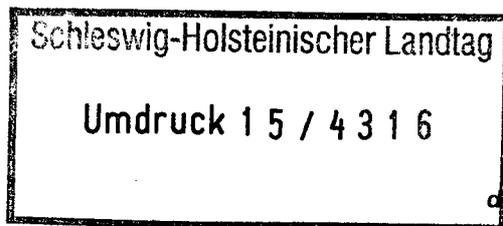


E: 05.03.04  
Ar



Ministerium für Wirtschaft,  
Arbeit und Verkehr  
des Landes Schleswig-Holstein

Frau  
Roswitha Strauß, MdL  
Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtags  
Landeshaus

Minister

24105 Kiel

Kiel, den 24. Februar 2004

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

im Rahmen der Aussprache im Landtag am 20. Februar 2004 zum Dringlichkeitsantrag der Fraktion der CDU „Scheitern der LKW-Maut“, Drucksache 15 / 3239 hatte ich in meinem Redebeitrag angekündigt, dem Wirtschaftsausschuss einen ausführlichen Bericht zukommen zu lassen.

Der Bericht geht inhaltlich auf die Fragestellungen des Antrags ein, so dass wir im Wirtschaftsausschuss vertiefend diskutieren können.

Den Bericht habe ich diesem Schreiben als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Dr. Bernd Rohwer".

Dr. Bernd Rohwer



# **Bericht**

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr**

## **Scheitern der LKW-Maut**

Drucksache 15 / 3239

## **Vorbemerkung**

Für den Zeitraum von 2003 – 2007 hat die Bundesregierung das Anti-Stau-Programm (ASP) mit einem Gesamtvolumen von 3,78 Milliarden € aufgelegt.

Es soll refinanziert werden aus den Einnahmen der geplanten streckenbezogenen Maut für schwere LKW. Ziel des ASP ist es, markante Engpässe im Bundesautobahnnetz, im Bundesschienenwegenetz und im Netz der Bundeswasserstraßen zu beseitigen. Vom Gesamtvolumen sind 1,9 Mrd. € für die Straße, 1,42 Mrd. € für die Schienenwege und 0,46 Mrd. € für die Bundeswasserstraßen vorgesehen.

Insgesamt sind 51 Projekte geplant, davon die nachstehend aufgeführten 3 in S-H:

- die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Hamburg und Lübeck mit einem Bauvolumen in Höhe von 102,3 Mio. €
- der Lückenschluss der A 21/ B 404 zwischen Bornhöved und Negernbötel mit einem Bauvolumen in Höhe von 26 Mio. €
- der Neubau der Schleuse Lauenburg im Zuge des Elbe-Lübeck-Kanals mit einem Bauvolumen in Höhe von 35,8 Mio. €.

Zusätzlich sollen über die Einnahmen aus der LKW-Maut auch 12 Autobahnausbau-Projekte im Rahmen des Programms „Bauen jetzt – Investitionen beschleunigen“ (A-Modelle) finanziert werden. Hierzu gehört in Schleswig-Holstein der Ausbau der A 7 zwischen Hamburg und dem Bordesholmer Dreieck (A7/A215).

Aus der streckenbezogenen LKW-Maut hat der Bund Einnahmen in Höhe von ca. 2,1 Mrd. € jährlich eingeplant. Der vom Betreiberkonsortium Toll Collect zuletzt vorgelegte Projektplan hätte gegenüber dem Betreibervertrag eine Verzögerung der Mauterhebung um 28 Monate bedeutet. Der sich hieraus ergebende wirtschaftliche Schaden wird vom Bund auf rund 6,5 Mrd. € geschätzt.

Nach der Ankündigung der Kündigung des Betreibervertrages am 17.02.2004 hat Toll Collect nun die Möglichkeit, innerhalb von zwei Monaten das bestehende Angebot nachzubessern.

