

Finanzierung des Fernstraßennetzes aus Sicht des Landes Baden-Württemberg

Dipl.- Ing. Gert Klaiber
Abteilungsleiter Straßenwesen





Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg

- ❖ Bundesautobahnen 12.600 km, davon in BW 1.040 km (8,3 %)
- ❖ Bundesstraßen 40.700 km, davon in BW 4.370 km (10,7 %)
- ❖ Anteil Verkehrsaufkommen Straße
Individualverkehr rd. 60 %, plus ca. 10 % bis 2025
Güterverkehr rd. 70 %, Zunahme bis zu 80 % bis 2025
- ❖ Durchschnittliche Verkehrsbelastung Baden-Württemberg
Autobahnen 57.000 Kfz/Tag (20 % über Bundesdurchschnitt)
Bundesstraßen 13.000 Kfz/Tag (45 % über Bundesdurchschnitt)
- ❖ Bedarfsplan 2001-2015
Vordringlicher Bedarf bundesweit 51,5 Mrd. Euro
Vordringlicher Bedarf BW rund 6 Mrd. Euro
Landesanteil Bedarfsplanmaßnahmen BW 12,1 %



Umsetzungsgrad des Bedarfsplans bis Ende 2008 *)

- ~ Bundesweit ~ 43 %
- ~ Alte Bundesländer ~ 35 %
- ~ Neue Bundesländer ~ 62 %

- ~ **Baden-Württemberg ~ 30 %**

*) Neuere bundesweite Zahlen nicht verfügbar,

Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2001 bis 2015

(5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, Oktober 2004)

- **Vordringlicher Bedarf (VB)**
163 Projekte in Baden-Württemberg rd. 6,0 Mrd. € *)**)
(Investitionskosten rund 7,6 Mrd. €, Stand 2009)

- **Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)**
26 Projekte in Baden-Württemberg rd. 0,8 Mrd. € **)
(Investitionskosten rund 1,0 Mrd. €, Stand 2009)

*) Einschließlich Refinanzierungsanteile rd. 0,5 Mrd. €

***) Kostenstand 2001

Umsetzung des Bedarfsplans in Baden-Württemberg

- | | |
|---|-------------------------------|
| ✘ Investitionen von 2001 bis 2009 | ca. 1,9 Mrd. € ^{*)} |
| ✘ Restfinanzierung der laufenden Vorhaben ab 2010 | ca. 1,0 Mrd. € ^{**)} |
| ✘ Planfestgestellte Vorhaben ohne Finanzierung | ca. 0,8 Mrd. € ^{**)} |
| ✘ Vorhaben im Rechtsverfahren (i.d.R. Planfeststellung) | ca. 0,8 Mrd. € ^{**)} |
| ✘ Vorhaben in Planung oder ohne Planung | ca. 2,2 Mrd. € ^{**)} |
-
- ✘ Vorhaben mit einem Gesamtvolumen von rund 5 Mrd. € wären noch zu finanzieren
 - ✘ Finanzierung während der Restlaufzeit des Bedarfsplans bis 2015 ist nicht möglich

^{*)} ohne Refinanzierungskosten der privat vorfinanzierten Vorhaben (rd. 0,5 Mrd. €)

^{**)} gegenüber 2001 fortgeschriebener Kostenstand

Investitionsbedarf für Aus- und Neubau in BW (Bedarfsplanmaßnahmen VB)

- ❖ Finanzierungsbedarf der laufenden Vorhaben einschl. Maßnahmen der Konjunkturprogramme rd. 400 Mio. € pro Jahr
- ❖ Sonderfinanzierung Albaufstieg im Zuge der A 8 rd. 500 Mio. €
- ❖ Verfügungsrahmen Mittelfristige Finanzplanung rd. 190 Mio. € in 2010 plus rd. 50 Mio. € Konjunkturprogramm II danach fallend auf 150 bis 170 Mio. €/Jahr
- ❖ Finanzierungsdefizit der laufenden Bedarfsplanmaßnahmen rd. 150 Mio. € im Jahr 2010 und mehr als 200 Mio. €/Jahr ab 2011

