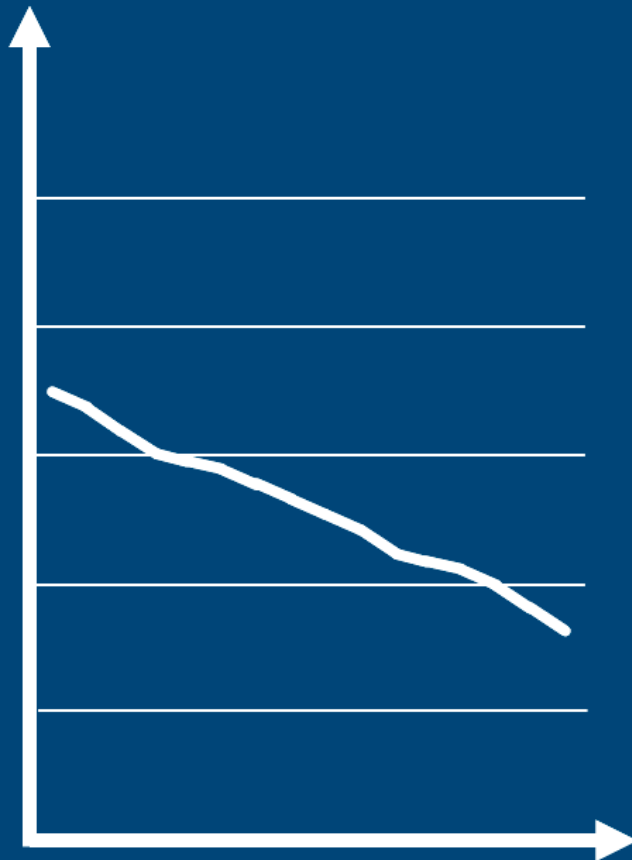




Aktualisierung der Einnahmenanrechnung

Bericht zur abschließenden Bewertung des OP Verkehr



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	3
1.1 Hintergrund der Aktualisierung	4
1.2 Gegenstand der Aktualisierung	4
2. Grundlegende Aspekte.....	7
2.1 Begriffliche Einordnung.....	8
2.2 Parameter der Ausgangsprognose.....	10
2.3 Parameter der Aktualisierung.....	12
3. Datenverarbeitung und Ergebnisaufbereitung	13
3.1 Daten und Informationen zur Gebührenentwicklung.....	14
3.2 Daten und Informationen für die weitere Berechnung.....	14
3.3 Ergebnisaufbereitung.....	15
4. Ergebnisse	17
4.1 Prioritätsachse 1 - Bundesschienenwege.....	18
4.1.1 Vergleichende Betrachtung: Ausgangsprognose - Aktualisierung.....	19
4.1.2 Aktualisierung der projektspezifischen Einnahmenanrechnung.....	23
4.1.3 Zusammenfassung für die Prioritätsachse 1	25
4.2 Prioritätsachse 2 - Bundesfernstraßen	26
4.2.1 Vergleichende Betrachtung: Ausgangsprognose - Aktualisierung.....	27
4.2.2 Aktualisierung der projektspezifischen Einnahmenanrechnung.....	34
4.2.3 Zusammenfassung für die Prioritätsachse 2	45
4.3 Prioritätsachse 3 - Bundeswasserstraßen	46
4.3.1 Vergleichende Betrachtung: Ausgangsprognose - Aktualisierung.....	46
4.3.2 Aktualisierung der projektspezifischen Einnahmenanrechnung.....	53
4.3.3 Zusammenfassung für die Prioritätsachse 3	56
Verzeichnis der Übersichten	57
Abkürzungsverzeichnis	59
Verzeichnis der verwendeten Literatur und Daten	61

1. Einleitung

1.1 Hintergrund der Aktualisierung

Mit dem Operationellen Programm Verkehr EFRE Bund 2007-2013 (kurz: OP Verkehr) wird die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten aus dem Bereich der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung unterstützt. Für die geförderten Verkehrsinfrastrukturprojekte ist insbesondere Art. 55 der VO (EG) 1083/2006 zu berücksichtigen. Demnach sind direkte Abgaben aus der Nutzung der Vorhaben als Einnahmen zu betrachten, die bei der Bestimmung der zuschussfähigen Ausgaben zu berücksichtigen sind.

Die entsprechende Relevanz von Art. 55 der VO (EG) 1083 wurde bereits in einer frühen Phase der Programm- und Projektimplementierung berücksichtigt und eine Ermittlung von Einnahmen durchgeführt, da von den Nutzern der drei Verkehrsträger (Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen) jeweils eine von der Verkehrsleistung abhängige Gebühren erhoben wird.

Eine entsprechende Einnahmenermittlung war dabei Gegenstand der ohnehin für die geförderten Großprojekte notwendigen Kosten-Nutzen-Analyse (KNA). Im Rahmen der Erstellung der Analyse wurde insofern als Bestandteil der Finanzanalyse auch ermittelt, ob sich im Ergebnis der Realisierung des zur Förderung vorgesehenen Projektes Einnahmen ergeben, die im Sinne von Art. 55 der VO (EG) bei der Bestimmung der zuschussfähigen Ausgaben zu berücksichtigen sind.

Die hiermit dokumentierte Aktualisierung der Einnahmen und Einnahmenanrechnung ist Bestandteil der von der Verwaltungsbehörde eingerichteten Arbeiten zur begleitenden Bewertung. Die Aktualisierung der Einnahmenanrechnung versteht sich insofern als eine abschließende Bewertung im Sinne von Art. 55, Abs. 4 der VO (EG) 1083/2006, mit der sichergestellt wird, dass die projektspezifisch zu erwartenden Einnahmen in ihrer Höhe sachgerecht berücksichtigt wurden. Die Ergebnisse werden im Zuge der Übermittlung der Unterlagen gemäß Verordnung 1083/2006, Artikel 89 Absatz 1 Berücksichtigung finden.

1.2 Gegenstand der Aktualisierung

Im Rahmen des OP Verkehr wurden in den Prioritätsachsen 1 bis 3 insgesamt 41 Projekte gefördert, die sich auf 29 Verkehrsinfrastrukturprojekte beziehen¹. Die projektspezifische Einnahmenrelevanz (Art.55 der VO (EG) 1083/2006) wurde im Zuge der Erstellung der jeweiligen KNA betrachtet. Die KNA berücksichtigten hierbei

- die für das Jahr 2025 erwartete Nachfrage (d.h. die Prognose der Entwicklung der Verkehrsleistung für den Zeitpunkt 2025) und legten diese

¹ Die EU-Kommission hatte es als zulässig angesehen, einzelne, mit einer eigenständigen Verkehrsfunktion ausgestattete Bestandteile von Gesamtvorhaben als eigenständige (Großprojekt-) Module zu behandeln. Diese Möglichkeit wurde im Rahmen des OP Verkehr bedarfsorientiert genutzt, sodass beispielsweise zum Verkehrsprojekt „Neubau der Autobahn A 14“ insgesamt vier Großprojekte gefördert wurden. Diese beziehen sich bei der Ermittlung der Einnahmen auf die gleiche Grundlage, nämlich die den jeweiligen Antragsunterlagen beiliegende Kosten-Nutzen-Analyse zum Gesamtvorhaben der A 14.

- auf die projektspezifisch relevanten Gebührenstrukturen im Umfang der Quellen und der Höhe der Tarife um.

Der Ermittlung der Nachfrage liegt ein modellhaft-prognostischer Ansatz zugrunde. In Anlehnung an die ebenfalls in der KNA durchgeführte sozioökonomische (volkswirtschaftliche) Betrachtung von Nutzen und Kosten wurde die Verflechtungsprognose 2025 des BMVI verwendet. Damit erfolgte die Betrachtung der Einnahmenkomponenten für alle geförderten Projekte einheitlich auf der Basis einer für das Jahr 2025 erwarteten Verkehrsleistung (Nachfrage) unter Berücksichtigung eines entsprechenden Bezugszeitraumes und Beachtung der von der EU-Kommission vorgegebenen Berechnungsmethodik² für die Ermittlung des Finanzierungsdefizits (Nettoeinnahmenanrechnung).

Hinsichtlich der angewendeten Gebührenstrukturen ergibt sich folgendes Bild:

Prioritätsachse 1 (Bundesschienenwege): die KNA stellen auf einen Informationsstand hinsichtlich der Gebührenstrukturen von 2008 (vier Analysen), 2009 (eine Analyse) und 2010 (vier Analysen) ab. Die Berechnung von Einnahmen erfolgte dabei nach Angaben der KNA auf den jeweils einheitlichen Preisstand 2008.

Prioritätsachse 2 (Bundesfernstraßen): die KNA stellen auf einen Informationsstand hinsichtlich der Gebührenstrukturen von 2009 (acht Analysen) ab. Für später implementierte Reserveprojekte stellen die Analysen auf den Informationsstand (Gebührenstrukturen) 2012 ab. Die Berechnung der Einnahmen erfolgte einheitlich auf den Preisstand 2008.

Prioritätsachse 3 (Bundeswasserstraßen): die KNA stellen auf Informationsstände von 2008 und 2010 ab. Im Falle der auch hier berücksichtigten Reserveprojekte ist der Informationsstand 2013. Die Berechnung der Einnahmen erfolgte einheitlich auf den Preisstand 2008.

Die Aktualisierung folgt grundsätzlich den Vorgaben der EU-Kommission nach Artikel 55 Abs. 4 der VO (EG) 1083/2006. Im Fokus steht die Frage, ob die Gebührenstrukturen (Quellen, Höhe) oder Tarifpolitik angepasst wurden und gegebenenfalls neue Einnahmenquellen bzw. veränderte Tarifröhnen zu berücksichtigen sind (vgl. Leitfaden Artikel 55 der VO (EG) 1083/2006, Abschnitt 3.3, Buchstaben a und b). Nicht zu berücksichtigen sind Änderungen in der Nachfrage oder sonstiger externer Wirtschaftsfaktoren.³ Die Aktualisierung hat insofern zum Gegenstand:

1. Auf der Basis des Informationsstandes zum 31.12.2016 erfolgt ein Abgleich und die Dokumentation, inwieweit die in der ursprünglichen Einnahmenermittlung verwendeten Gebührenstrukturen (Gebührenquellen, Gebührenhöhe) noch Bestand haben bzw. Anpassungen zu verzeichnen sind.

² Überarbeiteter Leitfaden zu Artikel 55 der VO (EG) Nr. 1083/2006 des Rates über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfond: Einnahmenschaaffende Projekte.

³ „In jedem Fall sind Änderungen der Nachfrage oder sonstiger externer Wirtschaftsfaktoren (wie eine nicht vorhersehbare Preisinflation) nicht als unsachgemäße Anwendung der Finanzierungsdefizit-Methode zu werten...“ (Leitfaden Artikel 55, Abschnitt 3.3, S.17).

2. Sollten Anpassungen dazu führen, dass sich Einnahmen (Quellen und/oder Höhe der Gebührentarife) verändern, werden diese und ihre Auswirkungen dokumentiert.
3. Für den Fall, dass der Betrag der aktuell ermittelten Einnahmen niedriger oder gleich dem Betrag der ursprünglich ermittelten Einnahmen ist, kann davon ausgegangen werden, dass die Einnahmen in der ursprünglichen Ermittlung in hinreichender Höhe erfasst und für die Bestimmung der Finanzierungsbedarfsquote herangezogen wurde. Von einer Aktualisierung der Finanzanalyse und der Finanzierungsbedarfsquote wird – vorbehaltlich der Entscheidung der Verwaltungsbehörde – dann abgesehen.
4. Für den Fall, dass der Betrag der aktuell ermittelten Einnahmen über dem Betrag der ursprünglich ermittelten Einnahmen verbleibt, wird eine aktualisierte Finanzanalyse unter den sonst gleichen methodischen Parametern erstellt.

Damit wird für den finanziellen Projekt- und Programmabschluss eine Grundlage geschaffen, die aus den geförderten Projekten zu erwartenden Einnahmen im Sinne des Finanzierungsdefizits abschließend zu bestimmen und sachgerecht zu berücksichtigen.

2. Grundlegende Aspekte

Die Aktualisierung der Einnahmenanrechnung versteht sich als eine abschließende Berichterstattung die auf den Informationsstand zum Zeitpunkt 31.12.2016 abstellt. Dabei gehen Informationen zu Anpassungen bzw. Änderungen im Gebührensystem dann in die Aktualisierung ein, wenn die geänderte Gebührenstruktur bereits zur Anwendung kommt bzw. wenn sie durch den Gesetzgeber inhaltlich ausstrukturiert (Gebührenquelle und Höhe) und formal festgelegt und der Zeitpunkt für die Umsetzung der angepassten Strukturen benannt ist.

Die vergleichsweise hohe Entwicklungsdynamik im Bereich der Finanzierung der Infrastrukturen der Bundesverkehrswege – insbesondere der Fragestellung wie und in welchem Umfang zukünftig Finanzierungslasten zum Aus- und Neubau sowie zur Unterhaltung in erweitertem Umfang durch Nutzergebühren getragen werden – bedingt auch, das zum Sachstand 31.12.2016 auch allgemeine Informationen vorliegen, die bspw. den Prüfbedarf zu einer weiterführenden Anpassung von bestehenden Gebührenstrukturen benennen. Da damit aber noch keine Information zum Umfang und der Höhe der Anpassung wie auch dem Einführungshorizont benannt werden kann, können diese Informationen nicht in die Ermittlung der aktualisierten Einnahmenanrechnung eingehen. Zu diesen Absichten wird an entsprechender Stelle jedoch informell berichtet.

2.1 Begriffliche Einordnung

Für die Bestimmung inwieweit ein gefördertes Projekt als einnahmenschaftendes Projekt einzustufen ist, spielen die Begriffe Einnahmen, Nettoeinnahmen und ihre inhaltliche Untersetzung sowie die Rahmenbedingungen der Ermittlung des Finanzierungsdefizites (Nettoeinnahmenermittlung) eine zentrale Rolle. Sie sind mit dem spezifischen Bezug zum OP Verkehr daher nachrichtlich nochmals wiedergegeben.

Einnahmen

Die Einordnung des Begriffes „Einnahmen“ erfolgt im Sinne des Leitfadens der EU-Kommission zu Artikel 55 der VO (EG) 1083/2006. Einnahmen werden in der engeren Eingrenzung auf die Thematik Verkehrsinfrastruktur und in Übertragung auf die Spezifik des OP Verkehr als Gebühren verstanden, die auf die Inanspruchnahme der im Zuge eines geförderten Projektes bereitgestellten Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen sind und direkt von den Nutzern für die Beförderung auf der Verkehrsinfrastruktur bzw. durch die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur erhoben werden.

Berücksichtigt werden insofern Einnahmen aus Gebühren in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität einer Verkehrsinfrastruktur (eines geförderten Projektes), wie sie bspw. in Orientierung an metrische Einheiten in Euro je Kilometer, Euro je Tonnenkilometer oder auch in der Häufigkeit (Anzahl) der Nutzung erfasst und damit auch projektkonkret (einem geförderten Projekt) zugeordnet werden können.

Nicht berücksichtigt werden Einnahmen wie sie in Form einer pauschalen Zahlung (Bsp. Vignette) erfolgt, die in der Regel nicht oder nur bei bestimmten Voraussetzungen bzw. bestimmten Festlegungen projektkonkret (einem geförderten Projekt) zugeordnet werden können.

Nettoeinnahmen

Der Ermittlung der Nettoeinnahmen vorangestellt wird die Prüfung, ob ein gefördertes Projekt grundsätzlich als Einnahmenquelle im Sinne des Artikels 55 der VO (EG) Nr. 1083/2006 gilt. Dabei werden die durch das Projekt

- über einen **Bezugszeitraum** (vgl. Art. 55 Abs. 2 der VO (EG) 1083/2006 „...über einen bestimmten Bezugszeitraum...“);
- zusätzlich erzielten Einnahmen (vgl. Art. 55 Abs. 2 der VO (EG) 1083/2006 „...durch die Investition...“ i. V. m. Abschn. 2.2.1 „Dies bedeutet, dass bei der Berechnung des Finanzierungsdefizits lediglich die durch die Investition erzielten zusätzlichen Nettoeinnahmen herangezogen werden...“);
- den zusätzlich entstehenden Betriebskosten gegenübergestellt. (vgl. Leitfaden Artikel 55 der VO (EG) 1083/2006 Abschnitt 2.2.1 „Die zusätzlichen Nettoeinnahmen ergeben sich aus der Differenz zwischen den Einnahmen und den Betriebskosten...“).

Im Einklang mit dem Leitfaden zu Art. 55 der VO (EG) 1083/2006 werden dabei die Barwerte (die abgezinsten Werte) der einzelnen Komponenten verwendet, wie sie im Ergebnis der Finanzanalyse über den Bezugszeitraum entstanden sind.⁴ Ist der Betrag der Betriebskosten größer als der Betrag der Einnahmen, handelt es sich nicht um ein einnahmenschaftendes Projekt (vgl. Leitfaden Artikel 55 der VO (EG) 1083/2006, Abschnitt 2.2.1, S. 8). Im umgekehrten Fall ist von einem einnahmenschaftenden Projekt auszugehen und die Berechnung der Nettoeinnahmen nach der Formel vorzunehmen⁵:

Nettoeinnahmen = Einnahmen – Betriebskosten + Restwert

Nachrichtlich: Bereits die Fassung des Leitfadens zu Art. 55 der VO (EG) 1083/2006 mit Stand 18.06.2008⁶ verweist auf S. 8 „Wenn die mit einem Projekt geschaffenen Einnahmen geringer als die Betriebskosten sind (d.h., wenn die Nettoeinnahmen negativ sind) ..., ...ist es folglich im Fall von Projekten mit negativen Nettoeinnahmen nicht erforderlich, die Finanzierungsdefizit-Methode... anzuwenden.“ Jedoch erst mit der Änderung der VO (EG) 1828/2006 (Durchführungsverordnung) durch die VO (EG) 846/2009 vom 01.09.2009 wurde dieses Prinzip auch in der Herleitung des Finanzierungsdefizites im Dokument für den Großprojektantrag (Anhang XXI, Abschnitt E.1.2) konsequent zur Anwendung gebracht, indem die Finanzierungsbedarfsquote auf 100 % gestellt werden kann, wenn die Betriebskosten über den Einnahmen des Projektes liegen und das Projekt daher nicht als Einnahmenquelle im Sinne des Artikels 55 der VO (EG) Nr. 1083/2006 betrachtet wird.⁷

⁴ Nach dem ersten Satz von Artikel 55 der VO (EG) 1083/2006 Absatz 2 können die zuschussfähigen Ausgaben nicht über der Differenz zwischen den aktuellen Investitionskosten und den aktuellen Nettoeinnahmen, d.h. dem Finanzierungsdefizit des Projekts, liegen. „Aktuell“ wird hier gleichbedeutend mit „abgezinst“ verwendet.

⁵ Alle Eingangsgrößen werden im Wege einer Finanzanalyse (Kapitalflussrechnung) als diskontierte Größen und im Zuge einer saldierten Betrachtung ermittelt. Der Saldo wird gebildet im Vergleich der Investitionskosten, Einnahmen, Betriebskosten und sonstiger Größenordnungen die dem geförderten Projekt zuzuordnen sind (Mit-Fall) im Vergleich mit den Investitionskosten, Einnahmen und Betriebskosten, die ohne die Realisierung des geförderten Projektes anfallen würden (Ohne-Fall).

⁶ vgl. COCOF 07/0074/03-DE

⁷ „...wenn die Betriebskosten über den Einnahmen des Projektes liegen und das Projekt daher nicht als Einnahmequelle im Sinne des Artikels 55 der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 betrachtet wird; in diesem Fall sind die Punkte 9 und 10 zu ignorieren und die Finanzierungsbedarfsquote mit 100 % anzusetzen.“ (vgl. Fußnote 3 zum Antragsformular Großprojekte für Infrastrukturprojekte gemäß Anhang XXI der VO (EG) 846/2009)

Finanzierungsdefizit - Finanzierungsbedarfsquote

Das Finanzierungsdefizit ist Ausdruck für den Anteil der nicht durch die Einnahmen des Projekts selbst getragen werden kann und damit als Größenordnung des Finanzierungsbedarfs, als Finanzierungsbedarfsquote ermittelt wird. Die Finanzierungsbedarfsquote ermittelt sich gemäß Artikel 55 Absatz 2 der VO (EG) 1083/2006 nach der Formel:

$$\text{Finanzierungsbedarfsquote} = \frac{\text{Investitionskosten} - \text{Nettoeinnahmen}}{\text{Investitionskosten}}$$

2.2 Parameter der Ausgangsprognose

Die Ermittlung der projektspezifischen Einnahmen im Zuge der Kosten-Nutzen-Analyse und somit zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose wurde von folgenden Aspekten geleitet:

Bestimmung der Nachfrage

Die Ermittlung der Einnahmen erfolgte für jedes der geförderten Projekte im Zuge der für die Großprojekte notwendigen KNA und damit über alle drei Verkehrsträger hinweg unter Rückgriff auf die für das geförderte Projekt erwarteten Nachfrage. Diese ist i. d. R. als Verkehrsleistung abgebildet. Hierzu haben die Gutachter der KNA auf Informationen zurückgegriffen, die im Zuge der national etablierten und anerkannten Berechnungen zu Verkehrsprognosen für das Prognosejahr 2025 in einer Verflechtungsprognose 2025 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erfasst sind. Dieser Verflechtungsprognose liegt ein Verkehrsnetz zum Zeitpunkt 2025 zugrunde, welches das bestehende Netz unter Ergänzung einer bestimmten bis zum Jahr 2025 gemäß Bundesverkehrswegeplan zur Realisierung vorgesehenen Anzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten berücksichtigt und somit eine Erwartungshaltung abbildet. Insofern steht die für die geförderten Projekte erwartete Verkehrsleistung zum Zeitpunkt 2025 auch in Abhängigkeit von der Realisierung weiterer für das Verkehrsnetz relevanter Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Vorhabenbezug

Als Bezugsgröße für die KNA und damit auch die Ermittlung der Einnahmen diente das jeweilige gesamte Verkehrsinfrastrukturvorhaben in der Dimensionierung, wie es durch den Bundesverkehrswegeplan⁸ (BVWP) bestimmt ist. Die Behandlung der Einnahmen und auch die Ermittlung von Nettoeinnahmen erfolgten insofern auf der Ebene des Gesamtvorhabens.

Die durch das OP Verkehr geförderten Projekte bilden in ihrer Dimensionierung wiederum (baulich, verkehrlich und kostenseitig) überwiegend immer nur einen Bestandteil des jeweiligen Gesamtvorhabens ab. Auf diesen Bestandteil wurden die Ergebnisse der Einnahmenermittlung übertragen. Am Beispiel des Verkehrsinfrastrukturprojektes zu Neubau der Autobahn A 14 kann dies dargestellt werden: Das Gesamtvorhaben umfasst den Neubau einer 4-streifigen Autobahn auf eine Länge von insgesamt 170 km und einem In-

⁸ Die Planung im Wege des Bundesverkehrswegeplanes bereitet in Deutschland Investitionsentscheidungen für Bundesverkehrswege vor und bildet damit die planerische Grundlage für den Ausbau der Bundesverkehrswege. Ausnahme ist das Verkehrsinfrastrukturprojekt City-Tunnel-Leipzig, welches kein Projekt des BVWP ist.

vestitionsvolumen von ca. 1,385 Mrd. € (Datenstand KNA 2009). Für dieses Gesamtvorhaben erfolgte im Rahmen der KNA (Stand 2009) die Betrachtung der Einnahmenkomponenten (hier Lkw-Maut). Es wurde im Wege der Finanzanalyse ein einnahmenschaffendes Projekt festgestellt und eine Finanzierungsbedarfsquote resultierend aus den Kenngrößen des Gesamtvorhabens ermittelt. Diese Finanzierungsbedarfsquote wurde jeweils einheitlich für die Bestimmung der zuschussfähigen Ausgaben in den vier durch das OP Verkehr zur A 14 geförderten Projektmodulen angewendet⁹.