Seitens des Bundes ist nunmehr kurzfristig die Wiedereinführung der Euro-Vignette vorgesehen. Einnahmen von monatlich rund 37 Mio. € werden erwartet. Der Einnahmeausfall kann damit nur teilweise kompensiert werden. Für den Aufbau einer ausgereiften technischen Alternative zur streckenbezogenen Maut-Erhebung dürften nach Angaben des Bundes von der erneuten Ausschreibung bis zur Inbetriebnahme

ca. 3 Jahre zu veranschlagen sein. Bis dahin entstehen Mindereinnahmen von grob geschätzt 6 Mrd. €.

Die Maut-Ausfälle sowie weitere Belastungen beim Bundeshaushalt führen zu einer schweren Belastung des Verkehrshaushalts. Die vorgenannten ASP-Projekte sowie weitere Infrastrukturvorhaben, die nicht über die Maut finanziert werden sollen, drohen nicht voran zu kommen und um Jahre verzögert zu werden oder in der neuen Prioritätensetzung der DB AG ganz „nach unten“ zu fallen.

Die DB AG hat derzeit die Planungen für nahezu alle Neubauprojekte sowie für einige Sanierungsmaßnahmen gestoppt. Die DB AG begründet dies mit der noch fehlenden Freigabe der Bundesmittel. Betroffen sind daher auch Projekte, welche nicht durch das ASP über die LKW-Maut finanziert werden. In Schleswig-Holstein sind folgende Projekte betroffen:

- die Ertüchtigung der Strecke Kiel – Lübeck,
- die Modernisierung und der Ausbau des Bahnhofs Elmshorn,
- die weitere Sanierung der Eisenbahnhochbrücke Rendsburg
- die Beseitigung der Langsamfahrstelle bei Owschlag.

Nach Auffassung der Landesregierung sind diese Verzögerungen jedoch nicht alleine durch die fehlenden Maut-Einnahmen oder weitere Probleme im Bundeshaushalt (Globale Minderausgabe) bedingt, sie dürften teilweise auch auf die geänderte Investitions- und Finanzplanung der DB AG zurück zu führen sein, möglicherweise unter dem Aspekt des avisierten Börsengangs.

Bei Fortdauer des Investitionsstopps besteht die Gefahr, dass die Verkehrsinfrastruktur nicht die dringend erforderlichen Wirkungen entfalten kann, um Schleswig-Holstein im internationalen Standortwettbewerb zu behaupten. Schon jetzt bekommt die Bauwirtschaft die negativen Folgen des Investitionsstopps zu spüren.

Damit die dringend notwendigen Infrastruktur-Investitionen wie ursprünglich geplant durchgeführt werden können, erscheint im Hinblick auf den absehbaren Zeitraum bis zur Erhebung der Maut eine zeitlich begrenzte Kreditaufnahme vertretbar. Geprüft werden könnte auch, die Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft zu einer entsprechenden Kreditaufnahme zu ermächtigen. Außerdem könnte die Bundesregierung bei der DB AG darauf hinwirken, dass sie die Eisenbahnprojekte vorfinan-

ziert. Überlegungen für den avisierten Börsengang der DB AG dürfen hingegen nicht dazu führen, dass wichtige, fest disponierte Vorhaben zurückgestellt werden.

Die Verkehrsministerkonferenz wird voraussichtlich am 25. Februar 2004 den Bund auffordern, den Einnahmeausfall durch eine zeitlich befristete Erhöhung der Kreditaufnahme in voller Höhe zu kompensieren und entsprechende Haushaltsmittel für die geplanten Infrastrukturprojekte zur Verfügung zu stellen.

Die nachstehenden Ausführungen beziehen sich auf die in der Drucksache 15 / 3239 (Dringlichkeitsantrag der Fraktion der CDU „Scheitern der LKW-Maut“) enthaltenen Fragestellungen.