Investitionsbedarf für die Erhaltung in BW

- ❖ Finanzierungsbedarf für Erhaltung Fahrbahnen und Bauwerke
rd. 250 Mio. € pro Jahr
- ❖ Erneuerung nicht mehr ausreichend tragfähiger Autobahnbrücken
zusätzlich rd. 100 Mio. € pro Jahr (rd. 1,7 Mrd. bis 2025)
- ❖ Verfügungsrahmen Mittelfristige Finanzplanung
rd. 230 bis 250 Mio. €/Jahr
- ❖ Notwendige Umschichtung zugunsten Bedarfsplanmaßnahmen
(Aus- und Neubau) 80-100 Mio. €/Jahr
- ❖ Verfügbar für die Erhaltung 160 Mio. €/Jahr
- ❖ Finanzierungsdefizit bei der Erhaltung mind. 150 Mio. €/Jahr



Folgen der Unterfinanzierung

- ❖ Maßnahmen der Konjunkturprogramme und dringende laufende Bedarfsplanmaßnahmen des Vordringlichen Bedarfs können nicht wie geplant weitergeführt werden
- ❖ Neubeginne von Maßnahmen des VB sind auf absehbare Zeit nicht möglich
- ❖ Wirtschaftliches und zügiges Bauen ist kaum möglich
- ❖ Der Ausbau und die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur hinken den Anforderungen immer stärker hinterher
- ❖ Für die Erhaltung benötigte Mittel müssen zur Deckung des Defizits bei den Bedarfsplanmaßnahmen umgeschichtet werden
- ❖ Erhaltungsmaßnahmen können nicht im erforderlichen Umfang durchgeführt werden
- ❖ Dringend erforderliche Brückensanierungsmaßnahmen kommen nicht in Gang



Anforderungen an die Finanzierung

- ❖ Ausreichende Mittelbereitstellung für die Substanzverbesserung und Erhaltung
- ❖ Angemessene und verlässliche Bedarfsplanfinanzierung
- ❖ Verstetigung des Mittelzuflusses
- ❖ Durchfinanzierung der Maßnahmen
- ❖ Flexibilität bei der Mittelbewirtschaftung über mehrere Jahre
- ❖ Ermöglichung wirtschaftlicher Bauabschnitte und Bauabläufe
- ❖ Verstetigung der Mittel im Bundesfernstraßenhaushalt auf das Niveau von 2009 in Höhe von mindestens 7 Mrd. €



Finanzierungsmodelle

- ❖ **Klassische Haushaltsfinanzierung**
 - Stark schwankender Mittelzufluss
 - Jährlichkeit des Haushalts
 - Konkurrenz zu anderen Politikbereichen

- ❖ **Private Vorfinanzierung**
 - Finanzierungskosten
 - Verringerung der Handlungsspielräume durch Vorbelastung

- ❖ **Nutzerfinanzierung**
 - Gute Verursachergerechtigkeit und Lenkungsfunktion
 - Zusatzbelastung der Nutzer
 - Umfang der Erhebungskosten
 - Ausweichverkehre



Finanzierungsmodelle

- ❖ **Straße finanziert Straße**
Zweckbindung der Mautmittel
Problem der Deckung des Gesamtvolumens
Berücksichtigung der Erhebungskosten und der Kompensation
- ❖ **Kreditfähigkeit der VIFG**
Verbesserung der Flexibilität
Finanzierung der Kreditkosten
- ❖ **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung**
sachgerecht bei Einführung für alle Leistungsbereiche
kontraproduktiv bei Anwendung nur auf einzelne Bereiche

Finanzierungsmodelle

A- und F- Modelle

Finanzierungs- und Risikokosten
Kostenvorteile bei Vergabe und Betrieb
Höhe der Anschubfinanzierung
Vorbelastung des Haushalts
Lange Bindungsfristen
Besserstellung des Konzessionärs gegenüber der Verwaltung
Eingriff in vorhandene Netz- und Betriebsstrukturen
Entstehung von Ausweichverkehren (beim F-Modell)
Schneller Baufortschritt durch gesicherten Mittelzufluss
Gute Qualität
Druck auf Betriebskosten