Einnahmenbezug

Für die Ermittlung der aus den bewerteten Gesamtvorhaben erwarteten Einnahmen sind in Unterscheidung der Prioritätsachsen 1 bis 3 zwei Arbeitsansätze der Gutachter der Ausgangsprognose zu unterscheiden:

- Ansatz 1: in Eingrenzung auf die Einnahmen, die der Verkehrsinfrastruktur des bewerteten Gesamtvorhabens zuzuordnen ist (projektbezogene Einnahmenermittlung) in Anwendung auf die Projekte der Prioritätsachsen 1 und 3.

Der Arbeitsansatz berücksichtigt dabei die weitaus geringere Netzdichte bei den Bundesschienenwegen und Bundeswasserstraßen die auch eine vergleichsweise geringere Flexibilität in den Nutzungsmöglichkeiten (Routenwahl) mit sich bringt. Eine Veränderung des Netzes der Bundesschienenwege durch eine Erweiterung im Neubau bzw. durch qualitätsverbessernde Maßnahmen auf einer Bestandsstrecke zieht insofern auch nicht in einem vergleichbaren Maße wie beim Netz der Bundesfernstraßen Folgewirkungen in der Verlagerung von Verkehrsströmen im Verkehrsnetz nach sich.

- Ansatz 2: in Eingrenzung auf die Einnahmen, die der Verkehrsinfrastruktur des bewerteten Gesamtvorhabens zuzuordnen ist (projektbezogene Einnahmenermittlung) und ergänzend dazu eine erweiterte Betrachtung der durch das errichtete Gesamtvorhaben im Verkehrsnetz zusätzlich entstehenden bzw. entfallenden Einnahmen (Verkehrsnetzbezogene Einnahmenermittlung) in Anwendung auf die Projekte der Prioritätsachse 2.

Die Anwendung eines netzbezogenen Ansatzes in der Prioritätsachse 2 hat zum Hintergrund, dass das Verkehrsnetz der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) gegenüber den Verkehrsnetzen der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen durch ein deutlich höhere Netzdichte gekennzeichnet ist. In Verbindung damit, dass mit den Verkehrsmitteln auf den Bundesfernstraßen eine weitaus höhere Flexibilität und Dynamik in der Wahl der Fahrtrouten gegeben ist, ist bei der Bewertung von Projekten die den Neu- aber auch den Ausbau von Bundesfernstraßen zum Gegenstand haben daher auch zu betrachten, ob und in welchem Umfang sich Änderungen in der Fahrroutenwahl und damit in der Verkehrsleistung ihn dem von dem Neu- bzw. Ausbauvorhaben funktional beeinflussten Teil des Verkehrsnetzes ergeben.¹⁰

⁹ Durch das OP Verkehr wurde der Neubau der Autobahn A 14 im Modul 1 (ehem. A 241 zwischen Schwerin Nord und Jesendorf), im Modul 2 (VKE 1.2 AS Wolmirstedt bis AS Colbitz), im Modul 3 (VKE 7 AS Ludwigslust Süd bis AK Schwerin) und Modul 4 (VKE 5 AS Karstädt bis AS Groß Warnow) gefördert.

¹⁰ „Die Mauteinnahmen für die Nutzung der Projektstrecke sind nicht geeignet, die Einnahmeveränderung sachgerecht abzugrenzen, da zum Teil Verlagerungen der Lkw-Fahrten von vorhandenen Autobahnen auf die Projektstrecke erfolgen und damit Mindereinnahmen an anderer Stelle entstehen. Aus diesem Grunde werden auch die netzbezogenen Mehr- oder Mindereinnahmen ermittelt.“ (vgl. KNA A72, S. 9)

2.3 Parameter der Aktualisierung

Die Aktualisierung der ursprünglichen Einnahmenprognose hat zum Gegenstand, dass der Umfang der ursprünglich ermittelten Einnahmen weiterhin als hinreichendem angesehen werden kann, wenn es um die Ermittlung der zuschussfähigen Ausgaben geht. Es wird damit Art. 55 Abs. 4 der VO (EG) 1083/2006 aufgegriffen, der einen Abzug von Nettoeinnahmen vorsieht, die bislang nicht berücksichtigt wurden. Das Hauptaugenmerk lag insofern auf der Beobachtung der Entwicklung von bestehenden Einnahmenquellen (Höhe der Gebühren bzw. Ausprägung der Erhebung) und ggf. neuen Einnahmequellen. Die aktualisierte Einnahmenermittlung berücksichtigt insofern die reale Entwicklung auf der Einnahmenseite zum Informationsstand 31.12.2016 und überträgt diesen Kenntnisstand auf eine aktualisierte prognostische Ermittlung der zu erwartenden Einnahmen.

Um eine möglichst umfängliche Vergleichbarkeit mit den Arbeitsansätzen der ursprünglichen Ermittlung (Ausgangsprognose) zu gewährleisten, wurden folgende Parameter für die Aktualisierung festgelegt:

- unveränderte Bezugspunkte sind die in der Ausgangsprognose
 - verwendete Verkehrsprognose 2025 (Verflechtungsprognose des BMVI) mit Bezug zu dem entsprechend bestimmten Verkehrsinfrastrukturnetz und die zu diesem Zeitpunkt für das jeweilige Verkehrsinfrastrukturvorhaben erwartete Verkehrsleistung;
 - projektspezifisch definierten Gesamtvorhaben gemäß BVWP (d.h. der Projektumfang in seinem planerischen Umfang gemäß BVWP);
- unverändert bleibt zudem der methodische Ansatz der jeweils projektspezifischen Finanzanalyse; d.h. es werden die gleichen Berechnungsalgorithmen (Bezugszeitraum, Verzinsung, Restwertermittlung) angewendet, wie sie projektspezifisch für die jeweilige Finanzanalyse in der Ausgangsprognose Verwendung gefunden haben;
- weitere Eingangsgrößen wie die Investitionskosten des jeweiligen Gesamtvorhabens und die Betriebskosten verbleiben grundsätzlich unverändert, d.h. es werden für die Aktualisierung die jeweils realen Größenordnungen für die Investitionskosten und die Betriebskosten zum Preisstand 2008 verwendet. Um dem methodischen Anspruch einer Finanzanalyse zum Preisstand 2015 zu entsprechen werden diese realen Kosten zum Preisstand 2008 lediglich fortgeschrieben auf den Preisstand 2015. Dies bedeutet, dass die realen Preise zum Preisstand 2008 unter Anwendung entsprechender Indizes für die Entwicklung der Preise im Bau auf den Stand 2015 fortgeschrieben werden. Auf diese dann nominalen Preisstände wird der gleiche Diskontierungssatz (5,0 %) angewendet, wie dies für die Finanzanalysen zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose der Fall war.

3. Datenverarbeitung und Ergebnisaufbereitung

3.1 Daten und Informationen zur Gebührenentwicklung

Im Fokus der Daten- und Informationsverarbeitung stehen die im Zuge der Programmdurchführung von der Verwaltungsbehörde zum OP Verkehr gesammelten Erkenntnisse hinsichtlich der Entwicklung der von den Nutzern einer der relevanten Verkehrsinfrastrukturen (Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen) erhobenen Gebühren. Die entsprechenden Informationen konnten analog zu den ursprünglichen Arbeitsansätzen im Zuge der Erstellung der KNA wie folgt bereitgestellt werden:

- im Bereich der Bundesschienenwege aus den von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen veröffentlichten gültigen Katalogen zu Trassen-, Stations- und Anlagepreisen;
- im Bereich der Bundesfernstraßen der Verordnung zur Mauthöhe bzw. der Folgeregelung durch das Bundesfernstraßenmautgesetz und den bis zum 31.12.2015 erfolgten Änderungen;
- im Bereich der Bundeswasserstraßen der Dokumentation „Tarife für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich“ herausgegeben von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt im Auftrag des BMVI.

Dies umfasste die durch bestehende Verordnungen bzw. Gesetze und sonstige Instrumente geregelten Gebührenstrukturen und die dort geregelten Parameter hinsichtlich der:

- Quelle (welcher Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur);
- Nutzergruppe (welcher Teil der Nutzer);
- Bezugsgrundlage (u.a. Verkehrsleistung, Häufigkeit der Nutzung);
- Höhe der Gebühr.

Dieser Arbeitsansatz zielt auf die Begleitung der Gebührenentwicklung über den Zeithorizont ausgehend von der ursprünglichen Einnahmenprognose (dem Jahr 2008) bis zum Ende des Programmzeitraumes am 31.12.2015. Neben den bestehenden Gebührenstrukturen wurden Informationen berücksichtigt, die auf weitere Veränderungen im Rahmen der Gebührenstrukturen schließen lassen. Diese Informationen zu vorgesehenen Gebührenveränderungen fanden Eingang in die aktualisierte Einnahmenberechnung sofern:

- sie durch den Gesetzgeber bereits festgelegt ist und anhand von nachvollziehbaren Informationen grundsätzlich im Wege der prognostischen Ermittlung in ihrem Umfang für den betroffenen Verkehrsträger als monetäre Größenordnung mit Projektbezug erhoben werden können;
- eine inhaltliche Relevanz für einen der vom OP Verkehr und den dort geförderten Projekten insbesondere mit Blick auf die zeitliche Einordnung in den in der Finanzanalyse berücksichtigten Bezugszeitraum hat¹¹.

3.2 Daten und Informationen für die weitere Berechnung

Für die Erstellung einer aktualisierten Finanzanalyse und die Bestimmung des Finanzierungsdefizites nach Art. 55, Abs. 2 der VO (EG) 1083/2006 gehen

neben den Einnahmen als weitere Größenordnungen die Investitionskosten, der am Ende eines Bezugszeitraumes daraus resultierende Restwert sowie die Betriebskosten ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme ein. Wie oben benannt, werden diese Kostensätze für die Investitionskosten und die Betriebskosten den ursprünglich durchgeführten KNA entliehen und lediglich auf den Preisstand zum 31.12.2015 fortgeschrieben. Hierzu wurde im Einklang mit der Vorgehensweise der ursprünglichen KNA auf die national etablierte Berichterstattung des statistischen Bundesamtes über die Entwicklung von Preisen in verschiedenen Segmenten zurückgegriffen¹².

3.3 Ergebnisaufbereitung

Die Ergebnisaufbereitung erfolgt getrennt nach den Verkehrsträgern bzw. Prioritätsachsen Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen. Bei Bedarf ist eine weiterführende Unterteilung dann vorgenommen, wenn wie im Bereich der Bundesfernstraßen zwischen Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu unterscheiden ist oder im Fall der Bundeswasserstraßen auch ein Sonderfall (SHW Niederfinow) eine Einzelbetrachtung erfährt.

Wesentlicher Bestandteil ist je Prioritätsachse die vergleichende Beschreibung der Situation der Gebührenstrukturen zum Zeitpunkt der ursprünglichen Einnahmenermittlung (Ausgangsprognose) mit der Situation zum Zeitpunkt der Kontrolle (aktualisierte Prognose) zum Sachstand 31.12.2015. Im Ergebnis dieser Beschreibung ist die Entwicklung dazu festgehalten mit Aussagen dazu, ob

- die aktuelle Gebührenstruktur gegenüber der Gebührenstruktur der ursprünglichen Einnahmenberechnung durch Anpassungen in Bezug zur
 - Quelle der Gebühren (neue Quelle oder Wegfall einer Quelle);
 - „betroffenen“ Nutzergruppe (Ausweitung oder Eingrenzung);
 - Bezugsgrundlage (veränderte Bezugsgrößen (ggf. andere als die Verkehrsleistung));
 - Höhe der Gebühr gekennzeichnet ist;
- im Ergebnis dieser Anpassung die ursprünglich ermittelten Einnahmen weiterhin als hinreichend gelten können, wenn es um die Ermittlung der zuschussfähigen Ausgaben geht.

Hierzu werden die angepassten Gebührenstrukturen und ihre Elemente projektspezifisch auf die für das Jahr 2025 erwartete Verkehrsleistung angewendet

¹¹ Ein Beispiel hierfür bieten die geförderten Projekte der Prioritätsachse 1 (Bundesschienenwege). Grundsätzlich werden für diesen Verkehrsträger im nationalen Wege von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Nutzungsgebühren für die Nutzung der Schienentrassen, der Bahnstationen sowie der Serviceanlagen (u.a. Zugbildungsanlagen) erhoben. Die Gesamtvorhaben zum Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege gemäß BVWP, deren Projektbestandteile durch das OP Verkehr gefördert wurden, umfassen keine baulichen Maßnahmen zum Neu- bzw. Ausbau von Serviceanlagen (wie Zugbildungsanlagen). Insofern sind die Preise bzw. Einnahmen aus Serviceanlagen für die einnahmenseitige Betrachtung der geförderten Projekte nicht von inhaltlicher Relevanz. Die Gebührenentwicklung in diesem Bereich wurde nachrichtlich verfolgt; an entsprechender Stelle wird hierzu dann auch entsprechend eine Einordnung vorgenommen.

¹² Die Kosten-Nutzen-Analysen zu den Gesamtvorhaben B 96n (Zubringer Rügen), Oder-Lausitz-Straße sowie Neubau der Autobahn A 71 haben hierzu auf entsprechende Daten des Statistischen Bundesamtes für die Preisentwicklung im Bereich des Straßenwegebbaus und Ingenieurbau (im Wege des Straßenbaus) zurückgegriffen (vgl. bspw. Gutachten zur B 96n, S. 35-36). Dieser Arbeitsansatz wird aufgegriffen, ergänzt um die Fortschreibung der Preisentwicklung bis zum Jahr 2015.

und der erwartete Wert der Einnahmen für dieses Jahr (analog zum Ermittlungsansatz der ursprünglichen Berechnung) ermittelt. Im Ergebnis resultiert eine vergleichende Gegenüberstellung des Finanzierungsdefizits bzw. der Finanzierungsbedarfsquote je Projekt für die Situation zum Zeitpunkt der ursprünglichen Ermittlung und dem aktuellen Zeitpunkt in tabellarischer Form.

Die wesentlichen Ergebnisse (diskontierte Größen für die Ermittlung der Nettoeinnahmen wie die Einnahmen, Betriebskosten, Investitionskosten und Restwert) werden tabellarisch im Textteil abgebildet. Eine aktualisierte Finanzanalyse in vergleichender Darstellung zur ursprünglichen Analyse ist dann im Anhang zum Bericht beigelegt, wenn der Betrag der aktuell ermittelten Einnahmen über dem Betrag der ursprünglich ermittelten Einnahmen angesiedelt ist.

4. Ergebnisse

4.1 Prioritätsachse 1 – Bundesschienenwege

In der Prioritätsachse 1 des OP Verkehrs wurden 15 Projekte gefördert, die bezogen auf neun Verkehrsinfrastrukturvorhaben (Gesamtvorhaben) den Neubau und Ausbau von Schienenwegen des Bundes betreffen. Es handelt sich um folgende Projekte:

Übersicht 1: Geförderte Projekte - Einordnung in die Gesamtvorhaben

Gesamtvorhaben	gefördertes Projekt ¹³		
	Nr.	Projektbezeichnung	Kürzel
Neu-/Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt (VDE-Projekt Nr. 8.1)	1.1	Neubau VDE 8.1 Ebensfeld - Erfurt, Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen;	VDE8.1
	1.2	VDE 8.2 Neubaustrecke (NBS) Erfurt – Leipzig/Halle (Saale), Modul 1 - Projektabschnitte Finnetunnel und Feste Fahrbahn im Streckenabschnitt Sachsen-Anhalt;	VDE8.2
Neu-/Ausbaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle (VDE-Projekt Nr. 8.2)	1.14	VDE 8.2 Neubaustrecke (NBS) Erfurt – Leipzig/Halle (Saale), Modul 2 - Oberleitungsanlage im Streckenabschnitt Sachsen-Anhalt	VDE8.2.M2
	1.15	VDE 8.2 Neubaustrecke (NBS) Erfurt – Leipzig/Halle (Saale), Modul 3 - Oberleitungsanlage im Streckenabschnitt Thüringen	VDE8.2.M3
	1.3	City-Tunnel Leipzig (Module 5+6);	CTL.M1
City-Tunnel Leipzig	1.10	City-Tunnel Leipzig (Modul 7);	CTL.M2
	1.4	Maßnahme Netz 21, Korridor 101, Streckenertüchtigung Rostock – Berlin, Modul 1 (Abschnitte PA 4S2.1, PA 5S1.1, PA 4E1.2 und PA 5E1.1);	HRO.B.M1
Ausbaustrecke Berlin – Rostock	1.8	Maßnahme Netz 21, Korridor 101, Streckenertüchtigung Rostock – Berlin, Modul 2;	HRO.B.M2
	1.11	Maßnahme Netz 21, Korridor 101, Streckenertüchtigung Rostock – Berlin, Modul 3	HRO.B.M3
	1.5	VDE 9, ABS Leipzig - Dresden, Teilmaßnahmen der 3. Baustufe;	VDE9
Ausbaustrecke Leipzig – Dresden (VDE-Projekt Nr. 9)	1.6	Elektrifizierung der Schienenstrecke Reichenbach – Landesgrenze Sachsen/Bayern, Modul 1 (Bauabschnitte 1 und 2);	RPH.M1
	1.7	Elektrifizierung der Schienenstrecke Reichenbach - Landesgrenze Sachsen/Bayern, Modul 2 (Bauabschnitt 3);	RPH.M2
Ausbaustrecke Stelle – Lüneburg	1.9	Ausbau der Schienenstrecke Stelle – Lüneburg (Dreigleisigkeit);	DSL
Ausbaustrecke Knappenrode – Horka – Grenze D/PL	1.12	Ausbau und Elektrifizierung Knappenrode – Horka – Grenze D/PL (BA 1, BA 5)	Hoy.Hor
Ausbaustrecke Berlin – Dresden	1.13	ABS Berlin-Dresden, Fortführung 1. Baustufe	B.DD

¹³ Nummerierung, Projektbezeichnung und Kürzel entsprechen i. d. R. den Angaben im Controlling der Verwaltungsbehörde zum OP Verkehr.

4.1.1 Vergleichende Betrachtung: Ausgangsprognose – Aktualisierung

Einnahmequellen

Im Zuge der Ausgangsprognose wurden als Einnahmequellen die Tarife der Infrastrukturbetreiber (DB Netz AG und DB Station und Service AG) berücksichtigt, wie sie für die Nutzung der Strecken als Trassenentgelte, das Anfahren der Stationen als Stationsentgelte und die Nutzung weiterer Serviceeinrichtungen (u.a. Zugbildungsanlagen) als Anlagenpreise bestimmt sind. Da die in der Übersicht 1 aufgeführten Gesamtvorhaben lediglich Maßnahmen an Strecken (Trassen) und Stationen umfassen sind für die Betrachtung der Einnahmen (der Mehreinnahmen) die aus der Realisierung des Projektes entstehen, die Einnahmequellen der Trassenentgelte und der Stationsentgelte berücksichtigt worden.¹⁴

Zum Zeitpunkt der Aktualisierung sind hinsichtlich der Einnahmequellen grundsätzlich weiterhin die Einnahmequellen der Trassenentgelte und der Stationsentgelte zu berücksichtigen. Weitere Einnahmequellen sind nicht hinzugekommen. Insofern stellt sich die Situation unverändert dar.

Tarifhöhen

Zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose wie auch zum Zeitpunkt der Aktualisierung ist die Höhe der Trassen- und Stationsentgelte durch von den Infrastrukturbetreibern festgelegte Trassenpreise bzw. Stationspreise bestimmt. Diesen liegt i.d.R. eine leistungsbezogene Komponente zugrunde. Für die Trassenpreise bestimmt sich diese anhand der zurückgelegten Strecke (in Euro je Kilometer); für die Stationspreise als Entgelt für das Einfahren und das Ausfahren aus einer Station.¹⁵

Für die Bestimmung der Trassenpreise zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose legten die Gutachter der entsprechenden Kosten-Nutzen-Analysen die Tarifhöhe aus den Komponenten der Streckenkategorie (und hier der Grundpreise) und dem Trassenprodukt mit dem Stand 13.12.2008 zugrunde. Um eine entsprechende Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurde dieser Arbeitsansatz, d.h. Streckenkategorie und Trassenprodukt, für die Aktualisierung beibehalten und der Sachstand der Trassenpreise zum 12.12.2015 verwendet. Die Übersicht 2 zeigt die entsprechenden Tarifhöhen für die einzelnen Streckenkategorien und die Trassenprodukte im Vergleich zwischen der Ausgangsprognose und der Aktualisierung. Offensichtlich ist der nicht unerhebliche Anstieg der Trassenpreise im Zeitraum von 2008 bis 2015. Selbst bei einer Bereinigung der Preise auf ein einheitliches Preisniveau 2008 bzw. 2015 zeigt sich, dass der Anstieg über der normalen Inflationierung angesiedelt ist. Eine preisbereinigte Betrachtung zeigt bei einer einfachen Fortschreibung der Trassenpreise des Jahres 2008 auf den Preisstand zum Jahr 2015¹⁶, dass die Trassenpreise 2015 je nach Streckenkategorie zwischen ca. 6 % und 20 % über den nach 2015 fortgeschriebenen Trassenpreisen des Jahres 2008 liegen. Insofern ist dieser Anstieg bei den Trassenpreisen bei der Aktualisierung der Einnahmen für die geförderten Projekte zu berücksichtigen.

¹⁴ „Als Einnahmen wurden die Trassenentgelte im Schienengüter- und -Personenverkehr sowie die Stationsentgelte in die Finanzanalyse eingestellt.“ (vgl. u.a. KNA Hoy.Hor, Endbericht, S.33)

¹⁵ Die Festlegung von Entgelten der Infrastrukturbetreiber berücksichtigt dabei die gesetzlichen Bestimmungen wie sie sich aus dem Rechtsrahmen von AEG und EIBV ergeben und als Vorgaben zur Gestaltung des Preissystems und der Bemessung von Entgelthöhen resultieren.

¹⁶ Verwendet wurde hier die einfache Verbraucherpreisentwicklung gemäß Statistischen Bundesamt.

Exkurs Trassenpreissystem 2018

Das am 07.07.2016 vom deutschen Bundestag verabschiedete Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich sieht die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums vor. Mit dem Gesetz ist die Verabschiedung des Eisenbahnregulierungsgesetzes verbunden. Dadurch sind Auswirkungen u.a. dahingehend zu erwarten, aus welchen Komponenten und mit welcher Tarifierung sich die Trassenentgelte zukünftig zusammensetzen werden. Nach aktuellem Sachstand ist davon auszugehen, dass mit dem Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich eine Reform des Trassenpreissystems der Deutschen Bahn verbunden ist. Ein für die Entwicklung der Trassenpreise nicht unerheblicher Aspekt ist dabei die mit der Verabschiedung des Eisenbahnregulierungsgesetzes verbundene Schaffung einer Anreizregulierung. Diese sieht vor, dass die Bundesnetzagentur eine Obergrenze der Kosten des Infrastrukturbetreibers feststellt. An dieser Obergrenze orientiert wird die Grundlage für die Trassenpreise gebildet. Ein reformiertes Trassenpreissystem ist dann zur Anwendung ab dem Jahr 2018 vorgesehen. Aktuell liegen jedoch keine Informationen zur Ermittlung der zukünftigen Tarifkomponenten bzw. der Tarifpositionen und deren Höhen vor. Eine Schätzung der sich daraus ergebenden Einnahmen aus Trassenpreisen ist nicht möglich. Insofern bezieht sich die Aktualisierung auf das zum 31.12.2016 bekannte (und o.g. bestehende System der Trassenpreise).