**Zu Frage 1:**

**Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch die entgangenen Mauteinnahmen für den im „Anti-Stau-Programm“ enthaltenen Ausbau der B 404 zur A 21 zwischen Negernbötel und Bornhöved? Wann rechnet die Landesregierung mit einem Baubeginn an diesem Streckenabschnitt der B 404? Wann wird diese Maßnahme voraussichtlich abgeschlossen sein? Welche Verzögerungen ergeben sich gegenüber dem Planungsstand vom 1.10.2003?**

Die Landesregierung geht davon aus, dass für die entgangenen Mauteinnahmen eine Zwischenfinanzierungsmöglichkeit gefunden wird und der Ausbau der B 404 zur A 21 zwischen Bornhöved und Negernbötel in diesem Jahr beginnen kann.

Nach derzeitigem Stand kann ein Baubeginn an 2 Brückenbauwerken noch im Frühjahr dieses Jahres erreicht werden, so dass sich gegenüber dem Planungsstand vom 1.10.2003 keine Verzögerungen ergeben und weiterhin von einer planmäßigen Fertigstellung der Baumaßnahme - voraussichtlich zum Jahreswechsel 2006/2007-- ausgegangen wird.

**Zu Frage 2:**

**Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch die entgangenen Mauteinnahmen für den im „Anti-Stau-Programm“ enthaltenen Neubau der Schleuse Lauenburg? Wann rechnet die Landesregierung mit einem Baubeginn der Schleuse Lauenburg? Wann wird diese Maßnahme voraussichtlich abgeschlossen sein? Welche Verzögerungen ergeben sich gegenüber dem Planungsstand vom 1.10.2003?**

Mit dem Schleusenneubau in Lauenburg im Zuge des Elbe-Lübeck-Kanals konnte das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg bereits im Jahre 2001 beginnen. Aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit des Bauwerks wurden hier im Vorgriff auf das ASP Mittel aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt. Bislang hat es noch keine Verzögerungen durch den Ausfall der Maut gegeben. Allerdings wurden noch nicht alle Aufträge vergeben. Für Ende 2004 sind weitere Ausschreibungen (Elektrotechnik, Abbruch der alten Schleuse, neues Betriebsgebäude) geplant. Die Fertigstellung ist für 2006 vorgesehen.

**Zu Frage 3:**

**Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch die entgangenen Mauteinnahmen für die im „Anti-Stau-Programm“ enthaltene Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Lübeck? Wann rechnet die Landesregierung mit einem Baubeginn? Wann wird diese Maßnahme voraussichtlich abgeschlossen sein? Welche Verzögerungen ergeben sich gegenüber dem Planungsstand vom 1.10.2003?**

Das Ausbauvorhaben ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) verankert und zählt auch nach Einschätzung des BMVBW zu den Projekten mit der bundesweit höchsten Priorität. Der Bund und die DB Netz AG haben sich darauf verständigt, die Finanzierung dieses Projektes vorrangig zu sichern. Zur Zeit liegt der DB AG der Finanzierungsvertrag zur Unterschrift vor. Er konnte bislang noch nicht abgeschlossen werden, da die Haushaltsmittel des Bundes noch nicht freigegeben worden sind.

Bislang sehen die Planungen einen Baubeginn im Frühjahr 2004 und die Inbetriebnahme in 2006 vor. Sofern kurzfristig eine Zwischenfinanzierungslösung für den Wegfall der Maut-Einnahmen gefunden werden kann, dürften keine weiteren nennenswerten Verzögerungen zu erwarten sein, so dass das Projekt wie geplant realisiert werden könnte.