Beschluss der Verkehrsministerkonferenz 2010

- Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, **dass eine mobile Gesellschaft Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung und damit für Wohlstand ist.** Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und das Rückgrat für eine gedeihliche **gesellschaftliche Entwicklung und wirtschaftlichen Fortschritt.** Mobilität ist nur volkswirtschaftlich sinnvoll möglich, wenn ausreichend Verkehrswege in guter Qualität zur Verfügung stehen. Damit wird einem Grundbedürfnis der Menschen entsprochen. **Erst eine gute leistungsfähige und zukunftsstarke Verkehrsinfrastruktur bietet eine belastbare Basis für das Zusammenleben** der Menschen beim Wohnen, Lernen, Arbeiten und in der Freizeitgestaltung.





Beschluss der Verkehrsministerkonferenz 2010

- Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, **dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur nicht nur ihren Erhalt sicherstellen müssen, sondern auch im Sinne der aktuell bereits eingetretenen und prognostizierten Belastungen Neu- und Ausbauten ermöglichen müssen.**
- Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, **dass Teile der Verkehrsinfrastruktur bereits heute drastisch überlastet sind** und sich nicht in einem Zustand befinden, die den berechtigten Ansprüchen ihrer Nutzer gerecht wird. Hier gilt es, eine **Gefahr für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands** nicht heraufziehen zu lassen und rechtzeitig Gegenmaßnahmen zu ergreifen.





Beschluss der Verkehrsministerkonferenz 2010

- Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass mit den von der **Bundesregierung initiierten Konjunkturprogrammen in den Jahren 2009 und 2010 seit längerem erstmals ausreichende Investitionen** in den Neu- und Ausbau und in die Erhaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur ermöglicht worden sind.
- Die Verkehrsministerkonferenz äußert ihre Besorgnis darüber, dass die Fortführung der im Jahr 2009 mit den Konjunkturprogrammen begonnenen Maßnahmen und damit im Zusammenhang stehend die übrigen Neubau-, Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen auf Grund der im Bundesfernstraßenhaushalt 2010 vorgesehenen Kürzungen und Sperrungen sowie **wegen der fallenden Finanzierungslinie der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes** in Frage gestellt wird. Bei der derzeit erkennbaren Finanzierungsperspektive **können zahlreiche Maßnahmen bereits kurz nach dem Baubeginn nicht wie geplant fortgeführt werden bzw. die Maßnahmen können gar nicht erst in Bau gehen.**





Beschluss der Verkehrsministerkonferenz 2010

- Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass zur Realisierung der dringenden Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und zur angemessenen Erhaltung der Bundesfernstraßen eine **Verstetigung des Bundesfernstraßenhaushalts auf dem im Jahr 2009 erreichten Niveau von rund sieben Mrd. Euro erforderlich ist**, wenn die zukunftssträchtige **Aufgabenerfüllung dieses Verkehrsträgers** gewährleistet sein soll.
- Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, **dass mit den derzeitigen Finanzierungsperspektiven auf absehbare Zeit keine Neubeginne** der für die Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur dringend notwendigen Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundesfernstraßen möglich sind. Damit ist die **Zukunftsfähigkeit dieses Verkehrsträgers gefährdet**.





Beschluss der Verkehrsministerkonferenz 2010

- Die Verkehrsministerkonferenz äußert ihre Besorgnis darüber, dass die **Unterfinanzierung der Maßnahmen des Bedarfsplans** für die Bundesfernstraßen bereits für die laufenden und fest disponierten Neubaumaßnahmen **Eingriffe in die Erhaltungsmittel der Bundesfernstraßen erforderlich macht**. Sie weist darauf hin, dass die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung festgelegten Investitionslinien für Erhaltungsinvestitionen dem notwendigen Bedarf entsprechen und Kürzungen länderspezifisch unterschiedlich **zu einer weiteren Substanzverschlechterung führen**. Sie weist weiter darauf hin, dass die **nicht mehr ausreichende Tragfähigkeit zahlreicher Brücken an Bundesfernstraßen** eine Verstärkung der bislang vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgesehenen Erhaltungsinvestitionen notwendig macht.



Zukunftsfähigkeit der Straßenverkehrsinfrastruktur

**Stau oder freie Fahrt ?
Entscheidend ist die Finanzierung !**