Übersicht 2: Entwicklung der Trassenpreise (jeweilige Preise)

Streckenategorie		Trassenpreise			
Titel	kurz	Ausgangsprognose 2008	Aktualisierung 2015	Entwicklung	
		Grundpreis (€ je km)	Grundpreis (€ je km)	(€)	(%)
Fernstrecke Fplus	Fplus	8,09	9,50	1,41	17,4%
Fernstrecke F1	F1	4,12	4,85	0,73	17,7%
Fernstrecke F2	F2	2,85	3,36	0,51	17,9%
Fernstrecke F3	F3	2,53	3,03	0,50	19,8%
Fernstrecke F4	F4	2,42	2,90	0,48	19,8%
Fernstrecke F5	F5	1,86	2,15	0,29	15,6%
Fernstrecke F6	F6	2,18	2,86	0,68	31,2%
Zulaufstrecke Z1	Z1	2,26	2,96	0,70	30,9%
Zulaufstrecke Z2	Z2	2,34	3,05	0,71	30,3%
Stadtschnellverkehrsstrecke S1	S1	1,59	1,92	0,33	20,8%
Stadtschnellverkehrsstrecke S2	S2	2,14	2,56	0,42	19,6%
Stadtschnellverkehrsstrecke S3	S3	2,57	3,05	0,48	18,7%
Trassenprodukt	kurz	Faktor	Faktor		
Personenverkehrstrassen					
Personenverkehrs-Express-Trasse	PVE	1,80	1,80	0,0	0,0%
Personennahverkehrs-Takt-Trasse	PNV	1,65	1,65	0,0	0,0%
Personenfernverkehrs-Takt-Trasse	PFV	1,65	1,65	0,0	0,0%
Personenverkehrs-Economy-Trasse	PVE	1,00	1,00	0,0	0,0%
Personenverkehrs-LZ-Trasse	PVL	0,65	0,00	-0,65	-100,0%
Güterverkehrs-Trassen					
Güterverkehrs-Express-Trasse	GVE	1,65	1,65	0,0	0,0%
Güterverkehrs-Standard-Trasse	GVS	1,00	1,00	0,0	0,0%
Güterverkehrs-LZ-Trassen	GVL	0,65	0,65	0,0	0,0%
Güterverkehrs-Zubringer-Trasse	GVZ	0,50	0,50	0,0	0,0%

Datenquelle: DB Netz AG TPS 2008 und DB Netz AG TPS 2015

Für die Bestimmung der Stationspreise zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose legten die Gutachter der entsprechenden Kosten-Nutzen-Analysen die Tarifhöhe entsprechend des Stationspreissystems SPS05 und die Stationspreisliste der DB Station & Service AG mit dem Preisstand 2008 zugrunde. Diese wurde auf die für die bewerteten Projekte relevanten Stationen (bzw. Haltepunkte und Bahnhöfe) angewendet. Die Aktualisierung greift diesen Ansatz auf und verwendet hierzu basierend auf dem seit dem 01.01.2011 gültigen Stationspreissystem SPS11 die Stationspreise zum Stand 2015. Die Übersicht 3 zeigt im Vergleich die Entwicklung der Preise je bewertungsrelevanter Station.

Übersicht 3: Vergleichende Betrachtung der Stationspreise, 2008 und 2015¹⁷

Station	Stationspreise*					
	Ausgangsprognose 2008		Aktualisierung 2015		Entwicklung	
	Kategorie	Preis (€)	Kategorie	Preis (€)	(€)	(%)
Nürnberg Hbf.	1	19,27	1	20,46	1,19	6%
Erlangen	3	10,29	3	5,81	-4,48	-77%
Bamberg	3	10,29	2	13,28	2,99	23%
Coburg	3	2,41	4	3,97	-6,32	-159%
Erfurt Hbf.	2	26,57	2	24,54	-2,03	-8%
Halle (Saale) Hbf.	2	29,64	2	27,76	-2,03	-7%
Flughafen Leipzig/H.	3	20,12	3	5,74	-1,88	-251%
Leipzig Hbf.	1	39,97	1	31,80	-14,38	-26%
Rostock Hbf.	2	41,66	2	26,89	-8,17	-55%
Güstrow	3	20,85	3	29,78	-14,77	30%
Waren	5	8,21	4	5,36	8,93	-53%
Neustrelitz	5	8,21	4	5,36	-2,85	-53%
Marktrechwitz	3	10,29	3	5,81	-2,85	-77%
Hof	3	10,29	3	5,81	-4,48	-77%
Plauen (ob. Bhf.)	3	20,12	3	15,92	-4,48	-26%
Reichenbach (V.)	5	3,30	4	7,54	-4,20	56%

* Preis als Gebühr je Anfahrt

Datenquelle: DB Station & Service SPS 2008 und DB Station und Service SPS 2015

Grundsätzlich bleibt zunächst festzuhalten, dass sich die Trassenpreise je Streckenkategorie im Zeitraum 2008 bis 2015 in einem Korridor von ca. 15,6 % bis zu 31,2 % erhöht hat. Damit liegt die Erhöhung auch deutlich über der Inflationierung. Die Bundesnetzagentur führt hierzu aus: „Wird die Entwicklung der mittleren Trassenentgelte über die letzten fünf Jahre hinweg betrachtet, so ist ein kontinuierlicher Anstieg festzustellen. Die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entrichtenden Trassennutzungsentgelte stiegen unter Berücksichtigung der von 2013 auf 2014 erfolgten Preisanpassungen seit 2009 um zehn Prozent im Schienengüterverkehr, elf Prozent im Schienenpersonennahverkehr und bis zu 13 Prozent im Schienenpersonenfernverkehr. Für denselben Zeitraum erwartet die Bundesnetzagentur einen Anstieg wesentlicher Vergleichsindikatoren wie dem Verbraucherpreisindex und dem Erzeugerpreisindex für gewerbliche Produkte um jeweils nur acht Prozent.“ (Bundesnetzagentur 2014, S. 43)

Die inhomogene Entwicklung der Stationspreise ist dabei auf die Einführung des Stationspreissystems SPS11 zum 01.01.2011 zurückzuführen. Dieser liegt eine Aufweitung der Bahnhofskategorien auf sieben Kategorien und eine veränderte Struktur in der inhaltlichen Zuordnung der einzelnen Stationen zu diesen Kategorien zugrunde. Der Systemwechsel hat für einige der oben ge-

¹⁷ In der Übersicht 3 sind die relevanten Stationen für das Gesamtvorhaben zum City-Tunnel Leipzig nicht abgebildet. Mit der Anlage des City-Tunnels ist eine Neukonzipierung im Nahverkehrsnetz der Region Halle/Leipzig und entsprechende Auswirkungen auf die Bedienungshäufigkeit von mehr als 100 Stationen verbunden. Die Daten für die Fortschreibung der Preise wurden grundsätzlich ermittelt und einnahmenseitig für den City-Tunnel berücksichtigt. Auf eine Darstellung der einzelnen Stationen wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet.

nannten Stationen (Bahnhöfe) dann auch einen Wechsel in der Kategorie zur Folge und eine damit verbundene veränderte Tarifhöhe.

Dem Ansatz der Gutachter der Ausgangsprognose 2008 folgend werden die Trassen- und Stationspreise zum Preisstand 2015 auf die für das Jahr 2025 erwartete Verkehrsleistung übertragen. Dies wird damit begründet, dass nicht davon auszugehen ist, dass in den Folgejahren ein vergleichbarer – über wesentlichen Vergleichsindikatoren wie dem Verbraucherpreisindex liegender – Anstieg insbesondere der Trassenpreise zu erwarten ist. Dies ist dadurch begründet, dass mit der Verabschiedung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (vgl. Exkurs Trassenpreissystem 2018) eine Obergrenze der für die Bildung der Trassenpreise maßgeblichen Kosten des Infrastrukturbetreibers durch die Regulierungsbehörde Bundesnetzagentur eingeführt wird.

Wie sich die Trassenpreise und die Stationspreise zum Stand 2015 bei der Bestimmung der Einnahmen niederschlagen, zeigt die Übertragung der Tarife (sowohl der Trassenpreise als auch der Stationspreise) auf die für das Jahr 2025 erwartete Verkehrsleistung im Vergleich in der Übersicht 4.

Übersicht 4: Einnahmen 2025, nominal im Vergleich

Projekt	Einnahmen, nominal für das Jahr 2025 (Mio. €)									
	Ausgangsprognose 2008				Aktualisierung 2015				Entwicklung	
	Trassen		St.	Gesamt	Trassen		St.	Gesamt	(Mio. €)	(%)
	SPV	GV		(Mio. €)	SPV	GV		(Mio. €)		
VDE8.1	19,7	46,9	1,0	67,5	23,0	55,1	0,9	79,0	11,5	17,0%
VDE8.2	46,9	22,9	0,7	70,5	55,1	26,9	0,6	82,6	12,1	17,2%
CTL*	---	0	---	8,0	---	0	---	9,2	1,3	15,8%
HRO.B	2,4	0,3	0,1	2,9	2,9	0,4	0,0	3,3	0,4	15,6%
VDE9	0,2	1,7	0,0	1,9	0,2	1,8	0,0	2,1	0,2	9,7%
RPH	2,7	0,8	0,1	3,7	3,2	1,0	0,1	4,3	0,6	17,0%
DSL	0,0	0,3	0,0	0,3	0,0	0,4	0,0	0,4	0,1	17,9%
Hoy.Hor	0,0	0,5	0,0	0,5	0,0	0,6	0,0	0,6	0,1	15,6%
B.DD	3,8	3,3	0,0	7,1	4,4	3,8	0,0	8,2	1,1	15,1%

* Für das Projekt CTL sind im Zuge der Ausgangsprognose die Einnahmen zwar als Bestandteile aus Trassenentgelten im SPV und den Stationsentgelten ermittelt worden. Die Beträge sind aber nicht separat, sondern nur als Gesamtwert ausgewiesen. Dies ist in der Tabelle mit --- gekennzeichnet. Folglich wird auch bei der Aktualisierung nur der Gesamtbetrag ausgewiesen.

Datenquelle: Daten der Ausgangsprognose entsprechend den KNA für die o.g. Projekte und Daten der Aktualisierung auf der Basis eigener Berechnung mittels Umlegung der Trassen- und Stationspreise 2015 auf die Daten der Verkehrsleistung gemäß KNA der o.g. Projekte.

Diese greift die für die Projekte bei der Einnahmenbestimmung relevanten Strecken (Trassen), die auf diesen Trassen erwartete Verkehrsleistung (in Kilometern) sowie die relevanten Stationen und die entsprechende Bedienungshäufigkeit auf und ermittelt in einer Aktualisierung die nominale Größe der Einnahmen.¹⁸

In der nominalen Betrachtung der für das Jahr 2025 erwarteten Einnahmen (unter Zugrundelegung der für das Jahr 2025 erwarteten Verkehrsleistung) im Vergleich der Preisstände des Trassenpreissystems für das Jahr 2008 (Ausgangsprognose) und das Jahr 2015 (Aktualisierung) zeigt sich, wie sich insbe-

¹⁸ Zugrunde gelegt sind die je Projekt die Strecken (Trassen) und Stationen, wie sie Gegenstand der Einnahmenermittlung in der Ausgangsprognose (im Zuge der KNA) waren.

sondere die Anhebung der Trassenpreise erheblich im Umfang der für das Jahr 2025 erwarteten Einnahmen niederschlägt.

Im Ergebnis wird für alle bewerteten Projekte eine Aktualisierung der Einnahmenermittlung im Zuge einer Finanzanalyse und die Ermittlung der entsprechenden diskontierten Größenordnungen für die Einnahmen und die weiteren, die Herleitung der Finanzierungsbedarfsquoten bestimmenden Faktoren notwendig.

4.1.2 Aktualisierung der projektspezifischen Einnahmenanrechnung

Die Aktualisierung der Einnahmenanrechnung stellt projektspezifisch auf den gleichen Arbeitsansatz ab, wie er von den Gutachtern der KNA im Zuge der Ausgangsprognose für die Finanzanalysen verwendet wurde. Dabei wurden die im Zuge der Ausgangsprognose in Ansatz gebrachten Investitionskosten sowie die Kosten für die Unterhaltung bzw. den Betrieb verwendet und preislich auf den Preisstand für das Jahr 2015 fortgeschrieben¹⁹. Für die Einnahmen wurden die in Übersicht 4 je Projekt dargestellten nominalen Einnahmen aus der Aktualisierung auf den Betrachtungszeitraum umgelegt.

Für das jeweilige Ergebnis der Aktualisierung zu den Beträgen der Investitionskosten (daran gekoppelt des Restwertes) und der Betriebskosten ist darauf hinzuweisen, dass der zu verzeichnende Anstieg lediglich methodisch begründet ist. Wie in Abschnitt 2.3 (Parameter der Aktualisierung) beschrieben, wurden für die Investitions- und die Betriebskosten unverändert zur Ausgangsprognose die realen Beträge zum Preisstand 2008 in Ansatz gebracht und um die entsprechende Inflationierung bei den Baupreisen fortgeschrieben. Für die Ermittlung der diskontierten Größenordnungen ist dann ferner auch zu berücksichtigen, dass der Diskontierungssatz von unverändert 5,0 % auf den Preisstand 2015 angewendet wird, was dann wiederum mit einer gewissen Hebelwirkung verbunden ist, wenn ein Großteil der Investition im Gesamtvorhaben (wie bei einigen Projekten der Fall) deutlich vor dem Jahr 2015 angefallen ist. Die Spalte D bildet die entsprechende Veränderung in % ab. Das Ergebnis der Aktualisierung insbesondere bei den Investitionskosten ist insofern nicht auf klassische Mehrkosten oder Kostensteigerungen zurückzuführen. Diese sind hier nicht berücksichtigt.

Im Ergebnis der Ermittlung der abgezinsten (diskontierten) Größenordnungen bleibt festzuhalten, dass ein nicht unerheblicher Anstieg der diskontierten Einnahmen je Projekt zu verzeichnen ist. Dies führt im Ergebnis aber nicht dazu, dass die projektspezifischen Finanzierungsbedarfsquoten absinken, denn der Anstieg der Einnahmen wiegt den Effekt aus der allgemeinen Preisentwicklung bei den Investitionskosten (Anstieg bezogen aus der einfachen Fortschreibung der Investitionskosten auf den Preisstand des Jahres 2015) nicht auf.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass insbesondere die Entwicklung der Investitionskosten die Entwicklung der Einnahmen dahingehend kompensieren, dass bis auf die Projekte CTL und Hoy.Hor – wenn in Teilen auch marginal – höhere Finanzierungsbedarfsquoten je Projekt resultieren.

¹⁹ Für die Fortschreibung der Investitionskosten wurde analog zu den Arbeitsansätzen der Prioritätsachse 2 und 3 auf die Entwicklung der Preise im Straßenbau und im Straßeningenieurbau abgestellt. Die verwendeten Daten entstammen den Statistiken des Statistischen Bundesamtes. Für die Fortschreibung der Betriebskosten wurden Preisindizes zur allgemeinen Preisentwicklung in Deutschland auf der Basis von Daten des Statistischen Bundesamtes verwendet.

Übersicht 5: Vergleichender Überblick Bundeschienenwege - Finanzierungsbedarfsquoten

Projekt	Größe	Ausgangsprognose ²⁰	Aktualisierung	
			Index ²¹	(Barwert in €)
VDE8.1	Investitionskosten	4.764.000.000	168,2%	8.014.000.000
	Restwert	239.000.000	159,4%	381.000.000
	Einnahmen	542.100.000		889.900.000
	Betriebskosten	145.900.000	152,4%	222.300.000
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		JA
	Nettoeinnahmen	635.200.000		1.048.600.000
	zuschussfähige Ausgaben	4.128.800.000		6.965.400.000
	Finanzierungsbedarfsquote²²	86,6667 %		86,9154 %
VDE8.2	Investitionskosten	2.961.000.000	172,1%	5.095.000.000
	Restwert	234.000.000	162,8%	381.000.000
	Einnahmen	683.600.000		1.127.500.000
	Betriebskosten	89.600.000	152,7%	136.800.000
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		JA
	Nettoeinnahmen	828.000.000		1.371.700.000
	zuschussfähige Ausgaben	2.133.000.000		3.723.300.000
	Finanzierungsbedarfsquote	72,0365 %		73,0775 %
CTL	Investitionskosten	761.205.848	166,7%	1.268.709.841
	Restwert	94.552.430	161,8%	153.011.068
	Einnahmen	135.016.049		219.599.005
	Betriebskosten	75.095.315	152,5%	114.551.344
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		JA
	Nettoeinnahmen	154.473.164		258.058.729
	zuschussfähige Ausgaben	606.732.684		1.010.651.112
	Finanzierungsbedarfsquote	79,7068 %		79,6598 %
HRO.B	Investitionskosten	341.700.000	172,8%	590.400.000
	Restwert	26.500.000	164,2%	43.500.000
	Einnahmen	33.700.000		55.900.000
	Betriebskosten	-100.000.000	150,8%	-150.800.000
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		JA
	Nettoeinnahmen	160.200.000		250.200.000
	zuschussfähige Ausgaben	181.500.000		340.200.000
	Finanzierungsbedarfsquote	53,1168 %		57,6220 %
VDE9	Investitionskosten	316.600.000	163,6%	517.900.000
	Restwert	28.000.000	159,6%	44.700.000
	Einnahmen	19.600.000		29.300.000
	Betriebskosten	9.400.000	155,3%	14.600.000
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		JA
	Nettoeinnahmen	38.200.000		59.400.000
	zuschussfähige Ausgaben	278.400.000		458.500.000
	Finanzierungsbedarfsquote	87,9343 %		88,5306 %

²⁰ Daten gemäß bewilligtem Großprojektantrag und Dateneintrag SFC.

²¹ Der Index bildet den Effekt ab, der durch die Berücksichtigung der Preissteigerung im Bau sowie die Diskontierung zum Preisstand 2015 entsteht.

²² Die Finanzierungsbedarfsquoten sind hier aus Gründen der Übersichtlichkeit auf die vierte Nachkommastelle gerundet. Für die Ermittlung der zuschussfähigen Ausgaben beim entsprechend geförderten Projekt wird – wie im Zuge der Antragstellung und Bewilligung mit dem exakten Quotienten gerechnet.

Projekt	Größe	Ausgangsprognose ²⁰	Aktualisierung	
			Index ²¹	(Barwert in €)
RPH	Investitionskosten	328.300.000	163,9%	538.100.000
	Restwert	24.000.000	158,3%	38.000.000
	Einnahmen	34.800.000		57.400.000
	Betriebskosten	9.400.000	155,3%	14.600.000
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		JA
	Nettoeinnahmen	49.400.000		80.800.000
	zuschussfähige Ausgaben	278.900.000		457.300.000
	Finanzierungsbedarfsquote	84,9528 %		84,9842 %
DSL	Investitionskosten	250.500.000	162,3%	406.500.000
	Restwert	23.000.000	156,5%	36.000.000
	Einnahmen	3.300.000		6.100.000
	Betriebskosten	6.000.000	153,3%	9.200.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		NEIN
	Nettoeinnahmen	---		---
	zuschussfähige Ausgaben	---		---
	Finanzierungsbedarfsquote	100,0000 %		100,0000 %
Hoy.Hor	Investitionskosten	342.000.000	162,7%	556.500.000
	Restwert	33.000.000	156,4%	51.600.000
	Einnahmen	6.000.000		9.700.000
	Betriebskosten	-34.400.000	154,9%	-53.300.000
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		JA
	Nettoeinnahmen	73.400.000		114.600.000
	zuschussfähige Ausgaben	268.600.000		441.900.000
	Finanzierungsbedarfsquote	78,5380 %		79,4070 %
B.DD	Investitionskosten	543.200.000	162,4%	882.100.000
	Restwert	50.000.000	157,8%	78.900.000
	Einnahmen	66.900.000		108.900.000
	Betriebskosten	0	0,0%	0
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		JA
	Nettoeinnahmen	116.900.000		187.800.000
	zuschussfähige Ausgaben	426.300.000		694.300.000
	Finanzierungsbedarfsquote	78,4794 %		78,7099 %

4.1.3 Zusammenfassung für die Prioritätsachse 1

In der Gesamtschau verbleibt weiterhin als grundsätzlich nicht einnahmenschaftendes Projekt das Gesamtvorhaben DSL. Hier wirkt der Projektcharakter durch, der mit der Herstellung des dritten Gleises zwischen Stelle und Lüneburg überwiegend eine bessere Bewältigung der bereits vorhandenen erheblichen Verkehre (insbesondere im Schienengüterverkehr zum Seehafen Hamburg aber auch im Pendlerverkehr des Verflechtungsraumes Hamburg) vorsieht als noch deutlichen Mehrverkehr aufzunehmen. Insofern führt der vergleichsweise geringe Mehrverkehr auch nur zu vergleichsweise geringen Mehreinnahmen, denen dann auch weiterhin aufgrund der Bewirtschaftung eines dritten und damit zusätzlichen Gleises entsprechend höhere Betriebskosten gegenüberstehen. Für das Projekt CTL ist eine um 0,05 Prozentpunkte niedrigere Finanzierungsbedarfsquote zu verzeichnen. Hier ist zu empfehlen, dass diese dann auch für die weiteren Arbeiten zum Projekt- und Programm-

abschluss zur Anwendung kommt. Für alle weiteren Projekte wäre abzuwägen, ob die höhere Finanzierungsbedarfsquote zur Anwendung kommt oder ob aus Gründen der Praktikabilität weiterhin die bisherige Finanzierungsbedarfsquote angewendet wird; zumal der Anstieg der Finanzierungsbedarfsquoten in diesen Fällen in Teilen als marginal zu bezeichnen ist.

4.2 Prioritätsachse 2 – Bundesfernstraßen

In der Prioritätsachse 2 des OP Verkehrs wurden 21 Projekte gefördert, die bezogen auf 16 Verkehrsinfrastrukturvorhaben (Gesamtvorhaben) den Neubau und Ausbau von Fernstraßen des Bundes betreffen. Die Fernstraßen des Bundes umfassen die Bundesautobahnen sowie die Bundesstraßen. Die geförderten Projekte ordnen sich wie folgt diesen Kategorien zu:

Übersicht 6: Geförderte Projekte - Einordnung Bundesfernstraße und Gesamtvorhaben

Gesamtvorhaben	gefördertes Projekt ²³			Kategorie
	Nr.	Projektumfang	Kürzel	
Neubau der A 26 (Hamburg-Moorburg (A 7) - nördlich Stade (A 20/A 22))	2.1	Projektabschnitte I & II: Stade - Horneburg (K36n) - AS Jork (K 26))	A26	Bundesautobahn
Neubau der A 72 (AK Chemnitz (A 4) - Leipzig (A 38))	2.2	Projektabschnitt 3: Rathendorf - Borna	A72	Bundesautobahn
Neubau der B 178 (Zittau (BGr. D/PL) - nördlich Weißenberg (A 4))	2.3	Bauabschnitt 3.1: (Modul 1)	B178n.M1	Bundesstraße
	2.16	Bauabschnitt 3.2: (Modul 2)	B178n.M2	Bundesstraße
Neubau der A 14 (AK Magdeburg (A 2) bis zum AK Wismar (A 20))	2.4.	2. Bauabschnitt: AS Schwerin Nord - AS Jesendorf, (Modul 1)	A14.M1	Bundesautobahn
	2.7	VKE 1.2: AS Wolmirstedt - AS Colbitz, (Modul 2)	A14.M2	Bundesautobahn
	2.13	VKE 7: Ludwigslust Süd - AK Schwerin; (Modul 3)	A14.M3	Bundesautobahn
	2.18	VKE 5: AS Karstädt – AS Groß Warnow (Modul 4)	A14.M4	Bundesautobahn
B 98n, Ortsumgehung Bischofswerda	2.5	B 98n, Ortsumgehung Bischofswerda	B98	Bundesstraße
Erweiterung der A 10 (AD Schwanebeck (A 11) - AD Havelland (A 24))	2.6	AD Schwanebeck (Modul 1)	A10N.M1	Bundesautobahn
	2.10	AD Havelland	A10N.M2	Bundesautobahn
Neubau der B 169 (AS Döbeln-Nord - Riesa (B 169))	2.8	2. Bauabschnitt: Riesa (B 169) – B 6	B169	Bundesstraße
Neubau der B 107/B 174 (Reitzenhain (BGr. D/CZ) - Chemnitz (A 4))	2.9	Verlegung Gornau - Chemnitz	B174	Bundesstraße
Neubau der B 6n (Bernburg (A 14) - südlich Dessau (A 9))	2.11	OU Bernburg bis OU Köthen (Modul 1)	B6n.M1	Bundesstraße
Neu- und Ausbau der Oder-Lausitz-Straße (Frankfurt/O (A 12) - Cottbus (A 15))	2.12	B112 OU Wiesenau und Brieskow-Finkenheerd	OLS	Bundesstraße
Neubau der B 96n (A 20 (AS Stralsund) – Bergen)	2.15	Altefähr – Samtens	B96n	Bundesstraße
Neubau B 109 OU Anklam	2.14	3. Bauabschnitt	B109	Bundesstraße
Neubau der A 71 (AD Südharz (A 38) - AK Erfurt (A 4))	2.17	Lgr. TH/ST - Sömmerda	A71	Bundesautobahn

Gesamtvorhaben	gefördertes Projekt ²³			Kategorie
	Nr.	Projektumfang	Kürzel	
	2.19	Erneuerung der BAB A 27 (AS Uthlede - Bremerhaven-Süd)	A27	Bundesautobahn
	2.20	Erneuerung der BAB A 7: (Horster Dreieck - AS Fleestedt), Modul 2)	A7.M2	Bundesautobahn
	2.21	Erneuerung der BAB A 7: (AS Garlstorf - einschließlich Horster Dreieck), (Modul 1)	A7.M1	Bundesautobahn

4.2.1 Vergleichende Betrachtung: Ausgangsprognose – Aktualisierung

Einnahmequellen

Für die Dokumentation von Einnahmequellen zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose ist zu berücksichtigen, dass die Kosten-Nutzen-Analysen (in deren Rahmen die Einnahmenermittlung erfolgte) zu unterschiedlichen Zeitpunkten erstellt wurden.