**Zu Frage 4:**

**Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch die entgangenen Mauteinnahmen für den im Programm „Bauen jetzt – Investitionen beschleunigen“ enthaltenen Ausbau der A 7 zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm und der Anschlussstelle Othmarschen bzw. der Landesgrenze Hamburg/**

**Schleswig-Holstein? Wann rechnet die Landesregierung mit einem Baubeginn des Ausbaus? Wann wird diese Maßnahme voraussichtlich abgeschlossen sein? Welche Verzögerungen ergeben sich gegenüber dem Planungsstand vom 1.10.2003?**

Gemäß den vom BMVBW herausgegebenen Musterregelungen für die Realisierung von A-Modellen ist vor der Durchführung einer Konzessionsausschreibung eine Realisierungsstudie zu erstellen, die die Realisierungsmöglichkeiten des speziellen Projektes herausarbeitet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen hat deshalb für dieses Projekt im September 2003 eine Realisierungsstudie in Auftrag gegeben. Die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein begleiten die Bearbeitung dieser Realisierungsstudie, die im Frühjahr 2004 abgeschlossen werden soll.

Anschließend wird das Konzessions-Ausschreibungsverfahren für die Strecke begonnen werden. Im Rahmen dieser Realisierungsstudie ist für die Durchführung der Konzessionsausschreibung eine Zeitspanne von 1,5 bis 2 Jahren kalkuliert, so dass im Jahre 2005/2006 die Konzession vergeben und durch den Konzessionsnehmer mit dem Bau begonnen werden könnte. Voraussetzung ist, dass zu diesem Zeitpunkt bereits rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse für Teilabschnitte dieses Projektes vorliegen. Nach dem derzeitigen Planungsstand strebt die Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg dies für einen ersten Abschnitt in Hamburg an. In Schleswig-Holstein werden die Planungen durch die Straßenbauverwaltung so vorangetrieben, dass der Baubeginn eines ersten Abschnittes Ende des Jahres 2007 ermöglicht werden kann. Im Rahmen der Realisierungsstudie wird für den Abschluss der Gesamtmaßnahme in Hamburg und Schleswig-Holstein das Jahr 2015 angenommen.

Da dem Konzessionär erst nach Aufnahme der ersten Bauarbeiten die Einnahmen aus der LKW-Maut des Konzessionsabschnittes zustehen, entstehen aus der derzeitigen Terminverzögerung bei der Einführung der LKW-Maut bei diesem Projekt noch keine Verzögerungen.

**Frage 5:**

**Hat die Landesregierung bisher andere Baumaßnahmen auf Grund fehlender Mittel aus der LKW-Maut gestrichen oder zeitlich gestreckt? Wenn ja, welche?**

**Frage 6:**

**Plant die Landesregierung, andere Baumaßnahmen auf Grund fehlender Mittel aus der LKW-Maut zu streichen oder zeitlich zu strecken? Wenn ja, welche Baumaßnahmen werden davon betroffen sein?**

**Frage 7:**

**Welche Auswirkungen hat der Mautentfall für die kommenden zwei Jahre auf die übrigen Projekte des BVWP?**

**Zu den Fragen 5, 6 und 7:**

Die Landesregierung geht davon aus, dass der Bund den Forderungen der Länder folgt und die Maut-Ausfälle durch eine tragfähige Zwischenfinanzierung kompensiert. Wegen der ansonsten drohenden erheblichen negativen struktur- und beschäftigungspolitischen Folgen erscheint eine zeitlich befristete Erhöhung der Kreditaufnahme entweder unmittelbar im Bundeshaushalt oder durch die Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft vertretbar. Außerdem könnte der Bund bei der DB AG darauf hinwirken, dass sie die Eisenbahnprojekte vorfinanziert. Unter diesen Prämissen würden sich für die übrigen im BVWP verankerten Projekte keine negativen Auswirkungen ergeben.

Sofern der Bund den Forderungen der Länder nicht oder nur teilweise folgt, müssten die Prioritäten vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Finanzmittel des Bundesverkehrssetats gemeinsam neu festgelegt werden. Insofern sind auch mögliche Auswirkungen des Mautausfalls auf Projekte des BVWP für die kommenden zwei Jahre zum heutigen Zeitpunkt nicht abschätzbar.