehung Vettweiß/Soller (10 Mio. Euro), B 58 Ortsumgehung Beckum (23), B 221 Ortsumgehung Wassenberg (30), B 265 Ortsumgehung Hürth/Hermülheim (30), B 265 Ortsumgehung Hürth/Hermülheim - Köln/Militärring (12) und B 611 Vlotho/Exter - Löhne/Wittel (A 2-L 860) (23 Mio. Euro).

Nicht überraschend wird in NRW kontrovers die Frage diskutiert, wer diese geringe Zahl zu verantworten hat. Verkehrsminister Groschek macht die schwarz-gelbe Koalition, die von 2005-2010 regiert hat, verantwortlich. In dieser Zeit waren beim Landesbetrieb Straßen.NRW deutliche Personaleinsparungen im Planungsbereich vorgenommen worden. Der damalige Verkehrsminister Wittke erklärt dazu, infolgedessen seien aber Aufträge konsequent an private Büros vergeben worden. Diese Vergabep Praxis habe Verkehrsminister Voigtsberger aufgegeben. Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat inzwischen wieder zusätzliche Ingenieure eingestellt. 2014 konnten sodann 95 Millionen Euro mehr (insgesamt 976 Mio. Euro) für Bundesfernstraßen abgenommen werden als zunächst geplant, während 2013 noch 48 Mio. Euro an den Bund zurückgezahlt werden mussten, weil nicht genügend Projekte fertiggeplant waren.

### **6.1.2 Einschätzung der Geschäftsstelle**

Aus Verbandssicht ist zunächst die Erhöhung des Investitionsvolumens zu begrüßen. Von der Verbesserung der überörtlichen Straßeninfrastruktur profitieren Wirtschaft und Bevölkerung in den Städten und Gemeinden. Gerade der Bau von Ortsumgehungen wird seitens des Verbandes seit vielen Jahren unterstützt, weil stark frequentierte Ortsdurchfahrten vielfach die kommunale Entwicklung hemmen.

Der Bund darf aber nicht aus seiner gesamtstaatlichen Verantwortung auch für die kommunalen Straßen entlassen werden und muss sich viel stärker bei der kommunalen Verkehrsinfrastruktur engagieren.

## **6.2. Sachstand der derzeit diskutierten Finanzierungsmodelle**

### **6.2.1 LKW-Maut**

Das Präsidium des StGB NRW hat sich für eine konsequent umgesetzte LKW-Maut ausgesprochen, weil der Verschleiß des Straßennetzes fast ausschließlich auf Schwerlastverkehre zurückzuführen ist. Es begrüßt deshalb, dass die LKW-Maut ab dem 1. Oktober 2015 auch für Fahrzeuge mit mehr als 7,5 Tonnen Gesamtgewicht gelten soll und nicht mehr wie bisher nur für Schwerlastverkehr ab 12 Tonnen.

Aus kommunaler Sicht ist die Beschränkung der LKW-Mauterhebung auf Bundesautobahnen und einige Bundesfernstraßen aber nicht ausreichend. Vielmehr muss beispielsweise über eine Vignettenlösung sichergestellt werden, dass auch die Benutzung kommunaler Straßen kostenpflichtig wird. Dies würde zum einen Mautausweichverkehre verhindern und zum anderen eine verlässliche Einnahmequelle zugunsten der Kommunalstraßen eröffnen.

### **6.2.2 PKW-Maut**

Das Verkehrsministerium verschiebt den Start der Pkw-Maut, der für 2016 vorgesehen war, wegen eines Vertragsverletzungsverfahrens, das die EU-Kommission gegen Deutschland einleitet, auf unbestimmte Zeit. Die EU klärt in diesem Verfahren, ob ein Mitgliedstaat gegen EU-Recht verstoßen hat. Das ist der Fall, wenn der Staat europäisches Recht verletzt oder seine Verpflichtungen aus dem Unionsrecht nicht erfüllt. Zunächst setzt die EU-Kommission eine Frist, bis wann ein Staat Abhilfe schaffen muss. Dann könnte eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) folgen. Liegt ein Vertragsverstoß vor, muss der beklagte Staat diesen beheben. Andernfalls kann das Gericht Geldstrafen verhängen.

Aufgrund des zu erwartenden längeren Zeitlaufs eines solchen Verfahrens mit ungewissem Ausgang ist nach Einschätzung des Verkehrsministeriums bis auf weiteres eine Entscheidung für eine Betreiberfirma der Maut nicht möglich. Die Vorbereitungen für die Einführung sollen jedoch wie geplant weiter laufen; eine Ausschreibung soll vorbereitet werden. Eine Auswahl des Betreibers soll jedoch erst nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofes erfolgen.