Für die Gesamtvorhaben zu den Bundesautobahnen A 26, A 72, A 14, A 10 sowie zu den Bundesstraßen B 178n, B 169, B 6n und B 174 (vgl. Übersicht 6) wurden die Analysen im Jahr 2009 und damit mit dem Sachstand der Gebührenstrukturen aus dem Jahr 2009 erstellt. Für die Anrechnung von Einnahmen wie sie als klassische Gebühren von den Nutzern der Verkehrsinfrastruktur erhoben werden, waren zu diesem Zeitpunkt die Maßgaben zum **Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (ABMG)** maßgeblich²⁴. Dem ABMG entsprechend, waren für die Bestimmung von Einnahmen alle Fahrten von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens zwölf Tonnen auf Bundesautobahnen zu berücksichtigen, da diese als mautpflichtig eingeordnet sind.^{25, 26} Für die o.g. Bundesstraßen B 178n, B 169, B 6n und B 174 waren Einnahmen wie sie als klassische Gebühren von den Nutzern der Verkehrsinfrastruktur erhoben werden nicht zu berücksichtigen. Sie sind insofern im Zuge der Ausgangsprognose als nicht einnahmenschaftende Projekte eingeordnet worden.

Im Zuge der Programmumsetzung wurde für die später implementierten Reserveprojekte zum Neubau der Bundesautobahn A 71 sowie zu den Bundesstraßen B 96n und Oder-Lausitz-Straße (B 112) jeweils eine Kosten-Nutzen-

²³ Nummerierung, Projektbezeichnung und Kürzel entsprechen i. d. R. den Angaben im Controlling der Verwaltungsbehörde zum OP Verkehr.

²⁴ Die Höhe der Maut war ergänzend zum ABMG in der sogenannten Mauthöheverordnung (MauthV) geregelt.

²⁵ Für die Benutzung der Bundesautobahnen mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt, ist eine Gebühr im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42), die zuletzt durch Abschnitt A Nr. 5 des Anhangs der Richtlinie 2006/103/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. EU Nr. L 363 S. 344) geändert worden ist, zu entrichten (Maut).

²⁶ Ausgenommen sind Omnibusse, die Bundeswehr, die Polizei, der Zivil- und Katastrophenschutz, die Feuerwehr, der Straßenbetriebsdienst, der Winterdienst, die Schausteller und Zirkusbetreiber sowie humanitäre Hilfslieferungen.

Analyse mit Sachstand 2012 und damit mit dem Sachstand der Gebührenstrukturen aus dem Jahr 2012 erstellt. Für die Anrechnung von Einnahmen, wie sie als klassische Gebühren von den Nutzern der Verkehrsinfrastruktur erhoben werden, war zu diesem Zeitpunkt das Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (**Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG)**) als gesetzliche Grundlage für die Erhebung der LKW-Maut in Deutschland zu berücksichtigen. Das BFStrMG hatte mit Wirkung vom 19. Juli 2011 die Funktion zur Regelung der LKW-Maut aus der Zusammenlegung des Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (Autobahnmautgesetz - ABMG) und der Mauthöherverordnung (MautHV) übernommen. Dem BFStrMG entsprechend, waren für die Bestimmung von Einnahmen alle Fahrten von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens zwölf Tonnen auf Bundesautobahnen und darüber hinaus auf Bundesstraßen²⁷ zu berücksichtigen, die u.a. mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut, eine Mindestlänge von vier Kilometern aufweisen und die jeweils unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden sind.²⁸

Die o. g. Maßgabe erfüllte die Bundesstraße B 96n vollumfänglich, die OLS hingegen nicht. Insofern wurde lediglich bei der B 96n Einnahmen aus der Bemaunung in der Einnahmenermittlung im Zuge der Erstellung der KNA berücksichtigt.²⁹

Zum Zeitpunkt der Aktualisierung ist der Informationsstand bis zum 31.12.2016 berücksichtigt. Basis für die Erhebung von Gebühren die von Nutzern für die Benutzung der Bundesfernstraßen erhoben werden, ist weiterhin das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) in seiner dritten Änderung vom 10. Juni 2015. Berücksichtigt sind Gebühren, die aus allen Fahrten von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 Tonnen auf Bundesautobahnen und darüber hinaus auf Bundesstraßen erhoben werden, die u.a. mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut sind, unabhängig von einer Mindestlänge unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden sind oder unabhängig von einer Mindestlänge mittelbar über eine andere mautpflichtige Bundesstraße an eine Bundesautobahn angebunden sind oder ohne an eine mautpflichtige Strecke angebunden zu sein, eine Mindestlänge von vier km aufweisen.

²⁷ Gemäß §1 zum BFStrMG sind Bundesstraßen oder Abschnitte von Bundesstraßen gemeint, für die a) nach § 5 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes der Bund Träger der Baulast ist, b) die keine Ortsdurchfahrten im Sinne des § 5 Absatz 4 des Bundesfernstraßengesetzes sind, c) die mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut sind, d) die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen durchgehend getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben, e) die eine Mindestlänge von 4 Kilometern aufweisen und f) die jeweils unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden sind (vgl. §1, Abs. 1, Satz 2 in der Fassung vom 12.07.2011)

²⁸ Für die mit Sachstand 2009 bewerteten Projekte der Bundesstraßen B 178n, B 169, B 6n und B 174 war die Ausweitung der Lkw-Maut zu diesem Zeitpunkt nicht relevant.

²⁹ „Daher wurde für das hier betrachtete Bundesstraßenprojekt der 4-streifigen B 96n zwischen der A 20 und Stralsund zusätzlich zu den üblichen Nutzenkomponenten auch die auf dem Projekt generierten Mautmehreinnahmen durch schweren Lkw-Verkehr ermittelt und in die Finanzanalysen einbezogen.“ (vgl. KNA zur B96n, S. 3-4)

Im Ergebnis der dritten Änderung des BFStrMG ist gegenüber der Ausgangsprognose eine Ausweitung der Maut verbunden, im

- Umfang (Kilometer) des bemauteiten Bundesstraßennetzes (mit Wirkung ab dem 01.07.2015), indem der Mautbezug auf weitere Bundesstraßen ausgeweitet wird;
- Umfang (Anzahl) der zu bemauteiten Fahrzeuge, d.h. nicht mehr nur ab 12 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts, sondern bereits ab 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (mit Wirkung ab dem 01.10.2015) auf allen Bundesautobahnen und den o.g. Bundesstraßen.

Darüber hinaus ist zum Zeitpunkt der Aktualisierung die bereits konkret formulierte Absicht des Gesetzgebers berücksichtigt, im Zuge einer weiteren Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) die bisherige Beschränkung der Maut auf bestimmte Bundesstraßen (für Fahrten von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen) aufzuheben und auf alle Bundesstraßen auszudehnen. Die Ausdehnung ist beabsichtigt mit Wirkung ab dem 01.07.2018. Die Übersicht 7 zeigt im Vergleich die Veränderungen der Einnahmenquellen gegenüber der Ausgangsprognose. Die Gesamtvorhaben und damit mittelbar die geförderten Projekte sind dann benannt, wenn die Regelungen direkt auf die Einnahmensituation der Projekte einwirken. Mit den für den 01.07.2018 erwarteten Regelungen sind im Allgemeinen alle geförderten Projekte der Prioritätsachse 2 der Gebührenstruktur des BFStrMG berührt.

Für die geförderten Projekte A 27 sowie der A 7.M1 und der A 7.M2 und den gegenständlichen Bundesautobahnen A 27 und A 7 gelten zwar die gleichen Gebührenstrukturen; gemäß Artikel 55 der VO (EG) 1083/2006 sind aber nur Mehreinnahmen zu berücksichtigen, die im Ergebnis der Projektumsetzung entstehen. Da die vorgenannten Projekte Maßnahmen zur grundhaften Erneuerung und keine kapazitätserweiternden Maßnahmen erfassen, entstehen mit diesen Projekten auch keine zusätzlichen Verkehre und damit keine zusätzlichen Einnahmen. Diese Projekte sind in der Übersicht 7 daher auch nicht aufgeführt.

Übersicht 7: Vergleichende Betrachtung der Einnahmenquellen: Ausgangsprognose und Aktualisierung

Ausgangsprognose ABMG (01.01.2009)		Aktualisierung BFStrMG (01.07.2015)		Aktualisierung BFStrMG (01.10.2015)		Aktualisierung BFStrMG (01.07.2018)	
Einnahmenquelle	Relevanz	Einnahmenquelle	Relevanz	Einnahmenquelle	Relevanz	Einnahmenquelle	Relevanz
Lkw mit mind. 12 t zGG auf allen Bundesautobahnen	A26 A72 A14 A10N	Lkw, mind. 12 t zGG auf allen Bundesautobahnen	A26 A72 A14 A10N A71	Lkw, mind. 7,5 t zGG auf allen Bundesautobahnen	A26 A72 A14 A10N A71	Lkw, mind. 7,5 t zGG auf allen Bundesautobahnen	A26 A72 A14 A10N A71
---		Lkw, mind. 12 t zGG auf Bundesstraßen: • zwei o. mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung; • Mindestlänge von vier Kilometern; • jeweils unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden;	B96n B178n B169n B174 B6n	Lkw mind. 7,5 t zGG Bundesstraßen: • zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung; • unabhängig von einer Mindestlänge unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden oder • unabhängig von einer Mindestlänge mittelbar über eine andere mautpflichtige Bundesstraße an eine Bundesautobahn angebunden sind oder • ohne an eine mautpflichtige Strecke angebunden zu sein, eine Mindestlänge von 4 km	B96n B178n B169n B174 B6n	Lkw mind. 7,5 t zGG auf allen Bundesstraßen B 169n B 174 B6n OLS B98 B109	B96n B178n B 169n B 174 B 6n OLS B98 B109

Tarifhöhen

Zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose (Mauthöheverordnung – MauthV) wie auch zum Zeitpunkt der Aktualisierung (Bundesfernstraßenmautgesetz – BF-StrMG) bestimmt sich die Maut in Cent je Kilometer gefahrener Strecke. Die Tarifhöhe (im Weiteren Mauthöhe) wird dabei sowohl zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose und zum Zeitpunkt der Aktualisierung nach der Schadstoffklasse der Lkw und deren Anzahl von Achsen unterteilt (vgl. Übersicht 8). Die Fahrleistung, d.h. die mit einem Lkw zurückgelegte Strecke, dessen Achsenzahl und die Schadstoffklasse sind neben der Höhe der Maut die weiteren bestimmenden Komponenten. Die Übersicht 8 zeigt in der vergleichenden Betrachtung die Höhe der Maut zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose und zum Zeitpunkt der Aktualisierung. Im Gegensatz zur Ausgangsprognose besteht die Maut zum Zeitpunkt der Aktualisierung aus zwei Komponenten:

- dem Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer (vgl. Mts IK) in Bezug auf die Achsklasse und damit einem durch die auf die Straße einwirkende Gewichtskraft des Lkw verbundenen Komponente;
- dem Mautteilsatz für die verursachte Luftverschmutzung (vgl. Mts LK) in Bezug auf die Schadstoffklasse (hier abgebildet durch die Benennung der Kategorie).

Aufgrund der Aufweitung der Maut zum Zeitpunkt der Aktualisierung auf vier Achsklassen (zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose zwei) und auf sieben Schadstoffklassen (zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose sechs) ist ein einfacher Abgleich der Entwicklung nur beschränkt möglich. Maßgeblich ist insofern die Betrachtung der Mauthöhe als ein gewichteter Durchschnitt, wobei die Gewichtung anhand der in der jeweiligen Schadstoffklasse erbrachten Fahrleistung erfolgt. Die Verteilung der Fahrleistung auf die einzelnen Schadstoffklassen ist insofern ein ausschlaggebender Faktor für die mittlere Mauthöhe. Auf diesem Weg haben die Gutachter der KNA bei der Einnahmeterminnung der Ausgangsprognose eine mittlere Mauthöhe von 0,163 € angewendet.³⁰

Exkurs Pkw-Maut

Am 12.06.2015 trat das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe in Kraft. Das Gesetz sieht vor, für Halter von im Inland und im Ausland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen eine Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen einzuführen, wobei für Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen sich diese Abgabe auf die Nutzung von Bundesautobahnen beschränkt. Die aus der Abgabe erzielten Einnahmen sind zweckgebunden für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen vorgesehen. Die Abgabe ist als zeitgebundene Vignette und in ihrer Höhe in Orientierung an den Hubraum und den Umwelteigenschaften des Fahrzeuges als Pauschale vorgesehen. Da es sich bei der Infrastrukturabgabe um eine fahrleistungsunabhängige Pauschale handelt, die damit nicht projektkonkret (einem geförderten Projekt) zugeordnet werden kann, findet die Infrastrukturabgabe bei der Aktualisierung der Einnahmenanrechnung keine Berücksichtigung.

³⁰ vgl. Berichtsfassungen der KNA, u.a. A10, S.45

Übersicht 8: Vergleichende Betrachtung Mauthöhe: Ausgangsprognose – Aktualisierung

Ausgangsprognose MautHV (01.01.2009)				Aktualisierung BFStrMG (01.10.2015)						
Achsen	Kategorie	Schadst. klasse	Maut (€)	Achsen	Kategorie	Schadst. klasse	Mts IK (€)	Mts LK (€)	Maut (€) Gesamt	
				2	A	S 6	0,081	0,000	0,081	
					B	S 5	0,081	0,021	0,102	
						EEV Kl. 1	0,081	0,021	0,102	
					C	S 4	0,081	0,032	0,113	
					D	S 3	0,081	0,063	0,144	
					E	S 2	0,081	0,073	0,154	
					F	S1	0,081	0,083	0,164	
bis 3				bis 3	A	S 6	0,113	0,000	0,113	
	A	S 5	0,141		B	S 5	0,113	0,021	0,134	
		EEV Kl. 1	0,141			EEV Kl. 1	0,113	0,021	0,134	
	B	S 4	0,169		C	S 4	0,113	0,032	0,145	
	C	S 3	0,190		D	S 3	0,113	0,063	0,176	
	D	S 2	0,274		E	S 2	0,113	0,073	0,186	
		S1	0,274		F	S1	0,113	0,083	0,196	
ab 4				bis 4	A	S 6	0,117	0,000	0,117	
	A	S 5	0,155		B	S 5	0,117	0,021	0,138	
		EEV Kl. 1	0,155			EEV Kl. 1	0,117	0,021	0,138	
	B	S 4	0,183		C	S 4	0,117	0,032	0,149	
	C	S 3	0,204		D	S 3	0,117	0,063	0,180	
	D	S 2	0,288		E	S 2	0,117	0,073	0,190	
		S1	0,288		F	S1	0,117	0,083	0,200	
				5 <	A	S 6	0,135	0,000	0,135	
					B	S 5	0,135	0,021	0,156	
						EEV Kl. 1	0,135	0,021	0,156	
					C	S 4	0,135	0,032	0,167	
					D	S 3	0,135	0,063	0,198	
					E	S 2	0,135	0,073	0,208	
					F	S1	0,135	0,083	0,218	
Mittlere Mauthöhe			<u>0,163</u>							<u>0,145</u>

Die Grundlage für die Bestimmung der Höhe der Mautsätze bilden die im Auftrag des BMVI erstellten Gutachten zur Berechnung der sogenannten Wegekosten. Zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose war das Gutachten: „Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland“ (im Weiteren Wegekostengutachten 2007) zu berücksichtigen. Zum Zeitpunkt der Aktualisierung ist das Gutachten: „Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2013 bis 2017“ (im Weiteren Wegekostengutachten 2014) maßgeblich.

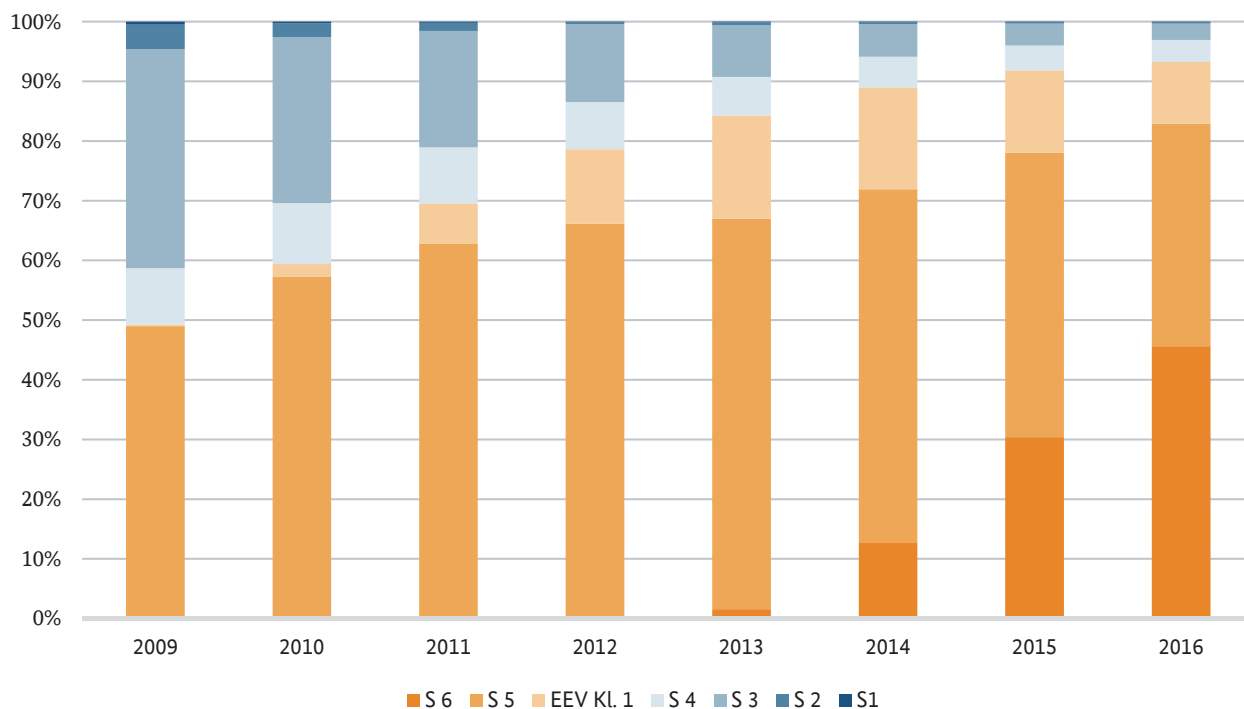
Der Arbeitsansatz der Gutachter der KNA zur Bestimmung der mittleren Mauthöhe (Mautsatz je Schadstoffklasse in Gewichtung zur Fahrleistung je Schadstoffklasse wurde für die Aktualisierung der mittleren Mauthöhe zum Zeitpunkt der Aktualisierung der Einnahmen angewendet. Dazu wurden die aktuellen Daten der Fahrleistungen der mautpflichtigen Lkw herangezogen,

wie sie beim Bundesamt für Güterverkehr verfügbar sind. Dieser zeigt sich auf der Grundlage des BFStrMG zum Stand 01.10.2015 mit 0,145 Cent nicht unerheblich – um 0,018 Euro – gegenüber der mittleren Mauthöhe zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose verringert.

Dies rührt zum einen aus der tatsächlichen Verringerung der einzelnen Mautsätze je Schadstoffkategorie was sich bspw. an der Spannweite der Mautsätze zeigt. Zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose reichte diese von 0,141 Euro bis 0,288 Euro. Demgegenüber reicht die Spannweite zum Zeitpunkt der Aktualisierung von 0,081 Euro bis 0,218 Euro. Der über alle Schadstoffklassen hinweg zu verzeichnende Rückgang der Mauthöhe lässt sich aus der grundsätzlichen Bestimmung der Maut herleiten. Die Einnahmen der Maut in ihrer Gesamthöhe, entsprechen den Kosten, die für die Unterhaltung und den Betrieb der bemautes Straßen anfallen. Zu diesen Kosten zählen auch die Finanzierungskosten. Die Finanzierungskosten sind aufgrund des mittelfristig gesunkenen Zinsniveaus nicht unerheblich abgesunken. Dieser Aspekt ist bei der Ermittlung der Kosten für die Unterhaltung und den Betrieb der bemautes Straßen im Zuge des Wegekostengutachtens 2013 berücksichtigt und führt gegenüber der vorangegangenen Bestimmung der Mauthöhe (Wegekostengutachten 2007) zu insgesamt niedrigeren Mautsätzen.

Darüber hinaus ist unter umweltseitigen Aspekten die Anreizfunktion der Maut zu berücksichtigen, die das Fahren mit Lkw in den vergleichsweise schadstoffärmeren Klassen mit einer geringeren Maut honoriert. Dass diese Anreizfunktion angenommen wird, zeigt sich in der Entwicklung der Fahrleistungen je Schadstoffklasse. Der Übersicht 9 ist die Entwicklung der Fahrleistungsanteile der mautpflichtigen Lkw im Zeitraum 2009 bis 2015 in der zusammenfassenden Betrachtung zu entnehmen.

Übersicht 9: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Schadstoffklassen (S)



Datenquelle: Bundesamt für Güterverkehr, Mautstatistik – Jahresberichte 2009 bis 2015 und Monatsberichte 2016

Hierbei ist eine nicht unerhebliche Verschiebung der Verkehrsleistung zu verzeichnen, die durch Lkw in schadstoffärmeren Schadstoffklassen erbracht werden. Wesentlich ist dabei insbesondere die Veränderung der Fahrleistung von den Schadstoffklassen EEV, S 5 hin zur Schadstoffklasse S 6 ab dem Jahr 2014. Mit Blick auf die Mauthöhen in den Schadstoffklassen S 5 (4-Achsen mit 0,139 Euro sowie 5-Achsen mit 0,156 Euro) bzw. S 6 (4-Achsen mit 0,117 Euro sowie 5-Achsen mit 0,135 Euro) zum Stand 01.10.2015 (vgl. Übersicht 8) und der entsprechenden Fahrleistung in den jeweiligen Schadstoffklassen wird der Effekt ersichtlich.

Zwischenfazit

Das Zwischenfazit erfolgt mit Blick auf die Notwendigkeit zur Aktualisierung der projektspezifischen Einnahmenanrechnung differenziert für Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen:

Für die Bundesautobahnen ist als gegenläufige Entwicklung festzuhalten, dass gegenüber der Ausgangsprognose die Einnahmenquelle auf die Fahrzeuge ab 7,5 t zGG ausgeweitet wurde. Zugleich ist ein Absinken der mittleren Mauthöhe von 0,163 Euro auf 0,145 Euro festzuhalten. Abschnitt 4.2.2 wird verdeutlichen, inwieweit dies Auswirkungen auf die bislang berücksichtigte Höhe der Einnahmen haben wird.

Für die Bundesstraßen gilt, dass diese gegenüber der Ausgangsprognose nunmehr vollumfänglich als Einnahmenquelle zu berücksichtigen sind, weil spätestens mit der Einführung der Maut auf allen Bundesstraßen ab dem 01.07.2018 alle geförderten Bundesstraßenprojekte der Maut für Lkw ab 7,5 t zGG unterliegen. Für die damit verbundene aktualisierte Betrachtung der projektspezifischen Einnahmenanrechnung wird die mittlere Mauthöhe von 0,145 Euro angewendet.

4.2.2 Aktualisierung der projektspezifischen Einnahmenanrechnung Bundesautobahnen

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen hat zur Folge, dass bei der Einnahmenbetrachtung für die geförderten Projekte und deren zugrundeliegenden Gesamtvorhaben neben der Fahrleistung für die Lkw ab 12 Tonnen zGG nunmehr auch die Fahrleistung der Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen bis unter 12 Tonnen für die Ermittlung der Mauteinnahmen zu berücksichtigen ist. In der Übersicht 10 sind die Größenordnungen für die fünf gegenständlichen Bundesautobahnen dargestellt.

Die Übersicht 10 zeigt, dass unter Berücksichtigung der Verkehrsleistung für die Lkw ab 7,5 t bis 12 t (zGG) eine um ca. 9,2 % höherer Anteil der Verkehrsleistung für die Ermittlung der Einnahmen anzuwenden ist.

Übersicht 10: Betrachtung der Fahrleistung (Mio. Lkw-km) für die Bundesautobahnen

Projekt	Ausgangsprognose				Aktualisierung				Veränderung absolut
	Lkw 12 t & mehr		Lkw 12 t & mehr		Lkw 7,5 t - <12 t		Gesamt		
	Projekt- bezug	Netzbezug	Projekt- bezug	Netzbezug	Projekt- bezug	Netzbezug	Projekt- bezug	Netzbezug	
A26	65,64	2,45	65,64	2,45	6,07	0,23	71,71	2,68	0,23
A72	53,37	23,31	53,37	23,31	4,93	2,15	58,31	25,47	2,15
A14	188,96	138,65	188,96	138,65	17,47	12,82	206,42	151,47	12,82
A10	7,36	33,13	7,36	33,13	0,68	3,06	8,04	36,19	3,06
A71	85,28	9,20	85,28	9,20	7,88	0,85	93,16	10,05	0,85

Datengrundlage:

Die Übersicht greift bezüglich der Fahrleistung für die Lkw ab 12 t (zGG) sowohl für die Ausgangsprognose wie auch die Aktualisierung auf die Daten der KNA der Ausgangsprognose zurück. Hierbei sind die Fahrleistungen zurückgerechnet aus den von den Gutachten ermittelten Einnahmen je Projekt und der Anwendung der ebenfalls in diesen Gutachten verwendeten mittleren Mauthöhe von 0,163 Euro. Der Betrag der Einnahmen geht dabei als nominale Größenordnung ein, wie sie aus der für das Prognosejahr 2025 erwarteten Verkehrsleistung unter Anwendung der mittleren Mauthöhe von 0,163 Euro entsteht.

Für die Fahrleistung der Lkw ab 7,5 t bis unter 12 t liegen keine projektspezifischen Fahrleistungsdaten vor, da diese Größenordnung zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose hinsichtlich der Einnahmenbetrachtung nicht relevant war. Hier wird für die Aktualisierung auf einen Berechnungsansatz zurückgegriffen, der den prognostizierten Fahrleistungsanteil für Lkw-Verkehr ab 7,5 t bis unter 12 t (zGG) im Zeitraum 2013 bis 2017 auf Bundesautobahnen in Deutschland berücksichtigt, wie er im Wegekostengutachten 2014, 2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017 angewendet wird (vgl. Wegekostengutachten 2014, 2. Ergänzung, S. 2).

Die Übersicht 11 bildet darauf basierend je Projekt den Vergleich zwischen der Ausgangsprognose und der Aktualisierung hinsichtlich der bemauteten Verkehrsleistung und der zu erwartenden Einnahmen (als nominale Größenordnung für das Jahr 2025) unter Anwendung des für die Ausgangsprognose verwendeten durchschnittlichen Mautsatzes von 0,163 Euro und des für die Aktualisierung verwendeten durchschnittlichen Mautsatzes von 0,145 Euro.

Übersicht 11: Ausgangsprognose und Aktualisierung - Vergleich der Einnahmen nominal

Projekt	Ausgangsprognose		Aktualisierung				Veränderung	
	Lkw 12 t & mehr		Lkw 12 t & mehr		Lkw 7,5 t - <12 t			Gesamt
	Netzbezug		Netzbezug		Netzbezug			
	Maut	0,163	Maut	0,145	Maut	0,145		0,145
Fahrleistung (Lkw-km)	Einnahmen (Mio. €)	Fahrleistung (Lkw-km)	Einnahmen (Mio. €)	Fahrleistung (Lkw-km)	Einnahmen (Mio. €)	Einnahmen (Mio. €)	Einnahmen Absolut (Mio. €)	
A26	2,45	0,40	2,45	0,36	0,23	0,03	0,39	-0,01
A72	23,31	3,80	23,31	3,38	2,16	0,31	3,69	-0,11
A14	138,65	22,60	138,65	20,10	12,82	1,86	21,96	-0,64
A10	33,13	5,40	33,13	4,80	3,06	0,44	5,25	-0,15
A71	9,20	1,50	9,20	1,33	0,85	0,12	1,46	-0,04

Grundlage sind hier (wie auch im Zuge der Ausgangsprognose) die Einnahmen in der netzbereinigten Betrachtung (Netzbezug). Es wird in der vergleichenden Betrachtung von Ausgangsprognose und Aktualisierung deutlich, dass die Absenkung der durchschnittlichen Mauthöhe auf 0,145 Euro dazu führt, dass die Einnahmen – trotz Einbezug der Verkehrsleistung und der Einnahmen aus der Fahrzeugklasse der Lkw ab 7,5 t bis unter 12 t (zGG) in der nominalen Betrachtung unter der Höhe der Einnahmen verbleibt, wie sie im Zuge der Ausgangsprognose ermittelt wurden. Auch wenn bereits die nominalen Beträge der Einnahmen unter dem Niveau der Ausgangsprognose verbleiben, wurden die entsprechenden Größenordnungen in eine aktualisierte Betrachtung des jeweiligen Betrachtungszeitraumes übertragen und die diskontierten Werte ermittelt.

Die Übersicht 12 zeigt, wie sich die diskontierten Beträge im Vergleich zwischen der Ausgangsprognose und der Aktualisierung verhalten. Für das jeweilige Ergebnis der Aktualisierung zu den Beträgen der Investitionskosten (daran gekoppelt des Restwertes) und der Betriebskosten ist darauf hinzuweisen, dass der zu verzeichnende Anstieg lediglich methodisch begründet ist. Wie in Abschnitt 2.3 (Parameter der Aktualisierung) beschrieben, wurden für die Investitions- und die Betriebskosten unverändert zur Ausgangsprognose die realen Beträge zum Preisstand 2008 in Ansatz gebracht und um die entsprechende Inflationierung bei den Baupreisen fortgeschrieben. Für die Ermittlung der diskontierten Größenordnungen ist dann ferner auch zu berücksichtigen, dass der Diskontierungssatz von unverändert 5,0 % auf den Preisstand 2015 angewendet wird, was dann wiederum mit einer gewissen Hebelwirkung verbunden ist, wenn ein Großteil der Investition im Gesamtvorhaben (wie bei einigen Projekten der Fall) deutlich vor dem Jahr 2015 angefallen ist. Die Spalte D bildet die entsprechende Veränderung in % ab. Das Ergebnis der Aktualisierung insbesondere bei den Investitionskosten ist insofern nicht auf klassische Mehrkosten oder Kostensteigerungen zurückzuführen. Diese sind hier nicht berücksichtigt.

Dass bei den Einnahmen (wie auch bei den weiteren Größenordnungen) in der diskontierten Betrachtung ein Anstieg der projektspezifischen Beträge gegenüber der Ausgangsprognose zu verzeichnen ist, obwohl die nominale Betrachtung kleinere Beträge ausweist, ist ebenfalls der Verschiebung der Preisstände von 2008 auf 2015 und der damit veränderten Abzinsung geschuldet.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Finanzierungsbedarfsquoten zum Zeitpunkt der Aktualisierung für die als einnahmenschaftend zu betrachtenden Projekte A 72, A 14 und A 10 unter Berücksichtigung der Einnahmen für mautpflichtige Lkw ab 7,5 t bis unter 12 t und bei Anwendung des mittleren Mautsatzes von 0,145 Euro trotzdem über den Finanzierungsbedarfsquoten verbleiben, die im Zuge der Ausgangsprognose ermittelt wurden. Das Projekt A 71 verbleibt wie auch in der Ausgangsprognose als ein nicht einnahmenschaftendes Projekt, da die Einnahmen (31,327 Mio. €) weiterhin unter den Betriebskosten (55,752 Mio. €) liegen.

Übersicht 12: Vergleichender Überblick Bundesautobahnen - Finanzierungsbedarfsquoten

Projekt	Größe	Ausgangsprognose ³¹		Aktualisierung
		(Barwert in €)	Index ³²	(Barwert in €)
A 26	Investitionskosten	510.394.000	158,1%	807.149.000
	Restwert ³³	43.470.000	154,5%	67.170.000
	Einnahmen	4.008.000		5.481.000
	Betriebskosten	15.696.000	151,6%	23.800.000
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		NEIN
	Nettoeinnahmen	32.182.000		48.851.000
	zuschussfähige Ausgaben	478.212.000		758.298.000
	Finanzierungsbedarfsquote	<u>93,6947%</u>		<u>100,0000%</u>
A 72	Investitionskosten	271.004.000	158,3%	428.945.000
	Restwert	22.664.000	153,6%	34.821.000
	Einnahmen	38.080.000		52.072.000
	Betriebskosten	23.596.000	146,7%	34.615.000
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		JA
	Nettoeinnahmen	37.148.000		52.278.000
	zuschussfähige Ausgaben	233.856.000		376.667.000
	Finanzierungsbedarfsquote	<u>86,2925%</u>		<u>87,8124%</u>
A 14	Investitionskosten	923.094.000	158,5%	1.462.818.000
	Restwert	71.479.000	153,2%	109.525.000
	Einnahmen	226.478.000		309.689.000
	Betriebskosten	103.003.000	144,6%	148.898.000
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		JA
	Nettoeinnahmen	194.954.000		270.316.000
	zuschussfähige Ausgaben	728.140.000		1.192.502.000
	Finanzierungsbedarfsquote	<u>78,8804%</u>		<u>81,5209%</u>

³¹ Daten gemäß bewilligtem Großprojektantrag und Dateneintrag SFC.

³² Der Index bildet den Effekt ab, der durch die Berücksichtigung der Fortschreibung der Preise sowie die Diskontierung zum Preisstand 2015 entsteht.

³³ Für den Restwert zur A 26 ist auf einen redaktionellen Fehler hinzuweisen: Der hier und auch in SFC hinterlegte Betrag weicht um 400.000 € vom richtigen Betrag (43.870.000 €, Quelle: KNA zur A 26) ab. In die Ermittlung der Finanzierungsbedarfsquote ist aber der richtige Betrag (43.870.000 €) eingegangen, sodass die Ermittlung der Nettoeinnahmen wie auch der Finanzierungsbedarfsquote korrekt erfolgte und insofern auch die Grundlagendaten für die Genehmigung für das Projekt durch die EU-Kommission korrekt sind.

Projekt	Größe	Ausgangsprognose ³¹		Aktualisierung
		(Barwert in €)	Index ³²	(Barwert in €)
A 10	Investitionskosten	201.654.000	158,3%	319.207.000
	Restwert	13.963.000	152,4%	21.278.000
	Einnahmen	54.114.000		73.996.000
	Betriebskosten	15.094.000	139,5%	21.059.000
	einnahmenschaftendes Projekt	JA		JA
	Nettoeinnahmen	52.983.000		74.215.000
	zuschussfähige Ausgaben	148.671.000		244.992.000
	Finanzierungsbedarfsquote	<u>73,7258%</u>		<u>76,7502%</u>
A 71	Investitionskosten	654.667.000	172,2%	1.127.225.000
	Restwert	60.030.000	164,3%	96.924.000
	Einnahmen	22.911.000		31.327.000
	Betriebskosten	37.097.000	150,3%	55.759.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		NEIN
	Nettoeinnahmen	---		---
	zuschussfähige Ausgaben	---		---
	Finanzierungsbedarfsquote	<u>100,0000%</u>		<u>100,0000%</u>

Sonderfall A 26

Für das Projekt A 26 ist ein Sonderfall zu berücksichtigen: Bereits im Zuge der Ausgangsprognose wurden Daten ermittelt, die das Projekt eigentlich als nicht einnahmenschaftendes Projekt einordnen, denn die Einnahmen (4,008 Mio. €) sind niedriger als die Betriebskosten (15,696 Mio. €). Die Möglichkeit, für dieses Projekt im Zuge des Antrags- und Genehmigungsverfahrens die Finanzierungsbedarfsquote von 100,0 % anzuwenden waren sowohl in dem zum Zeitpunkt der Antragsvorbereitung gültigen Antragsformular wie auch der Datenmasken von SFC nicht gegeben. Daher wurde unter Berücksichtigung des Restwertes auf der Einnahmenseite eine Finanzierungsbedarfsquote von 93,6947 % angewendet. Im Ergebnis der Aktualisierung erfüllt die A 26 weiterhin die Kriterien eines nicht einnahmenschaftenden Projektes, da die Einnahmen (5,481 Mio. €) weiterhin unter dem Betrag der Betriebskosten (23,8 Mio. €) liegen. Auf dieser Basis wäre zu empfehlen, für das Projekt im weiteren Verfahren eine Finanzierungsbedarfsquote von 100 % anzuwenden.

Bundesstraßen

Für die Bestimmung der relevanten Einnahmen aus der Maut für Bundesstraßen wird wie bei den Bundesautobahnen auf die Daten der für das Jahr 2025 erwarteten Fahrleistung abgestellt. Die Daten für Lkw mit mehr als 12 t zGG sind von den Gutachtern, welche die KNA für die Gesamtvorhaben B 178n, B 169, B 174, B 6n, B 96n und OLS erstellt haben, zur Verfügung gestellt worden. Für die Gesamtvorhaben B 98 und B 109 erfolgte die Ermittlung der Fahrleistung in Anlehnung an den Arbeitsansatz der Gutachter im Zuge der Aktualisierung, wobei hier die Daten zum durchschnittlichen täglichen Verkehr der Lkw mit mehr als 12 t zGG zugrunde gelegt wurden, wie sie in den,

den Projektantragsunterlagen beigefügten Wirtschaftlichkeitsberechnungen enthalten sind³⁴.

Übersicht 13: Vergleichende Betrachtung der Fahrleistungsansätze für die Bundesstraßen

Projekt	Ausgangsprognose		Aktualisierung		Gesamt Projektbezug
	Fahrleistung (Mio. Lkw-km)		Fahrleistung (Mio. Lkw-km)		
	Lkw 12 t & mehr Projektbezug	Lkw 12 t & mehr Projektbezug	Lkw 7,5 t - < 12 t Projektbezug		
B178n	11,70	11,70	1,80		13,50
B169n	12,90	12,90	1,98		14,88
B174	3,20	3,20	0,49		3,69
B6n	18,20	18,20	2,79		20,99
B96n	25,40	25,40	3,90		29,30
OLS	5,60	5,60	0,86		6,46
B109	---	0,59	0,09		0,68
B98	---	0,59	0,09		0,68

Die Übersicht 13 zeigt dabei analog zum Arbeitsansatz bei den Projekten der Bundesfernstraße, dass bei der Aktualisierung nunmehr auch die Fahrleistung der Lkw von 7,5 t zGG bis 12 t zGG berücksichtigt werden.

Auf der Basis dieser Daten erfolgte zunächst eine Ermittlung der aus der Fahrleistung resultierenden Einnahmen und der Betriebskosten³⁵ als diskontierte (abgezinste) Größenordnung und in Begrenzung auf das **Projektszenario** über den Betrachtungszeitraum, den die Gutachter grundsätzlich projektspezifisch auch im Zuge der Ausgangsprognose angewendet haben. Damit wurde zunächst ermittelt, ob die Projekte in alleiniger Betrachtung des Projektszenarios als einnahmenschaftende Projekte einzuordnen sind oder nicht. In alleiniger Betrachtung des Projektszenarios sind die Projekte B 178n, B 169, B 6n, B 96n und B 109 als einnahmenschaftend und die Projekte B 174, OLS und B 98 als nicht einnahmenschaftend anzusehen.

³⁴ Die Projekte B 98 und B 109 sind hinsichtlich der Gesamtkosten unterhalb der Schwelle für Großprojekte (50 Mio. €) angesiedelt. Für diese Projekte wurden keine KNA nach dem Standard erstellt, wie er durch die EU-Kommission für Großprojekte vorgegeben ist. Für die Projekte B 98n und B 109 wurde die Wirtschaftlichkeit im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach der nationalen Methode gemäß BVWP durchgeführt. Dies umfasst eine sozioökonomische Betrachtung der Nutzen und Kosten auf der Basis der für das Jahr 2025 erwarteten Verkehrsleistung. Die Ergebnisse sind in die entsprechenden Projektanträge eingegangen.

³⁵ Die Betriebskosten berücksichtigen dabei analog zum Arbeitsansatz der Gutachter der KNA die Kosten für die Weegerhaltung und ergänzend dazu nunmehr auch die Kosten für die Mauterhebung. Dabei wird der gleiche prozentuale Ansatz (23 % anteilig an den Mauterträgen) angewendet wie bei den Projekten der Autobahn.

Übersicht 14: Einnahmen und Betriebskosten im Projektszenario

Projekt	Größe	Ausgangsprognose ³⁶		Aktualisierung
		(Barwert in €)	Index ³⁷	(Barwert in €) ³⁸
B178n	Einnahmen	0		22.280.000
	Betriebskosten	5.199.000	206,2%	15.845.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		JA
B169n	Einnahmen	0		26.138.000
	Betriebskosten	6.045.000	152,7%	15.631.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		JA
B174	Einnahmen	0		7.345.000
	Betriebskosten	5.093.000	152,5%	9.458.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		NEIN
B6n	Einnahmen	0		35.249.000
	Betriebskosten	6.571.000	155,4%	18.320.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		JA
B96n	Einnahmen	6.700.000		41.810.000
	Betriebskosten	20.875.000	141,3%	39.108.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		JA
OLS	Einnahmen	0		9.367.000
	Betriebskosten	8.417.000	127,9%	18.578.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		NEIN
B109	Einnahmen	0		3.027.000
	Betriebskosten	---		2.801.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		JA
B98	Einnahmen	0		1.033.000
	Betriebskosten	---		1.440.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		NEIN

Damit wurde zunächst ermittelt, ob die Projekte in alleiniger Betrachtung des Projektszenarios als einnahmenschaftende Projekte einzuordnen sind oder nicht. Wie bereits auch bei den Projekten der Prioritätsachse 1 und den Projekten der Bundesautobahnen in der Prioritätsachse 2 ist hier bei dem Ergebnis zu den Betriebskosten darauf hinzuweisen, dass der Anstieg methodisch bedingt ist, da hier die realen Preise zum Sachstand der Ausgangsprognose angewendet und auf den Preisstand 2015 fortgeschrieben und entsprechend zum Preisstand 2015 diskontiert (abgezinst) wurden. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass in alleiniger Betrachtung des Projektszenarios die Projekte B 178n, B 169, B 6n, B 96n und B 109 als einnahmenschaftend und die Projekte B 174, OLS und B 98 als nicht einnahmenschaftend anzusehen sind.

³⁶ Daten gemäß bewilligtem Großprojektantrag und Dateneintrag SFC.

³⁷ Der Index bildet den Effekt ab, der durch die Berücksichtigung der Fortschreibung der Preise sowie die Diskontierung zum Preisstand 2015 entsteht.

³⁸ Zu beachten ist, dass bei dem Betrag der Betriebskosten zum Zeitpunkt der Aktualisierung erstmals auch die Kosten für die Mauterhebung berücksichtigt sind.

Der Arbeitsansatz zur Ermittlung der Einnahmen wurde in Anlehnung an die Vorgaben zum Artikel 55 der VO (EG) 1083/2006 in einem zweiten Arbeitsschritt verfeinert. Dieser sieht vor, nur die Einnahmen zu berücksichtigen, die tatsächlich als Mehreinnahmen (aus dem Saldo) aus der Projektrealisierung (Projektszenario) gegenüber einem Ausgangszustand (Basisszenario) resultieren.

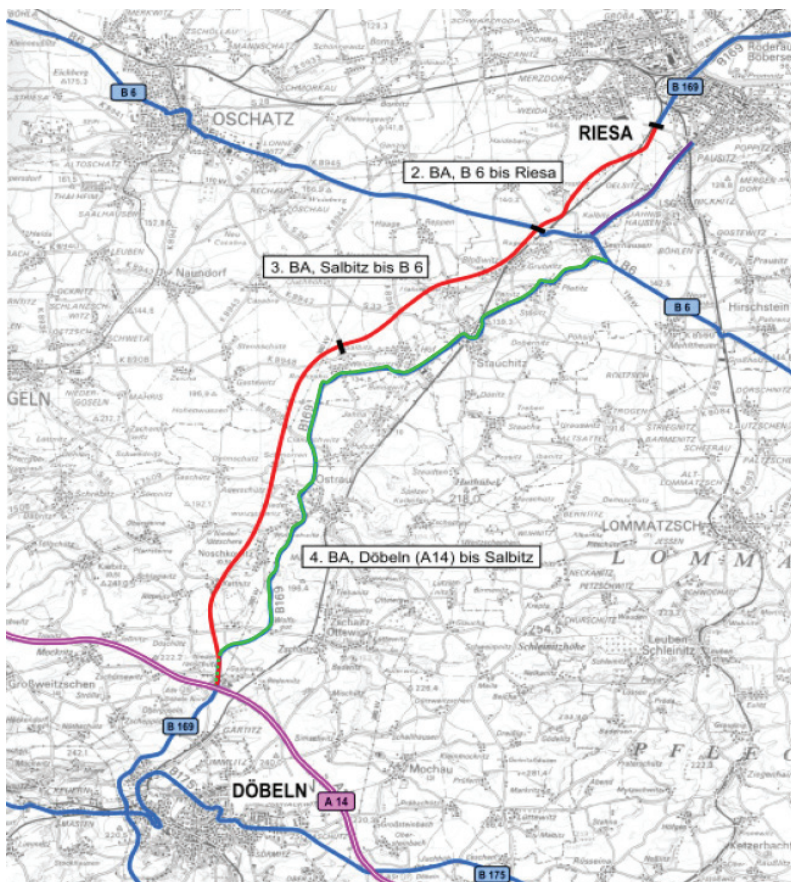
Hier greift der besondere Charakter der Bundesstraßenprojekte, da sie in ihrer Ausprägung i.d.R. einen Ersatzneubau für eine bereits vorhandene Bundesstraße darstellen. Der Ersatzneubau ist dabei funktionalräumlich in der Nähe, gelegentlich in Parallellage oder in Teilabschnitten als Ersatz angelegt. Im Ergebnis des Ersatzneubaus ist für einen nicht unerheblichen Teil der bisherigen Bundesstraße eine formal bereits auch im Zuge der Planfeststellung geregelte Abstufung von einer Bundesstraße hin zu einer Landes- bzw. kommunalen Straße erfolgt oder vorgesehen. Damit verbunden ist dann auch, dass hier durch das geförderte Projekt (den Ersatzneubau einer Bundesstraße) eine bislang als Bundesstraße geführte Straße wegfällt. Da die Lkw-Maut nur auf Bundesautobahnen und bestimmten Bundesstraßen (spätestens ab dem 01.07.2018 auf allen Bundesstraßen) erhoben wird, fällt das zu erwartende Mautaufkommen auf der bisherigen Bundesstraße nicht mehr an.

Insofern ist als Arbeitsansatz für die Ermittlung der projektspezifischen Einnahmen eine vergleichende Betrachtung der Einnahmensituation zwischen einem Basisszenario und einem Projektszenario definiert. Das Basisszenario berücksichtigt dabei die Teile der bisherigen Bundesstraße in ihrer verkehrlichen Ausprägung (Straßenquerschnitt und damit verbundene maximal mögliche verkehrliche Auslastung) die bei der Umsetzung des Projektszenarios eine Abstufung erfahren würden und damit nicht mehr als Bundesstraßen geführt werden und damit auch keine Mauteinnahmen mehr generieren würden. Als Beispiel sei hier auf die Bundesstraße B 169 verwiesen.