### **6.2.3 Einschätzung der Geschäftsstelle zu Maut**

Die bisherigen Überlegungen zur PKW-Maut sind politisch, rechtlich und finanziell unausgegrenzt. Die rechtlichen Risiken auf Bundes- und EU-Ebene, das Verhältnis von Aufwand für die Erhebung der Maut zu den Einnahmen sowie die Höhe der Einnahmen selbst sind nicht zufriedenstellend geklärt. Zudem muss bei allen nutzerorientierten Refinanzierungsüberlegungen eine angemessene Beteiligung der Kommunen an den Einnahmen sichergestellt werden.

Insbesondere im Hinblick auf die Kritik von Bundesländern mit Grenzregionen hat der Bundestag beschlossen, dass nicht, wie ursprünglich angedacht, sämtliche Straßen mautpflichtig werden, sondern nur für die Nutzung von Autobahnen und Bundesstraßen eine PKW-Maut erhoben werden soll. Dies ist nicht zu akzeptieren, weil damit weiterhin keine rechtssichere Finanzierungslösung für die Kommunalstraßen in Sicht ist. Der kommunale Anteil von über zwei Dritteln aller Straßen in Deutschland muss sich aber in der Verteilung der Erlöse aus den einzelnen Finanzierungsinstrumenten widerspiegeln.

Mit Maut-Einnahmen allein ist der Sanierungsstau im Straßennetz ohnehin nicht aufzulösen. Das Präsidium des StGB hat in seinen Beschlüssen vom 13.03.2013 und vom 21.11.2014 die Forderungen an den Bund adressiert, eine dauerhafte, verlässliche und ausreichende Gemeindeverkehrsfinanzierung sicherzustellen und die Mittel zweckgebunden für den kommunalen Straßenbau bereitzustellen. Denn der Bund dürfe nicht aus seiner gesamtstaatlichen Verantwortung auch für die kommunalen Straßen entlassen werden.

Als eine Handlungsoption, die weiterverfolgt werden sollte, hat es einen „Infrastrukturfinanzierungsfonds“ angesehen. Die Verkehrsminister der Länder haben ebenfalls die Bundesregierung aufgefordert, zügig eine Lösung vorzulegen, eventuell durch Umwandlung des Solidaritätszuschlags in eine Infrastrukturabgabe nach 2019. Diesen Forderungen muss jetzt mit neuer Dynamik Rechnung getragen werden.

### **6.2.4 Privatfinanzierungsmodelle**

Aktuell werden 11 sogenannte ÖPP-Projekte gestartet, in denen verstärkt auf die Beteiligung privater Investoren gesetzt werden soll. Eines davon betrifft Nordrhein-Westfalen, und zwar der sechsstreifige Ausbau der BAB 57 zwischen Köln und Moers.

### **6.2.5 Einschätzung der Geschäftsstelle zu Privatfinanzierungsmodellen**

Überlegungen zu Privatfinanzierungsmodellen hat die Geschäftsstelle immer äußerst kritisch begleitet. Bislang steht der Beweis aus, dass eine private Vorfinanzierung den Steuerzahler nicht sogar teurer zu stehen kommt.

Das Bundesverkehrsministerium kündigt seit einiger Zeit ein Gutachten zu solchen Fragen an, das aber noch nicht vorliegt. Nach Einschätzung des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU) zeigt die Erfahrung in Großbritannien, dass die Straßeninfrastruktur in einem deutlich schlechteren Zustand ist, weil die dortige Regierung in der Vergangenheit versucht hat, sie maßgeblich über Privatisierungen zu sanieren.

### 6.3 Regionalisierungsgesetz

Die Bundesländer erhalten auf der Grundlage des Bundesregionalisierungsgesetzes zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sogenannte Regionalisierungsmittel. Seit 2008 wurden diese Mittel ausgehend von einem Betrag von 6,675 Mrd. Euro mit 1,5 % ab dem Jahr 2009 dynamisiert. Derzeit beträgt die Höhe der Mittel ca. 7,3 Mrd. Euro. Da keine Revision in 2014 erreicht werden konnte, wurde die bestehende Regelung um ein Jahr fortgeschrieben und für 2015 die Zuweisung an die Länder entsprechend mit dem Faktor 1,5 Prozent dynamisiert. Die Revision der derzeit gültigen Regelung soll für den Zeitraum ab 2016 erfolgen.

Über die weitere Zukunft der Mittel gibt es unterschiedliche Auffassungen bei Bund und Ländern. Der Bund hat das Interesse, die künftig auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes an die Länder zu zahlenden Mittel für den Nahverkehr (vorrangig den Schienenpersonennahverkehr) als Teil der breiteren Bund-Länder-Finanzverhandlungen zu behandeln. Sein Ziel ist offenbar eine völlige Neuregelung.

Länder und Kommunen fordern eine Anhebung des Grundbetrages zum 1.1.2015 auf 8,5 Mrd. Euro und eine Dynamisierung von 2,0 % p.a.

Der Bundestag hat kurz vor der Sommerpause den Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Es regelt insbesondere die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Schiene. Danach sollen die Länder in diesem Jahr 7,408 Milliarden Euro aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes erhalten, um damit den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu finanzieren.

Über weitere Entwicklungen kann in der Sitzung berichtet werden.