Die Übersicht 15 zeigt die Streckenführung des bewerteten Projektes zur B 169n (rot) ausgehend von Riesa, die Bundesstraße B 6 querend, bis zur Bundesautobahn A 14 nördlich Döbeln. In paralleler Lage ist die zum Zeitpunkt der Bewertung bestehende B 169 farblich hervorgehoben (grün und violett). Der violette Bestandteil ist nach der Inbetriebnahme des Abschnittes der neuen B 169 von Riesa bis zur B 6 bereits herabgestuft worden und wird somit nicht mehr als Bundesstraße geführt. Für die grün dargestellten Abschnitte wird dies nach Inbetriebnahme der entsprechenden Teilabschnitte der B 169 (neu) ebenso erfolgen.

Die Einnahmengröße wird dann in saldierter Betrachtung (Projektszenario – Basisszenario) in Ansatz gebracht. Die Übersicht 16 zeigt für die entsprechenden Projekte in welchem streckenseitigen Umfang im Basisszenario Einnahmen generierende Bundesstraßen berücksichtigt wurden.

Übersicht 15: Parallellage von alter und neuer Strecke am Beispiel der B 169



Auszug KNA B 169, Bild 21, S43 (leicht modifiziert)

Übersicht 16: Streckenbestandteile im Basisszenario

Projekt	betrachtete Bundesstraßen im Basisszenario Bezeichnung	Länge (km)	davon	
			herabgestuft (Stand 26.08.2016) (km)	nach IBN weiterer Abschnitte vorgesehen (km)
B178n	B178 (alt)	26,2	2,6	23,6
B169	B169 (alt)	21,8	6,0	15,8
B6n	B185 (alt)	24,6	24,6	0,0
B96n	B96 (alt)	30,0	24,5	5,5
B109	B109 (alt), B110 (alt), B197 (alt)	6,1	6,1	0,0
OLS ³⁹	B112 (alt), B97 (alt)	59,0	26,2	15,8
B174	B174 (alt)	10,6	4,4	6,2

Auf der Basis dieses Arbeitsansatzes wurde im Zuge einer saldierten Betrachtung aus Projekt- und Basisszenario die dem bewerteten Gesamtvorhaben zuzuordnenden Mehreinnahmen als diskontierte Größenordnung ermittelt. Die Übersicht 17 zeigt in der vergleichenden Betrachtung die entsprechenden, für

³⁹ Für die OLS ist zu berücksichtigen, dass vier Streckenabschnitte im Projektszenario als Ausbau von bestehenden Streckenabschnitten der B 112 (alt) bzw. B 97 (alt) behandelt werden. Insofern ist hier im Projektszenario keine Herabstufung berücksichtigt, sondern vielmehr die bestehende Bundesstraße im bestehenden Querschnitt mit entsprechend geringerer Aufnahmekapazität und Fahrleistung.

die Einordnung als einnahmenschaftendes Projekt notwendigen Größenordnungen sowie die daraus resultierenden Finanzierungsbedarfsquoten im Vergleich zwischen der Ausgangsprognose und der Aktualisierung.

Übersicht 17: Vergleichender Überblick Bundesstraßen - Finanzierungsbedarfsquoten

Projekt	Größe	Ausgangsprognose ⁴⁰		Aktualisierung (Barwert in €)
		(Barwert in €)	Index ⁴¹	
B178n	Investitionskosten	117.363.000	143,3%	168.179.000
	Restwert	10.759.000	143,8%	15.475.000
	Einnahmen	0		8.961.000
	Betriebskosten	5.199.000	150,6%	7.830.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		JA
	Nettoeinnahmen	---		16.606.000
	zuschussfähige Ausgaben	---		151.573.000
	Finanzierungsbedarfsquote		<u>100,0000%</u>	
B169	Investitionskosten	49.675.000	127,0%	63.072.000
	Restwert	4.920.000	140,5%	6.914.000
	Einnahmen	0		10.600.000
	Betriebskosten	6.045.000	143,1%	8.653.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		JA
	Nettoeinnahmen	---		8.861.000
	zuschussfähige Ausgaben	---		54.211.000
	Finanzierungsbedarfsquote		<u>100,0000%</u>	
B6n	Investitionskosten	91.311.000	138,2%	126.231.000
	Restwert	9.404.000	145,6%	13.694.000
	Einnahmen	0		11.010.000
	Betriebskosten	6.571.000	138,7%	9.111.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		JA
	Nettoeinnahmen	---		15.593.000
	zuschussfähige Ausgaben	---		110.638.000
	Finanzierungsbedarfsquote		<u>100,0000%</u>	
B96n	Investitionskosten	413.103.000	154,1%	636.760.000
	Restwert	28.800.000	131,8%	37.964.000
	Einnahmen	6.700.000		28.046.000
	Betriebskosten	20.875.000	143,9%	30.037.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		NEIN
	Nettoeinnahmen	---		---
	zuschussfähige Ausgaben	---		---
	Finanzierungsbedarfsquote		<u>100,0000%</u>	

⁴⁰ Daten gemäß bewilligtem Großprojektantrag und Dateneintrag SFC.

⁴¹ Der Index bildet den Effekt ab, der durch die Berücksichtigung der Preissteigerung im Bau sowie die Diskontierung zum Preisstand 2015 entsteht.

Projekt	Größe	Ausgangsprognose ⁴⁰ (Barwert in €)	Index ⁴¹	Aktualisierung (Barwert in €)
B109	Investitionskosten	---		53.000.000
	Restwert	---		2.777.000
	Einnahmen	---		23.000
	Betriebskosten	---		387.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		NEIN
	Nettoeinnahmen	---		---
	zuschussfähige Ausgaben	---		---
	Finanzierungsbedarfsquote	<u>100,0000%</u>		<u>100,0000%</u>
OLS	Investitionskosten	134.543.000	122,6	164.900.000
	Restwert	8.246.000	48,6	4.008.000
	Einnahmen	0		231.000
	Betriebskosten	8.417.000	52,1	4.385.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		NEIN
	Nettoeinnahmen	---		---
	zuschussfähige Ausgaben	---		---
	Finanzierungsbedarfsquote	<u>100,0000%</u>		<u>100,0000%</u>
B174	Investitionskosten	77.856.000	145,1	112.958.000
	Restwert	8.117.000	143,4	11.639.000
	Einnahmen	0		5.006.000
	Betriebskosten	5.093.000	143,0	7.284.000
	einnahmenschaftendes Projekt	NEIN		NEIN
	Nettoeinnahmen	---		---
	zuschussfähige Ausgaben	---		---
	Finanzierungsbedarfsquote	<u>100,0000%</u>		<u>100,0000%</u>

Im Ergebnis der saldierten Betrachtung von Projekt- und Basisszenario zum Zeitpunkt der Aktualisierung erzielen die Projekte in Übersicht 17 Einnahmen aus der Lkw-Maut auf Bundesstraßen, die bei der Bestimmung als einnahmenschaftendes Projekt zu berücksichtigen sind. Für die Projekte B 96n und B 109 bleibt im Vergleich der Betrachtung der diskontierten Beträge festzuhalten, dass diese Einnahmen geringer sind, als die Betriebskosten (zusammengesetzt aus den Kosten für die Weegerhaltung und den Kosten für die Erhebung der Maut). Für die Projekte B 96n und B 109 wird daher im Ergebnis der Aktualisierung empfohlen, diese in Übereinstimmung mit dem Leitfaden zum Artikel 55 der VO (EG) 1083/2006 und der Bestimmungsmethodik für einnahmenschaftende Projekte als nicht einnahmenschaftende Projekte einzuordnen und die Finanzierungsbedarfsquote analog zur Ausgangsprognose bei 100 % zu belassen.

Dass die Einnahmen – trotz erstmaliger Berücksichtigung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen bei den Projekten unterhalb der Betriebskosten verbleiben, kann beispielhaft anhand der Funktion der B 109 als Ortumgehung für die Stadt Anklam erläutert werden: Das im Jahr 2025 erwartete Verkehrsaufkom-

men (unter anteiliger Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens der mautpflichtigen Lkw) kann zu einem nicht unerheblichen Teil auch durch die im Basisszenario betrachteten Straßen aufgenommen werden, die bei Nichtrealisierung der OU den Verkehr durch die Stadt Anklam geführt hätten, allerdings unter dem Umstand, dass die Verkehrsabläufe weiterhin und in weiter zunehmendem Maße durch Stauerscheinungen geprägt wären. Insofern ist das Verkehrsaufkommen das im Saldo aus Basis- und Projektszenario für die Bestimmung der Mehreinnahmen verbleibt vergleichsweise niedrig. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Aufgabe der Ortsumgebung in erster Linie darin besteht,

- eine Trennung des überregionalen von dem auf die Stadt Anklam ausgerichteten Quelle-Ziel Verkehr vorzunehmen und den ansonsten durch den Ort geleiteten überregionalen Verkehr unter dem Aspekt der wirtschaftlichsten Linienführung außen herum zu führen und die innerörtlichen Bereiche von Emissionen dieser Verkehrsart (Lärm, Schadstoffe) zu entlasten;
- durch eine entsprechende Verkehrsführung auf der OU im Gegensatz zur Verkehrsführung durch den Ort die Anzahl niveaugleiche, bzw. signalgesteuerter Kreuzungen zu verringern (u.a. durch Ein- bzw. Ausgliederungstreifen bzw. Kreisverkehre), Staubildungen (gerade mit Blick auf die Zuführungsfunktion der Verkehrsinfrastruktur um Anklam hin zur Insel Usedom in der touristischen Saison) und damit den Verkehrsfluss zu erhöhen und Fahrzeiten zu verringern.

Für das Projekt B 96n sind ähnliche regional- bzw. projektspezifische Sachverhalte zu berücksichtigen. Die für das Prognosejahr 2025 zu erwartende Verkehrsleistung berücksichtigt insbesondere auch die erheblichen Verkehrsspitzen in der touristischen Hauptsaison, (sowohl Sommer und insbesondere Juli und August wie auch Winter und hier in Begrenzung auf den Jahreswechsel), die von der bisherigen Verkehrsinfrastruktur insbesondere in der Durchfahung der Stadt Stralsund nur mit erheblichen Stauerscheinungen und entsprechend negativen Effekten (Emissionen) mit Auswirkungen für das Wohnumfeld abgewickelt werden konnte. Der sonst übliche Verkehr außerhalb der Saison kann durchaus in umfänglichem Maße von der bestehenden Verkehrsinfrastruktur bewältigt werden. Dies spiegelt sich dann auch im Basisszenario wider, sodass der Betrag der diskontierten Einnahmen in der saldierten Betrachtung aus Projekt- und Basisszenario unter dem Saldo der Betriebskosten verbleibt. Demgegenüber stehen Betriebskosten, die im Projektszenario insbesondere die verkehrstechnisch deutlich umfänglichere neue Strelasundquerung und deren Anfahrtsrampen gegenüber der im Basisszenario bestehenden deutlich kleiner ausgeführten (alten) Querung ins Verhältnis zu setzen hat.

4.2.3 Zusammenfassung für die Prioritätsachse 2

In der Gesamtbetrachtung der Prioritätsachse 2 bleibt festzuhalten, dass bei den Projekten die den Neu- bzw. Ausbau von Bundesautobahnen betreffen, die zum Preisstand 2015 ausgewiesenen Mehreinnahmen auf die veränderte preisliche Indexierung zurückzuführen sind. Der Berücksichtigung der Bemaутung der Lkw ab 7,5 t zGG und der damit verbundenen zu bemaутenden Verkehrsleistung steht die Absenkung der mittleren Mauthöhe von 0,163 Euro auf 0,145 Euro gegenüber. Diese Absenkung der mittleren Mauthöhe kompensiert die Hinzuziehung der Lkw ab 7,5 t zGG vollständig.

Die resultierenden Mehreinnahmen liegen bei den Projekten A 26 und A 71 unter dem Betrag der Betriebskosten, sodass diese beiden Projekte als nicht einnahmenschaftende Projekte einzuordnen sind. Bei den Projekten A 72, A 14 und A 10 resultiert aus den Mehreinnahmen im Ergebnis der Aktualisierung eine höhere Finanzierungsbedarfsquote als zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose.

Für die Projekte der Bundesstraßen ist trotz der ab 01.07.2018 avisierten Be-mauntung festzuhalten, dass im Ergebnis der Aktualisierung lediglich drei Pro-jekte (B 178n, B 169 und B 6n) den Status als einnahmenschaftendes Projekt erreichen. Für die weiteren Projekte reichen die Einnahmen im Ergebnis der Projektrealisierung (B 174, OLS, B 98n) bzw. die Mehreinnahmen in der sal-dierten Betrachtung aus Projekt- und Basisszenario (B 96n, B 109) nicht aus, den Betrag der Betriebskosten im Projektszenario bzw. der Mehrkosten im Be-trieb in saldierter Betrachtung zu überschreiten.

4.3 Prioritätsachse 3 – Bundeswasserstraßen

In der Prioritätsachse 3 des OP Verkehr wurden fünf Projekte gefördert, die den Ausbau von Bestandteilen der Wasserstraßen des Bundes betreffen. Die Bundeswasserstraßen umfassen die Binnenwasserstraßen und die Seewasserstraßen. Die fünf geförderten Projekte ordnen sich wie folgt diese beiden Ka-tegorien zu:

Übersicht 18: Einordnung der geförderten Projekte in die Wasserstraßen des Bundes

Nr.	gefördertes Projekt ⁴²	Name der Wasserstraße	Kategorie
3.1	Neubau Schiffshebewerk Niederfinow (SHW.NF)	Havel-Oder-Wasserstraße	Binnenwasserstraße
3.2	Vertiefung nördlicher Peenestrom (Peene)	Peenestrom	Seewasserstraße
3.3	Neubau Niedrigwasserschleuse Magdeburg (NWS)	Rothenseer Verbindungskanal	Binnenwasserstraße
3.4	VDE 17, Modul 1 (VDE 17.M1)	Untere Havelwasserstraße, Sacro-Paretzer Kanal	Binnenwasserstraße
3.5	VDE 17, Modul 2 (VDE 17.M2)	Elbe-Havel-Kanal	Binnenwasserstraße

4.3.1 Vergleichende Betrachtung: Ausgangsprognose – Aktualisierung

Einnahmequellen

Zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose wurden die für die Benutzung der Bundeswasserstraßen und ihrer Anlagen im Bereich der Binnenwasserstraßen erhobenen Schifffahrtsabgaben berücksichtigt⁴³. Im Bereich der Seewasserstraßen werden keine Schifffahrtsabgaben erhoben⁴⁴. Für den als Seewasserstraße definierten Peenestrom und folglich das geförderte Projekt zur Vertiefung der Fahrrinne im nördlichen Peenestrom waren Einnahmen aus

⁴² Daten gemäß bewilligtem Großprojektantrag und Dateneintrag SFC.

⁴³ Der Index bildet den Effekt ab, der durch die Berücksichtigung der Preissteigerung im Bau sowie die Diskontierung zum Preisstand 2015 entsteht.

⁴⁴ Der Index bildet den Effekt ab, der durch die Berücksichtigung der Preissteigerung im Bau sowie die Diskontierung zum Preisstand 2015 entsteht.

Gebühren die von den Nutzern der Seewasserstraße erhoben werden, nicht relevant. Das Projekt schied als eine diesbezügliche Einnahmequelle grundsätzlich aus.

Die Schifffahrtsabgaben im Bereich der Binnenwasserstraßen betreffen im Wesentlichen die Beförderung von Gütern und Personen. Sie werden als Abgaben für die Befahrung, die Schleusung und als Brückengelder erhoben. Die Höhe der Abgaben und das entsprechende Erhebungsverfahren sind in sogenannten Tarifen⁴⁵ geregelt bzw. dokumentiert. Für den Fall, dass sich hinsichtlich der Tarife ein Aktualisierungsbedarf aufgrund von Änderungen ergibt, sind diese in sogenannten Nachträgen erfasst.

Die o.g. geförderten Projekte sind auf Wasserstraßen angesiedelt, die sich in den Tarif für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich einordnen.⁴⁶ Die Schifffahrtsabgaben, wie sie für Schleusungen und als Brückengelder erfasst werden, sind dabei für die o.g. Projekte nicht von Relevanz, wenn es um die Bestimmung von Einnahmen geht, da sich

- die Abgaben für Schleusung gemäß Tarif für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich nur auf den Sportbootbereich bezieht und die hierfür fälligen Gebühren in einer Jahrespauschale für alle Boote auf allen im norddeutschen Tarif erfassten Strecken von den jeweils zuständigen Verbänden der Sportschifffahrt erhoben wird.⁴⁷ Eine projektkonkrete Zuordnung von Einnahmen, wie sie im Leitfaden zu Art. 55 der VO (EG) beispielhaft für Einnahmen aus dem Straßenverkehr erläutert ist (vgl. Leitfaden zu Art. 55, S. 6, Fußnote 6) und als Grundlage für die projektseitige Anrechnung bzw. Zuordnung von Einnahmen zu verstehen ist, wird im Falle der Binnenwasserstraßen und hier beschränkt auf die Sportboote nicht vorgenommen.
- die Abgaben als Brückengelder ausschließlich auf Brücken beziehen, die nicht im Zusammenhang mit den o.g. Projekten stehen⁴⁸.

Maßgeblich für die Bestimmung der einnahmenseitigen Größenordnungen waren insofern die Befahrungsabgaben aus der Beförderung von Gütern und Personen.

Zum Zeitpunkt der Aktualisierung (31.12.2016) ist in der vergleichenden Betrachtung der Einnahmenquellen festzuhalten, dass für die Benutzung der Bundeswasserstraßen und ihrer Anlagen im Bereich der Binnenwasserstraßen weiterhin Schifffahrtsabgaben erhoben werden⁴⁹. Mit Blick auf die geförderten Projekte ist hier weiterhin der Tarif für die norddeutschen Bundes-

⁴⁵ Die Tarife werden im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt herausgegeben.

⁴⁶ vgl. Teil A, Geltungsbereich zu den Tarifen für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich, u.a. in den Fassungen 2008 und 2015.

⁴⁷ vgl. Tarif für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich, Teil C, Tarifstellen 083 bzw. 092.

⁴⁸ Der Tarif für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich begrenzt die Abgabepflicht bei Brückengeldern auf die Hubbrücken in Lübeck. Diese stehen nicht im sachlichen Zusammenhang mit den o.g. geförderten Projekten bzw. den zugrundeliegenden Wasserstraßen.

⁴⁹ Ausgenommen hiervon sind weiterhin die Binnenwasserstraßen Rhein, Donau, Elbe und Oder.

Exkurs Bundesgebührengesetz (BGebG)

Das Bundesgebührengesetz vom 07.08.2013 sieht gemäß §1 (Gebührenerhebung) vor, dass der Gebührengläubiger für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen vom Gebührenschuldner Gebühren und Auslagen nach Maßgabe der Gebührenverordnungen nach § 22 Absatz 3 dieses Gesetzes erhebt. Zu diesen individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen zählt gemäß §3 (Begriffsbestimmung), Absatz 1, Nr. 2 die Ermöglichung der Inanspruchnahme von vom Bund oder von bundesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen unterhaltenen Einrichtungen und Anlagen sowie von Bundeswasserstraßen, soweit die Ermöglichung der Inanspruchnahme öffentlich-rechtlich geregelt ist. Eine entsprechende Gebührenverordnung, die sich auf das BGebG bezieht, ist mit der Allgemeinen Gebührenverordnung (AGebV) vom 11.02.2015 (geändert zum 28.10.2015) erlassen worden. Die allgemeine Gebührenverordnung weist jedoch keine Gebührenstrukturen aus, die sich auf Bundeswasserstraßen beziehen und die o.g. geltenden Regelungen zu den Befahrungsabgaben auf Bundeswasserstraßen ablösen. Es liegen zudem keine Informationen vor, die auf absehbarer Zeit die Einführung von Gebührenstrukturen für Bundeswasserstraßen innerhalb der Allgemeinen Gebührenverordnung (AGebV) vom 11.02.2015 (geändert zum 28.10.2015) regeln soll bzw. damit die bestehenden Regelungen ablösen soll. Insofern wird auf die oben beschriebenen geltenden Regelungen zu den Schifffahrtsabgaben im Bereich der Binnenwasserstraßen abgestellt.

wasserstraßen im Binnenbereich maßgeblich; unter Berücksichtigung des 34. Nachtrags. Maßgeblich für die Bestimmung der einnahmenseitigen Größenordnungen sind weiterhin die Befahrungsabgaben aus der Beförderung von Gütern und Personen.

Im Bereich der Seewasserstraßen werden weiterhin keine Schifffahrtsabgaben erhoben.⁵⁰

Die im Tarif für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich geregelten Abgabenquellen (Abgaben für die Befahrung der Binnenwasserstraßen, die Schleusung und als Brückengelder) sind in ihrem Umfang (Anzahl der Quellen) unverändert. Über die Regelungen zum Tarif für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich hinausgehende Abgaben werden von den Nutzern der Binnenwasserstraßen nicht erhoben.

Tarifhöhen

Zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose wurde für die im Bereich der Binnenwasserstraßen verorteten vier geförderten Projekte die Ermittlung von Einnahmen basierend auf dem jeweils gültigen Tarif zum Zeitpunkt der Erstellung der KNA berücksichtigt (vgl. Übersicht 19).

⁵⁰ Ausgenommen hiervon ist weiterhin der Nord-Ostsee-Kanal.

Übersicht 19: Tarifliche Zuordnung der geförderten Projekte lt. KNA

Nr.	gefördertes Projekt	Kosten-Nutzen-Analyse (Stand)	Tarif/Fassung
3.1	SHW.NF	2009	norddt. Bundeswasserstraßen im Binnenbereich; 17.09.2007, 14. Nachtrag*
3.3	NWS	2010	norddt. Bundeswasserstraßen im Binnenbereich; 30.12.2009, 18. Nachtrag**
3.4	VDE 17.M1	2012	norddt. Bundeswasserstraßen im Binnenbereich; 05.06.2012, 22. Nachtrag***
3.5	VDE 17.M2	2012	norddt. Bundeswasserstraßen im Binnenbereich; 05.06.2012, 22. Nachtrag***

* vgl. KNA zum SHW.NF, S. 8, Fußnote 3; ** vgl. KNA, zur NWS, S.4, Fußnote 3; *** vgl. KNA, zum VDE 17, S. 6, Fußnote 4.

Die Tarife erfassen i. d. R. neben dem räumlichen Geltungsbereich (Teil A) und den allgemeinen Bestimmungen (Teil B), die Höhe der Tarifsätze für die Befahrung, Schleusung sowie der Brückengelder (Teil C) und regeln für bestimmte Güter auf bestimmten Tarifbereichen Ausnahmetarifsätze (Teil D).

Die Übersicht 20 erfasst die für die geförderten Projekte relevanten Befahrungsabgaben und der Tarifhöhe gemäß Teil C des Tarifs für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich in der vergleichenden Betrachtung zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose sowie zum Zeitpunkt der Aktualisierung. In der weiterhin vorgenommenen Spezifizierung entsprechen sie dem jeweiligen Sachstand der Tarif für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Bereich der Binnenwasserstraßen zu den bewertungsrelevanten Zeitpunkten für die Ausgangsprognose 2007 (14. Nachtrag), 2009 (18. Nachtrag) und 2012 (22. Nachtrag) sowie zum Zeitpunkt der Aktualisierung 2016 (34. Nachtrag).

Aus der Übersicht 20 wird zunächst ersichtlich, dass die Anzahl der Abgabengquellen wie auch die jeweilige Höhe zu den verschiedenen Zeitpunkten der Einnahmenermittlung der Ausgangsprognose gleich ist.

Zum Zeitpunkt der Aktualisierung ist in der vergleichenden Betrachtung mit dem Zeitpunkt der Ausgangsprognose für den Umfang der in Teil C benannten Abgabengquellen wie auch der Tarifhöhen festzuhalten, dass diese unverändert geblieben sind.

Übersicht 20: Befahrungsabgaben & Tariffhöhe im Vergleich

TS*	Bezeichnung	Spezifizierung	Bezug	Tariffhöhe (€) ⁵¹			
				Ausgangsprognose			Aktualisierung
			(je)	2007	2009	2012	2016
050	Güter	Güterklasse I/II	km	0,0091	0,0091	0,0091	0,0091
		Güterklasse III/IV	km	0,0084	0,0084	0,0084	0,0084
		Güterklasse V	km	0,0078	0,0078	0,0078	0,0078
		Güterklasse VI	km	0,0071	0,0071	0,0071	0,0071
060	Lehrfahrten		Fahrt	3,0000	3,0000	3,0000	3,0000
061	Container	20 Fuß	km	0,0250	0,0250	0,0250	0,0250
062	Container	40 Fuß	km	0,0500	0,0500	0,0500	0,0500
067	Fähren, schwimm. Geräte/Anlagen		km	0,5000	0,5000	0,5000	0,5000
069	Bunker- und Proviantboote		t/a	7,6000	7,6000	7,6000	7,6000
		Ermäßigung 1	t	3,8000	3,8000	3,8000	3,8000
		Ermäßigung 2	t	0,6500	0,6500	0,6500	0,6500
070	Fahrgastschiffe	bis 50 Personen	km	0,0500	0,0500	0,0500	0,0500
		bis 100 Personen	km	0,1000	0,1000	0,1000	0,1000
		bis 150 Personen	km	0,1500	0,1500	0,1500	0,1500
		bis 200 Personen	km	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000
		bis 250 Personen	km	0,2500	0,2500	0,2500	0,2500
		bis 300 Personen	km	0,3000	0,3000	0,3000	0,3000
		bis 350 Personen	km	0,3500	0,3500	0,3500	0,3500
		bis 400 Personen	km	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000
		bis 450 Personen	km	0,4500	0,4500	0,4500	0,4500
		bis 500 Personen	km	0,5000	0,5000	0,5000	0,5000
		bis 600 Personen	km	0,6000	0,6000	0,6000	0,6000
		bis 800 Personen	km	0,8000	0,8000	0,8000	0,8000
		> 800 Personen	km	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
071	Fahrgastkabinenschiffe	bis 25 Betten	km	0,2300	0,2300	0,2300	0,2300
		bis 50 Betten	km	0,4600	0,4600	0,4600	0,4600
		bis 100 Betten	km	0,9200	0,9200	0,9200	0,9200
		bis 150 Betten	km	1,3800	1,3800	1,3800	1,3800
		bis 200 Betten	km	1,8400	1,8400	1,8400	1,8400
		bis 250 Betten	km	2,3000	2,3000	2,3000	2,3000
		bis 300 Betten	km	2,7600	2,7600	2,7600	2,7600
		bis 400 Betten	km	3,6800	3,6800	3,6800	3,6800
> 400 Betten	km	4,6000	4,6000	4,6000	4,6000		
072	Fahrgastschiffe: Fahrten innerhalb einer Stauhaltung sowie bei anderweitiger gewerbl. Nutzung		km	50 % von TS 070	50 % von TS 070	50 % von TS 070	50 % von TS 070
073	Fahrgastkabinenschiffe: bei anderer gewerbl. Nutzung		km	50 % von TS 071	50 % von TS 071	50 % von TS 071	50 % von TS 071

*TS = Tarifstelle

⁵¹ Der Tarif für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Bereich der Binnenwasserstraßen führt die Höhe der Abgaben für einen Teil der Tarifstellen in Cent für den Rest in Euro aus. Im Sinne einer einheitlichen Darstellung wurden die Tarife in der Übersicht 20 in Euro gerundet auf vier Nachkommastellen dargestellt.

Neben dem Teil C sind gemäß Tarif für die norddeutschen Bundeswasserstraßen Teil D Ausnahmen von den o.g. Tariffhöhen für bestimmte Güter und auf bestimmten Relationen zu beachten. Solche Ausnahmen sind in spezifischen Fällen auch für Güter und Relationen relevant, auf denen die geförderten Projekte realisiert werden.

Relevant im Sinne der Erfassung von streckenspezifischen Einnahmen sind gemäß der KNA für die geförderten Projekte SHW, und VDE 17 die märkischen Wasserstraßen (und davon: Elbe-Havel-Kanal, Untere Havel-Wasserstraße, Havel-Oder Wasserstraße) und für die NWS der Elbe-Seiten-Kanal, der Rothenseer Verbindungs-Kanal sowie der Mittellandkanal. Beispielhaft sind diese relevanten Ausnahmen in der Übersicht 21 für die Märkischen Wasserstraßen dargestellt.

Übersicht 21: Ausgewählte Ausnahmetarife im Vergleich

TS*	VB**	Geltungsbereich	Spezifizierung	Bezug (je)	Ausnahmen - Tariffhöhe (€)			
					Ausgangsprognose			Aktualisierung
					2007	2009	2012	
201	2a	Märkische Wasserstraßen	Güterklasse I/II	km	0,0040	0,0040	0,0040	0,0040
			Güterklasse III/IV	km	0,0037	0,0037	0,0037	0,0037
			Güterklasse V	km	0,0034	0,0034	0,0034	0,0034
			Güterklasse VI	km	0,0031	0,0031	0,0031	0,0031
201	2b	Märkische Wasserstraßen	Güterklasse I/II	km	0,0040	0,0040	0,0040	0,0040
			Güterklasse III/IV	km	0,0037	0,0037	0,0037	0,0037
			Güterklasse V	km	0,0034	0,0034	0,0034	0,0034
			Güterklasse VI	km	0,0031	0,0031	0,0031	0,0031

*Tarifstelle

**Verkehrsbeziehung

Weitere Ausnahmen regelt der Tarif in Teil D bspw. für Güter wie Kohle auf allen Verkehrsbeziehungen und damit auch für die o. g. projektspezifisch relevanten Märkischen Wasserstraßen. Die Kohle ist i. d. R. der Güterklasse VI zugeordnet (gemäß Übersicht 20 mit 0,0071 Euro tarifiert). In der vergleichenden Betrachtung der Tariffhöhe zu diesem Ausnahmetarif zwischen dem Zeitpunkt der Ausgangsprognose und der Aktualisierung ist die Tariffhöhe hierzu konstant bei 0,0031 Euro. Im Zuge der Aktualisierung erfolgte ein Abgleich aller geltenden Ausnahmetarife gemäß Teil D zum Tarif für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich. Dabei handelt es sich um insgesamt 115 Tarife auf 12 Verkehrsbeziehungen. Für die geförderten Projekte sind dabei 36 Ausnahmetarife relevant (hiervon entfallen 27 auf den Hafen Magdeburg bzw. die hinführenden Relationen des Mittellandkanals bzw. des Elbe-Seitenkanals, vier auf die Berliner Häfen, drei auf die märkischen Wasserstraßen und zwei auf sonstige Wasserstraßen). Aus Gründen der Übersicht ist keine gesamthafte Darstellung zu diesen Ausnahmen vorgenommen worden, sondern die Darstellung auf eine signifikante Auswahl begrenzt.

Zum Zeitpunkt der Aktualisierung ist in der vergleichenden Betrachtung mit dem Zeitpunkt der Ausgangsprognose für den Umfang der in Teil D benann-

ten Ausnahmetarife (Anzahl) wie auch der Tarifhöhen für die relevanten Ausnahmetarife festzuhalten, dass diese unverändert geblieben sind.

Zwischenfazit

Die Gebührenstruktur wie sie für die Binnenwasserstraßen relevant ist, zeigt sich in der vergleichenden Betrachtung von Ausgangsprognose und Aktualisierung in ihrer Grundordnung (Tarif für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich), in der Anzahl der darin geregelten Gebührenquellen und deren Tarifhöhe unverändert. Die in der Ausgangsprognose projektspezifisch ermittelten Einnahmen erfahren insofern auch keine Änderung.

Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die Ermittlung der Einnahmen⁵² wie sie als Gebühren von Nutzern zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose erfolgte, in ihrem monetären Umfang weiterhin sachgerecht ist. Eine aktualisierte Ermittlung dieser Einnahmenkomponente ist für die geförderten Projekte insofern nicht notwendig. Es wird die Verwendung der im Zuge der Ausgangsprognose ermittelten Größenordnungen empfohlen. Nachrichtlich sind diese Daten in der Übersicht 22 für die geförderten Projekte NWS und VDE 17 dargestellt.

Übersicht 22: Kennzahlen zur Einnahmenermittlung und zum Finanzierungsdefizit der jeweiligen projektspezifischen Ausgangsprognose zum Preisstand 2008⁵³

Projekt	Saldo (in €) aus Projekt- und Basisszenario*	
	NWS	VDE 17
Gesamtinvestitionskosten	56.913.500	360.604.000
Restwert	5.126.900	30.653.913
Einnahmen (Abgaben)	3.589.000	440.000
Einnahmen (Ersatzbauwerk)	---	---
Einnahmen (Gesamt)	3.589.000	440.000
Betriebskosten	7.771.000	0
einnahmenschaffendes Projekt	nein	nein
Nettoeinnahmen	---	---
zuschussfähige Ausgaben	---	---
<u>Finanzierungsbedarfsquote</u>	<u>100%</u>	<u>100%</u>

* Angaben als diskontierte Größenordnung

⁵² Für die Ermittlung der projektspezifisch zu erwartenden Einnahmen wurden im Zuge der Ausgangsprognose die Tarife gemäß der Übersicht 20 und der Übersicht 21 zugrunde gelegt und dabei als konstante Größenordnung auf das Jahr 2025 fortgeschrieben. Die Daten wurden dann auf die im jeweils bewerteten Gesamtvorhaben für das Jahr 2025 erwarteten Verkehrsleistung umgelegt und in einer saldierten Betrachtung aus Projekt- und Basisszenario in einer Finanzanalyse verarbeitet. Über einen Betrachtungszeitraum von 25 Jahren wurden daraufhin die abgezinsten Größenordnungen für die Einnahmen wie auch die weiteren für die Ermittlung des Finanzierungsdefizits wesentlichen Größenordnungen ermittelt.

⁵³ Die Daten sind konsistent zu den Angaben, wie sie in den von der EU-Kommission genehmigten Projektanträgen in Abschnitt E.1 und im projektspezifischen Datenblatt in SFC an die EU-Kommission übermittelt wurden.

Für die Einordnung hinsichtlich der Einnahmenschaffung ist im Fall des VDE 17 ergänzend eine Einzelbetrachtung der Datensätze für Einnahmen und Betriebskosten von Basis- und Projektszenario vorzunehmen. Ersichtlich wird dies an der Angabe „Betriebskosten“ in der Übersicht 22 die im Saldo den Betrag „0“ ausweist. In der Einzelbetrachtung stehen im Basisszenario den Einnahmen i. H. v. 29.255.789 € Betriebskosten i. H. v. 57.567.843 € und im Projektszenario den Einnahmen i. H. v. 29.695.567 € Betriebskosten i. H. v. 57.567.843 € gegenüber. Durch die Umsetzung des Projektes wird insofern das Verhältnis aus Einnahmen und Betriebskosten zwar leicht verbessert (durch einen Anstieg der Einnahmen). Es verbleibt jedoch ein Projekt dessen Betriebskosten über den Einnahmen liegen; es handelt sich also nicht um ein einnahmenschaffendes Projekt.

Für das Projekt SHW.NF wird die Aktualisierung der projektspezifischen Einnahmenanrechnung dennoch empfohlen, weil hier neben den klassischen Gebührenstrukturen als Einnahmequellen ein Sonderfall zu berücksichtigen ist.

4.3.2 Aktualisierung der projektspezifischen Einnahmenanrechnung

Sonderbetrachtung Schiffshebewerk Niederfinow (SHW.NF)

Ausgangspunkt

Für das geförderte Projekt Schiffshebewerk Niederfinow wird ergänzend zu den vorgenannten Sachverhalten eine Sonderbetrachtung vorgenommen. Dies rührt daher, dass im Zuge der Kosten-Nutzen-Analyse zum geförderten Großprojekt und damit auch bei der Ermittlung der mit dem Projekt verbundenen Einnahmen neben der klassischen Komponente der von den Nutzern erhobenen Gebühren (Befahrungsabgaben) ein weiterer Sachverhalt Eingang gefunden hat. Der für die Kosten-Nutzen-Analyse zuständige Gutachter hat in der vergleichenden Betrachtung von Basis- und Projektszenario neben dem eigentlichen „neuen“ Schiffshebewerk auch den Wegfall eines Ersatzbauwerkes betrachtet, welches nach Außerbetriebnahme des alten Schiffshebewerkes errichtet werden würde.⁵⁴

Der Wegfall dieses Ersatzbauwerkes wurde vom Gutachter als Einnahme behandelt und im weiteren Verlauf der Einnahmenbestimmung berücksichtigt⁵⁵ (vgl. auch Übersicht 22: SHW.NF mit Einnahmen als Abgaben i. H. v. 727.000 € und Einnahmen aus der Anrechnung eines weggefallenen Ersatzbauwerkes i. H. v. 148.885.000 €). Im Ergebnis resultierten die in der Übersicht 23 dargestellten Kennzahlen.

⁵⁴ „Wird der Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow Nord nicht realisiert (Basisszenario), so ist aufgrund des Alters und Verschleißzustandes des existierenden Hebewerks mit Inbetriebnahme im Jahr 2020 ein Ersatzbauwerk in den gegenwärtigen Abmessungen zu errichten...“ (vgl. KNA zum SHW.NF, S.5)

⁵⁵ Durch den Neubau des Schiffshebewerks mit erweiterten Abmessungen (Projektszenario) wird das im Basisszenario erforderliche Ersatzbauwerk entbehrlich. Die hiermit verbundenen vermiedenen Ersatzinvestitionen gehen entsprechend ihres zeitlichen Anfalls ... als Einnahmen in die Berechnungen ein. (vgl. KNA zum SHW.NF S.8)

Übersicht 23: Kennzahlen zur Einnahmenermittlung für das geförderte Projekt SHW.NF zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose

SHW.NF - Ausgangsprognose	Basisszenario (€)	Projektszenario (€)	Saldo (€)
Gesamtinvestitionskosten	0	208.469.000	208.469.000
Restwert	18.190.000	19.482.000	1.292.000
Einnahmen (Abgaben)	18.327.000	19.054.000	727.000
Einnahmen (Ersatzbauwerk)	0	148.885.000	148.885.000
Einnahmen (Gesamt)	18.327.000	167.939.000	149.612.000
Betriebskosten	34.147.360	32.694.968	-1.452.000
Nettoeinnahmen			152.356.000
Zuschussfähige Ausgaben			56.113.000
Finanzierungsbedarfsquote			<u>26,9167%</u>

Der Gutachter zum SHW.NF hat dabei den Ansatz verwendet, im Zuge der Finanzanalyse die Investitionskosten zum weggefallenen Ersatzbauwerk als Einnahmen zu behandeln und folgte dabei den Vorgaben zum Guide to Cost benefit analysis of investment projects der EU-Kommission, wonach wegfallende Ersatzinvestitionen als Einnahmen zu behandeln sind, wenn sie nach dem Beginn der Operativen Phase anfallen.⁵⁶

Ergebnis der Aktualisierung

Im Zuge dieser Aktualisierung wurde der Arbeitsansatz des Gutachters nochmals in Anlehnung an die Vorgaben zum überarbeiteten Leitfaden zu Artikel 55 der VO (EG) Nr. 1083/2006 des Rates: Einnahmenschaffendes Projekt mit Sachstand 30.11.2010 überprüft. Es wird im Ergebnis dessen empfohlen, die weggefallenen Investitionskosten zum Ersatzbauwerk nicht als Einnahmen zu behandeln, da sie keinen klassischen Zahlungseingang darstellen wie sie gemäß Leitfaden direkt als von den Nutzern anfallende Einnahmen aus Gebühren oder aus davon unterschiedenen Beteiligungen/Gewinne entstehen (vgl. Leitfaden zu Art. 55, Abschnitt 2.1.4 Klassifikation der Zahlungseingänge).

Die weggefallenen Investitionskosten des Ersatzbauwerkes werden im Ergebnis dieser Kontrolle stattdessen als Komponente einer klassischen Investitionskostenbetrachtung zwischen zwei Szenarien (Basisszenario und Projektszenario) verstanden. Im vorliegenden Fall wird durch die Errichtung des neuen Schiffshebewerkes mit den erweiterten Dimensionen im Projektszenario eine Investition in ein Ersatzbauwerk entbehrlich, die im Basisszenario als vermiedene Ersatzinvestition und damit als Investitionskostenkomponente zu behandeln ist. Die Größenordnung der Investitionskosten für das Ersatzbauwerk wird daher nicht mehr als Einnahme deklariert, sondern in der vergleichenden Betrachtung den Investitionskosten im Basisszenario zugeordnet. Dies hat zur Folge, dass sich dieser Teil der ursprünglichen Einnahmenanrechnung im Zuge der Ausgangsprognose verändert und damit eine aktualisierte Ermittlung des Finanzierungsdefizites notwendig wird.

⁵⁶ vgl. dazu EU-Kommission 2008, Guide to cost benefit analysis of investment projects der EU-Kommission, S.34 und Anhang I

Aktualisierte Ermittlung des Finanzierungsdefizites

Für die aktualisierte Ermittlung des Finanzierungsdefizites im Rahmen einer Finanzanalyse und der saldierten Betrachtung aus Basis- und Projektszenario wurde folgender Arbeitsansatz zugrunde gelegt:

- die Basis für die in die Finanzanalyse eingehenden Größenordnungen hinsichtlich Investitionskosten sowie Betriebs- und Unterhaltungskosten für das neue Schiffshebewerk Niederfinow (erweiterte Abmessungen) und das Ersatzbauwerk (gleiche Abmessungen) bilden die Kostenansätze (im Umfang und der zeitlichen Verteilung) der KNA zum SHW.NF mit Sachstand 2009. Diese Kostenansätze in ihrem Umfang werden unter Verwendung der Preisindizes des Statistischen Bundesamtes auf den Preisstand 2015 fortgeschrieben.
- In unveränderter Größenordnung gehen die für das Basis- und Projektszenario im Rahmen der KNA zum SHW.NF verwendeten Ansätze für die Einnahmen aus den Nutzungsgebühren (Schiffahrtsabgaben) ein, weil:
 - weiterhin die bereits in der KNA 2008 verwendeten Verkehrsleistungsdaten auf Basis der Verflechtungsprognose 2025 zur Anwendung kommen;
 - sich zum Stand 2015 keine Veränderungen im Umfang und der Höhe der Tarife aus den Gebühren für die Abgaben der Schifffahrt ergeben haben.

Das Ergebnis der aktualisierten Finanzanalyse und der für die Einnahmenermittlung notwendigen Kennzahlen ist in vergleichender Betrachtung der Daten der Ausgangsprognose und der aktualisierten Prognose in der Übersicht 24 dargestellt.

Übersicht 24: Vergleichende Betrachtung von Ausgangsprognose und aktualisierter Prognose

SHW.NF - Ausgangsprognose	Ausgangsprognose (Preisstand 2008 in €)			Aktualisierung (Preisstand 2015 in €)		
	Basisszenario	Projektszenario	Saldo	Basisszenario	Projektszenario	Saldo
Gesamtinvestitionskosten	0	208.469.000	208.469.000	233.912.059	327.522.496	93.610.437
Restwert	18.190.000	19.482.000	1.292.000	28.241.514	30.444.473	2.202.959
Einnahmen (Abgaben)	18.327.000	19.054.000	727.000	25.619.036	26.676.411	1.057.375
Einnahmen (Ersatzbauwerk)	0	148.885.000	148.885.000	0	0	0
Einnahmen (Gesamt)	18.327.000	167.939.000	149.612.000	25.619.036	26.676.411	1.057.375
Betriebskosten	34.147.360	32.694.968	-1.452.000	52.093.438	49.877.743	-2.215.695
Nettoeinnahmen			152.356.000			---
Zuschussfähige Ausgaben			56.113.000			---
Finanzierungsbedarfsquote			26,9167%			100,0%

Mit der aktualisierten Prognose ergibt sich eine Finanzierungsbedarfsquote von 100,0 % für das Schiffshebewerk Niederfinow. Dies rührt daher, dass hier der Arbeitsansatz gemäß Leitfaden zu Artikel 55 der VO (EG) 1083/2006 greift: Es ist zwar in der saldierten Betrachtung eine Verringerung der Betriebskosten zu verzeichnen. Sowohl im Basisszenario als auch im Projektszenario zeigt sich aber, dass die Betriebskosten jeweils deutlich über den Einnahmen ver-

bleiben, die mit dem Projekt erzielt werden. Es handelt sich insofern nicht um ein einnahmenschaftendes Projekt.

4.3.3 Zusammenfassung für die Prioritätsachse 3

In der zusammenfassenden Betrachtung zur Prioritätsachse 3 ergibt sich für die fünf geförderten Projekte folgendes Bild:

Aufgrund der unveränderten Situation hinsichtlich der Einnahmequellen und der Höhe der aus diesen Quellen erhobenen Tarifen resultiert keine Veränderung hinsichtlich der projektspezifisch ermittelten Einnahmen aus Gebühren die direkt von den Nutzern der Wasserstraßen erhoben werden. Insofern wurde im Falle der geförderten Projekte NWS, VDE 17 (Modul 1), VDE 17 (Modul 2) sowie Peene auf eine Aktualisierung der Einnahmenprognose verzichtet. Im Ergebnis resultiert für diese Projekte die Empfehlung, das Finanzierungsdefizit, wie es im Zuge der Ausgangsprognose ermittelt wurde und in der Finanzierungsbedarfsquote mündet weiterhin anzuwenden (vgl. Übersicht 25). Für das Projekt SHW.NF als Sonderfall wurde eine Aktualisierung der Einnahmenanrechnung vorgenommen. Dies hat zum Hintergrund, dass das in der Ausgangsprognose einnahmenseitig ebenfalls berücksichtigte Ersatzbauwerk (gleiche Abmessungen) im Ergebnis dieser Aktualisierung nicht als Einnahme auf der Seite der Nutzen, sondern als vermiedene Ersatzinvestition auf der Kostenseite zu berücksichtigen ist. Im Ergebnis der aktualisierten Einnahmenbetrachtung resultiert ein verändertes Finanzierungsdefizit und mithin eine veränderte Finanzierungsbedarfsquote.

Übersicht 25: Vergleichender Überblick Prioritätsachse 3 - Finanzierungsbedarfsquoten

Nr.	gefördertes Projekt	Finanzierungsbedarfsquote	
		Ausgangsprognose	Aktualisierung
3.1	Neubau Schiffshebewerk Niederfinow (SHW.NF)	26,9167%	100,0%
3.2	Vertiefung nördlicher Peenestrom (Peene)	100,0%	100,0%
3.3	Neubau Niedrigwasserschleuse Magdeburg (NWS)	100,0%	100,0%
3.4	VDE 17, Modul 1 (VDE 17.M1)	100,0%	100,0%
3.5	VDE 17, Modul 2 (VDE 17.M2)	100,0%	100,0%

Verzeichnis der Übersichten

Übersicht 1:	Geförderte Projekte - Einordnung in die Gesamtvorhaben	18
Übersicht 2:	Entwicklung der Trassenpreise (jeweilige Preise)	20
Übersicht 3:	Vergleichende Betrachtung der Stationspreise, 2008 und 2015.....	21
Übersicht 4:	Einnahmen 2025, nominal im Vergleich.....	22
Übersicht 5:	Vergleichender Überblick Bundeschienenwege - Finanzierungsbedarfsquoten	24
Übersicht 6:	Geförderte Projekte - Einordnung Bundesfernstraße und Gesamtvorhaben.....	26
Übersicht 7:	Vergleichende Betrachtung der Einnahmenquellen: Ausgangsprognose und Aktualisierung.....	30
Übersicht 8:	Vergleichende Betrachtung Mauthöhe: Ausgangsprognose - Aktualisierung.....	32
Übersicht 9:	Entwicklung der Verkehrsleistung nach Schadstoffklassen (S).....	33
Übersicht 10:	Betrachtung der Fahrleistung (Mio. Lkw-km) für die Bundesautobahnen.....	35
Übersicht 11:	Ausgangsprognose und Aktualisierung - Vergleich der Einnahmen nominal	36
Übersicht 12:	Vergleichender Überblick Bundesautobahnen - Finanzierungsbedarfsquoten	37
Übersicht 13:	Vergleichende Betrachtung der Fahrleistungsansätze für die Bundesstraßen.....	39
Übersicht 14:	Einnahmen und Betriebskosten im Projektszenario.....	40
Übersicht 15:	Parallellage von alter und neuer Strecke am Beispiel der B 169.....	42
Übersicht 16:	Streckenbestandteile im Basisszenario.....	42
Übersicht 17:	Vergleichender Überblick Bundesstraßen - Finanzierungsbedarfsquoten.....	43
Übersicht 18:	Einordnung der geförderten Projekte in die Wasserstraßen des Bundes	46
Übersicht 19:	Tarifliche Zuordnung der geförderten Projekte lt. KNA.....	49
Übersicht 20:	Befahrungsabgaben & Tariffhöhe im Vergleich.....	50
Übersicht 21:	Ausgewählte Ausnahmetarife im Vergleich	51
Übersicht 22:	Kennzahlen zur Einnahmenermittlung und zum Finanzierungsdefizit der jeweiligen projektspezifischen Ausgangsprognose zum Preisstand 2008.....	52
Übersicht 23:	Kennzahlen zur Einnahmenermittlung für das geförderte Projekt SHW.NF zum Zeitpunkt der Ausgangsprognose.....	54
Übersicht 24:	Vergleichende Betrachtung von Ausgangsprognose und aktualisierter Prognose	55
Übersicht 25:	Vergleichender Überblick Prioritätsachse 3 - Finanzierungsbedarfsquoten.....	56

Geförderte Projekte (PA 1 - PA 3) – Kürzel und Bezeichnung

VDE8.1	Neubau VDE 8.1 Ebersfeld – Erfurt, Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen
VDE8.2	VDE 8.2 Neubaustrecke (NBS) Erfurt – Leipzig/Halle (Saale), Modul 1 – Projektabschnitte Finnetunnel und Feste Fahrbahn im Streckenabschnitt Sachsen-Anhalt
VDE8.2.M2	VDE 8.2 Neubaustrecke (NBS) Erfurt – Leipzig/Halle (Saale), Modul 2 – Oberleitungsanlage im Streckenabschnitt Sachsen-Anhalt
VDE8.2.M3	VDE 8.2 Neubaustrecke (NBS) Erfurt – Leipzig/Halle (Saale), Modul 3 – Oberleitungsanlage im Streckenabschnitt Thüringen
VDE9	VDE 9, ABS Leipzig – Dresden, Teilmaßnahmen der 3. Baustufe
CTL.M1	City-Tunnel Leipzig (Module 5+6)
CTL.M2	City-Tunnel Leipzig (Modul 7)
DSL	Ausbau der Schienenstrecke Stelle – Lüneburg (Dreigleisigkeit)
HRO.B.M1	Maßnahme Netz 21, Korridor 101, Streckenerüchtigung Rostock – Berlin, Modul 1 (Abschnitte PA 4S2.1, PA 5S1.1, PA 4E1.2 und PA 5E1.1)
HRO.B.M2	Maßnahme Netz 21, Korridor 101, Streckenerüchtigung Rostock – Berlin, Modul 2
HRO.B.M3	Maßnahme Netz 21, Korridor 101, Streckenerüchtigung Rostock – Berlin, Modul 3
RPH.M1	Elektrifizierung der Schienenstrecke Reichenbach – Landesgrenze Sachsen/Bayern, Modul 1 (Bauabschnitte 1 und 2)
RPH.M2	Elektrifizierung der Schienenstrecke Reichenbach - Landesgrenze Sachsen/Bayern, Modul 2 (Bauabschnitt 3)
Hoy.Hor	Ausbau und Elektrifizierung Knappenrode – Horka – Grenze D/PL (BA 1, BA 5)
B.DD	ABS Berlin-Dresden, Fortführung 1. Baustufe
A26	Neubau der Bundesautobahn A 26, Projektabschnitt I - südöstl. Stade bis Horneburg (K 36n), Projektabschnitt II - Horneburg (K 36n) bis AS Jork (K 26)
A72	Neubau der BAB A 72 Chemnitz – Leipzig, Projektabschnitt 3: Rathendorf bis Borna
A14.M1	Neubau der A 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin – Wismar, Modul 1: 2. BA AS Schwerin Nord bis AS Jersdorf
A14.M2	Neubau der Autobahn A 14, Modul 2, AS Wolmirstedt bis AS Colbitz
A14.M3	Neubau der Autobahn A 14, Modul 3, AS Ludwigslust (umbenannt in AS Grabow) bis AK Schwerin (A 24)
A14.M4	Neubau der Autobahn A 14, Modul 4, AS Karstädt – AS Groß Warnow
A10N.M1	6-streifiger Ausbau der A 10 – nördlicher Berliner Ring, Modul 1 – AD Schwanebeck (neu: AD Barnim)
A10N.M2	6-streifiger Ausbau der A 10 – nördlicher Berliner Ring, Modul 2 – AD Havelland
A71	Neubau von Teilabschnitten der A 71 zwischen AK Erfurt (A 4) und AD Südharz (A 38)
A27	Erneuerung der BAB A 27 zwischen den Anschlussstellen Uthlede und Bremerhaven-Süd
A7.M1	Erneuerung der BAB A 7, Modul 1, Teilabschnitte von der AS Garlstorf – einschließlich Horster Dreieck
A7.M2	Erneuerung der BAB A 7, Modul 2, zwischen dem Horster Dreieck und der AS Fleestedt
B178n.M1	Neubau Bundesstraße B 178n (Grenze D/PL - A4), Modul 1: Bauabschnitt 3.1
B178n.M2	Neubau Bundesstraße B 178n (Grenze D/PL - A4), Modul 2: Bauabschnitt 3.2
B169	B 169, Verlegung Riesa bis A 14, 2. Bauabschnitt
B96n	Neubau der B 96n, AS Altefähr – Samtens
B98n	Neubau B 98n, Ortsumgehung Bischofswerda
B174	Neubau B 107/B 174 (Ortsumgehungen), Verlegung Gornau – Chemnitz
B6n.M1	Bundesstraße B 6n - Modul 1 (OU Bernburg bis OU Köthen)
OLS	Oder-Lausitz-Straße; B 112, OU Wiesenau und Brieskow-Finkenheerd
B109	B 109, OU Anklam
SHW.NF	Neubau Schiffshebewerk Niederfinow
NWS.MD	Neubau der Niedrigwasserschleuse Magdeburg
Peene	Fahrrinnenanpassung Seewasserstraße nördlicher Peenestrom
VDE17.M1	Ausbau einzelner Abschnitte der Wasserstraßenverbindung Magdeburg – Berlin (VDE 17), Modul 1
VDE17.M2	Ausbau einzelner Abschnitte der Wasserstraßenverbindung Magdeburg – Berlin (VDE 17), Modul 2

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
ABl	Amtsblatt
ABS	Autobahnstrecke
Abs.	Absatz
AD	Autobahndreieck
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Arbeitsgruppe
AGebV	Allgemeine Gebührenverordnung
AK	Autobahnkreuz
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BFStrMG	Bundesfernstraßenmautgesetz
BGebG:	Bundesgebührengesetz
BGr	Bundsgrenze
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bsp.	Beispiel
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
COCOF	Koordinierungsausschuss für die Fonds
ca.	circa
CZ	Tschechische Republik
D	Deutschland
DB	Deutsche Bahn
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EU	Europäische Union
€	Euro
gewerbl.	gewerblich
ggf.	gegebenenfalls
Hbf	Hauptbahnhof
IBN	Inbetriebnahme
i. d. R.	in der Regel
i. H. v.	in Höhe von
i.V.m.	in Verbindung mit
Kl.	Klasse
km	Kilometer
KNA	Kosten-Nutzen-Analyse
Lgr.	Landesgrenze
Lkw	Lastkraftwagen
lt.	laut
LZ	Lokzug
MauthV	Mauthöheverordnung
mind.	mindestens
Mio.	Millionen
Mts IK	Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer
Mts LK	Mautteilsatz für die verursachte Luftverschmutzung

NBS	Neubaustrecke
norddt.	norddeutsche
Nr.	Nummer
o.	oder
ob. Bhf	oberer Bahnhof
o. g.	oben genannt
OP	Operationelles Programm
OU	Ortsumfahrung
PA	Projektabschnitt
PL	Republik Polen
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitt
RQ	Regelquerschnitt
S.	Seite
Schadst. klasse	Schadstoffklasse
SFC	System für die Fondsverwaltung
SHW	Schiffshebewerk
ST	Sachsen-Anhalt
St.	Stationen
schwimm.	schwimmende
t	Tonnen
TH	Thüringen
u. a.	unter anderem
V	Voigtland
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
vgl.	vergleiche
VKE	Verkehrseinheit
VO	Verordnung
zGG	zulässiges Gesamtgewicht

Verzeichnis der verwendeten Literatur und Daten

[Alfen Consult 2014a]

ALFEN COSULT GMBH; AVISO GMBH IM AUFTRAG DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, BAU UND STADT-ENTWICKLUNG (2014):

Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2013 bis 2017. Endbericht.

[Alfen Consult 2014b]

ALFEN COSULT GMBH; AVISO GMBH IM AUFTRAG DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, BAU UND STADT-ENTWICKLUNG (2014):

Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2013 bis 2017. 1. Nachbericht.

[Alfen Consult 2014c]

ALFEN COSULT GMBH; AVISO GMBH IM AUFTRAG DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, BAU UND STADT-ENTWICKLUNG (2014):

Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2013 bis 2017. 2. Nachbericht.

[AVISO, IVV 2009a]

AACHENER-VERKEHRS-INGENIEUR-SOZIETÄT, INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2009):

Bewertung von Projekten des Bundesfernstraßennetzes als Grundlage für die Beantragung von EFRE-Förderungen. Projekt: Neubau der A 14, vom AK Magdeburg (A 2) bis zum AK Wismar (A 20).

[AVISO, IVV 2009b]

AACHENER-VERKEHRS-INGENIEUR-SOZIETÄT, INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2009):

Bewertung von Projekten des Bundesfernstraßennetzes als Grundlage für die Beantragung von EFRE-Förderungen. Projekt: Neubau der A 26 von Hamburg-Moorburg (A 7) bis nördlich Stade (A 20/A 22).

[AVISO, IVV 2009c]

AACHENER-VERKEHRS-INGENIEUR-SOZIETÄT, INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2009):

Bewertung von Projekten des Bundesfernstraßennetzes als Grundlage für die Beantragung von EFRE-Förderungen. Projekt: Neubau der A 72 vom AK Chemnitz (A 4) bis Leipzig (A 38).

[AVISO, IVV 2009d]

AACHENER-VERKEHRS-INGENIEUR-SOZIETÄT, INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2009):

Bewertung von Projekten des Bundesfernstraßennetzes als Grundlage für die Beantragung von EFRE-Förderungen. Projekt: Neubau der B 107/ B 174 von Reitzenhain (BGr. D/CZ) bis Chemnitz (A 4).

[AVISO, IVV 2009e]

AACHENER-VERKEHRS-INGENIEUR-SOZIETÄT, INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2009):

Bewertung von Projekten des Bundesfernstraßennetzes als Grundlage für die Beantragung von EFRE-Förderungen. Projekt: Neubau der B 169, von AS Döbeln-Nord bis Riesa (B 169).

[AVISO, IVV 2009f]

AACHENER-VERKEHRS-INGENIEUR-SOZIETÄT, INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2009):

Bewertung von Projekten des Bundesfernstraßennetzes als Grundlage für die Beantragung von EFRE-Förderungen. Projekt: Neubau der B 178 von Zittau (BGr. D/PL) bis nördlich Weißenberg (A 4).

[AVISO, IVV 2009g]

AACHENER-VERKEHRS-INGENIEUR-SOZIETÄT, INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2009):

Bewertung von Projekten des Bundesfernstraßennetzes als Grundlage für die Beantragung von EFRE-Förderungen. Projekt: Neubau der B 6n, von Bernburg (A 14) bis südlich Dessau (A 9).

[AVISO, IVV 2012a]

AACHENER-VERKEHRS-INGENIEUR-SOZIETÄT, INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2012):

Bewertung von Projekten des Bundesfernstraßennetzes als Grundlage für die Beantragung von EFRE-Förderungen. Projekt: Neubau der A 71 zwischen AD Südharz (A 38) und AK Erfurt (A 4).

[AVISO, IVV 2012b]

AACHENER-VERKEHRS-INGENIEUR-SOZIETÄT, INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2012):

Bewertung von Projekten des Bundesfernstraßennetzes als Grundlage für die Beantragung von EFRE-Förderungen. Projekt: Neubau der B 96n von der A 20 (AS Stralsund) bis nach Bergen.

[AVISO, IVV 2012c]

AACHENER-VERKEHRS-INGENIEUR-SOZIENTÄT, INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2012):
Bewertung von Projekten des Bundesfernstraßennetzes als Grundlage für die Beantragung von EFRE-Förderungen. Neu- und Ausbau der Oder-Lausitz-Straße (B 112/ B 97n) zwischen Frankfurt/O (A 12) und Cottbus (A 15).

[BAG 2008]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2009):
Mautstatistik. Jahrestabellen 2008.

[BAG 2009]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2010):
Mautstatistik. Jahrestabellen 2009.

[BAG 2010]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2011):
Mautstatistik. Jahrestabellen 2010.

[BAG 2011]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2012):
Mautstatistik. Jahrestabellen 2011.

[BAG 2012]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2013)
Mautstatistik. Jahrestabellen 2012.

[BAG 2013]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2014)
Mautstatistik. Jahrestabellen 2013.

[BAG 2014]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2015)
Mautstatistik. Jahrestabellen 2014.

[BAG 2015a]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2016):
Mautstatistik. Jahrestabellen 2015.

[BAG 2015b]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2015):
Mautstatistik. Monatstabellen September 2015.

[BAG 2015c]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2015):
Mautstatistik. Monatstabellen Oktober 2015.

[BAG 2015d]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2015):
Mautstatistik. Monatstabellen November 2015.

[BAG 2015e]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2016):
Mautstatistik. Monatstabellen Dezember 2015.

[BAG 2016a]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2016):
Mautstatistik. Monatstabellen Januar 2016.

[BAG 2016b]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2016):
Mautstatistik. Monatstabellen Februar 2016.

[BAG 2016c]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2016):
Mautstatistik. Monatstabellen März 2016.

[BAG 2016d]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2016):
Mautstatistik. Monatstabellen April 2016.

[BAG 2016e]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2016):
Mautstatistik. Monatstabellen Mai 2016.

[BAG 2016f]

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR (BAG) (2016):

Mautstatistik. Monatstabellen Juni 2016.

[Bundesnetzagentur 2010a]

BUNDESNETZAGENTUR (2010):

Bericht: Tätigkeitsbericht 2010. Eisenbahnen.

[Bundesnetzagentur 2010b]

BUNDESNETZAGENTUR (2010):

Marktuntersuchung Eisenbahn 2010.

[Bundesnetzagentur 2011]

BUNDESNETZAGENTUR (2011):

Marktuntersuchung Eisenbahn 2011.

[Bundesnetzagentur 2012]

BUNDESNETZAGENTUR (2012):

Marktuntersuchung Eisenbahn 2011.

[Bundesnetzagentur 2013]

BUNDESNETZAGENTUR (2013):

Marktuntersuchung Eisenbahn 2013.

[Bundesnetzagentur 2014]

BUNDESNETZAGENTUR (2014):

Marktuntersuchung Eisenbahn 2014.

[Bundesnetzagentur 2015]

BUNDESNETZAGENTUR (2015):

Marktuntersuchung Eisenbahn 2015.

[DB Netz AG 2008]

DB NETZ AG (2008):

Trassenpreissystem (TPS) Liste der Entgelte der DB Netz AG 2008 für Zugtrassen, Zusatz- und Nebenleistungen. Gültig ab 15.12.2008

[DB Netz AG 2009]

DB NETZ AG (2009):

City-Tunnel Leipzig. Daten zur Wirtschaftlichkeitsrechnung.

[DB Netz AG 2014]

DB NETZ AG (2014):

Trassenpreissystem (TPS) Liste der Entgelte der DB Netz AG 2015 für Zugtrassen, Zusatz- und Nebenleistungen. Gültig ab 14.12.2014

[DB Station &Service AG 2008]

DB STATION&SERVICE AG (2008):

Stationspreisliste 20008 (gültig ab 01.01.2008).

[DB Station &Service AG 2014]

DB STATION &SERVICE AG (2014):

Stationspreisliste 2014 (gültig ab 01.01.2015).

[Deutscher Bundestag 2011, BFStrMG]

DEUTSCHER BUNDESTAG (2011):

Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz-BFStrMG). 12. Juli 2011

[Deutscher Bundestag 2013]

DEUTSCHER BUNDESTAG. UNTERRICHTUNG DURCH DIE BUNDESREGIERUNG (2013):

Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz infolge der Einführung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen.

[Deutscher Bundestag 2014]

DEUTSCHER BUNDESTAG. UNTERRICHTUNG DURCH DIE BUNDESREGIERUNG (2014):

Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz infolge der Einführung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen.

[Deutscher Bundestag 2015]

DEUTSCHER BUNDESTAG. UNTERRICHTUNG DURCH DIE BUNDESREGIERUNG (2015):

Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz infolge der Einführung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen.

[Deutscher Bundestag 2011]

DEUTSCHER BUNDESTAG (2011):

Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz-BFStrMG).

[Deutscher Bundestag 2013]

DEUTSCHER BUNDESTAG (2013):

Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz-BFStrMG). Erstes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

[Deutscher Bundestag 2014]

DEUTSCHER BUNDESTAG (2014):

Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz-BFStrMG). Zweites Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

[Deutscher Bundestag 2015]

DEUTSCHER BUNDESTAG (2015):

Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz-BFStrMG). zuletzt geändert: 10. Juni 2015.

[FGSV 2011]

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN. ARBEITSGRUPPE INFRASTRUKTURMANAGEMENT (2011):

Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen RStO 11

[IVV 2009]

INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2009):

Bewertung im Verfahren der Bewertungsprognose für die Bundesfernstraßen Neubau B 98, Bischofswerda.

[IVV 2012]

INGENIEURGRUPPE IVV GMBH & CO. KG (2012):

Bewertung nach dem Verfahren der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der BVWP. Projekt: B 109, Ortsumgehung Anklam.

[IWW 2007]

INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSPOLITIK UND WIRTSCHAFTSFORSCHUNG UNIVERSITÄT KARLSRUHE; PROGTRANS AG BASEL IM AUFTRAG DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2007):

Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen in Deutschland. Endbericht.

[ITP, BVU 2008a]

INTRAPLAN CONSULT GMBH, BERATERGRUPPE VERKEHR + UMWELT GMBH (2008):

Gesamtwirtschaftliche Analyse und Finanzanalyse für die Neu-/Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt (VDE-Projekt Nr. 8.1)

[ITP, BVU 2008b]

INTRAPLAN CONSULT GMBH, BERATERGRUPPE VERKEHR + UMWELT GMBH (2008):

Gesamtwirtschaftliche Analyse und Finanzanalyse für die Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle (VDE-Projekt Nr. 8.2).

[ITP, BVU 2009a]

INTRAPLAN CONSULT GMBH, BERATERGRUPPE VERKEHR + UMWELT GMBH (2009):

Gesamtwirtschaftliche Analyse und Finanzanalyse für die die Ausbaustrecke Berlin – Rostock.

[ITP, BVU 2009b]

INTRAPLAN CONSULT GMBH, BERATERGRUPPE VERKEHR + UMWELT GMBH (2009):

Gesamtwirtschaftliche Analyse und Finanzanalyse für die die Ausbaustrecke Stelle – Lüneburg.

[ITP, BVU 2010a]

INTRAPLAN CONSULT GMBH, BERATERGRUPPE VERKEHR + UMWELT GMBH (2010):

Gesamtwirtschaftliche Analyse und Finanzanalyse für die die Ausbaustrecke Berlin – Dresden.

[ITP, BVU 2010c]

INTRAPLAN CONSULT GMBH, BERATERGRUPPE VERKEHR + UMWELT GMBH (2010):

Gesamtwirtschaftliche Analyse und Finanzanalyse für die die Ausbaustrecke Knappenrode – Horka – Grenze D/PL.

[ITP, BVU 2010d]

INTRAPLAN CONSULT GMBH, BERATERGRUPPE VERKEHR + UMWELT GMBH (2010):

Gesamtwirtschaftliche Analyse und Finanzanalyse für die die Ausbaustrecke Leipzig – Dresden (VDE-Projekt Nr. 9).

[ITP, BVU 2010e]

INTRAPLAN CONSULT GMBH, BERATERGRUPPE VERKEHR + UMWELT GMBH (2010):

Gesamtwirtschaftliche Analyse und Finanzanalyse für die die Ausbaustrecke Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach / Grenze D/CZ.

[ITP 2012]

INTRAPLAN CONSULT GMBH IM AUFTRAG DER FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG (2012):

Abschätzung des Investitionsbedarfs für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland.

[PLANCO 2008]

PLANCO CONSULTING GMBH IM AUFTRAG DES WASSER- UND SCHIFFFAHRTSAMT STRALSUND (2005):

Nutzen-Kosten-Analyse zur Anpassung der Seewasserstraße „Nördlicher Peenestrom“ an die veränderten wirtschaftlichen Anforderungen des Hafen- und Werftstandortes Wolgast

[PLANCO 2008]

PLANCO CONSULTING GMBH IM AUFTRAG DER WASSER- UND SCHIFFFAHRTSDIREKTION OST (2008):

Gesamtwirtschaftliche Bewertung des Neubaus des Schiffshebewerks Niederfinow Nord.

[PLANCO 2010]

PLANCO CONSULTING GMBH IM AUFTRAG DER WASSER- UND SCHIFFFAHRTSDIREKTION OST (2010):

Gesamtwirtschaftliche Bewertung des Neubaus der Niedrigwasserschleuse Magdeburg.

[PLANCO 2013]

PLANCO CONSULTING GMBH IM AUFTRAG DER AUßENSTELLE OST DER GENERALDIREKTION WASSERSTRASSEN UND SCHIFFFAHRT. (2013):

Gesamtwirtschaftliche Bewertung des Ausbaus der Wasserstraßenverbindung Magdeburg – Berlin.

[SPIEKERMANN 2009]

SPIEKERMANN. BERATENDE INGENIEURE (2009):

Kosten-Nutzen-Analyse City-Tunnel Leipzig.

[DESTATIS 2010]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2010):

Preise – Preise und Preisindizes für Verkehr. Januar 2010. Fachserie 17, Reihe 9.2.

[DESTATIS 2013a]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2013):

Preise – Preise und Preisindizes für Verkehr. Januar 2013. Fachserie 17, Reihe 9.2.

[DESTATIS 2013b]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2013):

Preisindizes für die Bauwirtschaft – August 2013 – Neuberechnung auf Basis 2010. Fachserie 17, Reihe 4.

[DESTATIS 2014a]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2014):

Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz). Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 2 von Januar 2000 bis August 2014

[DESTATIS 2014b]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2014):

Preise – Preise und Preisindizes für Verkehr. Fachserie 17, Reihe 9.2.

[DESTATIS 2014c]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2014):

Preisindizes für die Bauwirtschaft. Fachserie 17, Reihe 4.

[DESTATIS 2015a]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2015)

Preise - Verbraucherpreisindizes für Deutschland Fachserie 17, Reihe 7.

[DESTATIS 2015b]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2015)

Statistisches Bundesamt: Genesis-Datenbank: Verbraucherpreisindex für Deutschland 1991-2015.

[DESTATIS 2015c]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2015):

Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz). Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 2 von Januar 2000 bis August 2014

[DESTATIS 2015d]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2015):

Preise – Preise und Preisindizes für Verkehr. Fachserie 17, Reihe 9.2.

[DESTATIS 2015e]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2015):

Preisindizes für die Bauwirtschaft. Fachserie 17, Reihe 4.

[DESTATIS 2016a]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2016)

Preise - Verbraucherpreisindizes für Deutschland Fachserie 17, Reihe 7.

[DESTATIS 2016b]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2016)

Statistisches Bundesamt: Genesis-Datenbank: Verbraucherpreisindex für Deutschland 1991-2015.

[WSD West 2007]

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West. Herausgegeben im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007):

Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich. Binnenbereich in der Fassung des 14. Nachtrags.

[WSD West 2009]

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West. Herausgegeben im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2009):

Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich. Binnenbereich in der Fassung des 18. Nachtrags.

[WSD West 2012]

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West. Herausgegeben im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012):

Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich. Binnenbereich in der Fassung des 22. Nachtrags.

[WSD West 2015]

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West. Herausgegeben im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015):

Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich in der Fassung des 25. Nachtrags.

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Inhaltliche Bearbeitung

Isw Institut, Büro Berlin
(EFRE-Team zur Unterstützung der Verwaltungsbehörde
im EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur)
Autoren: Silvio Kiesel, Ralf Grützbach, Theresa Geng

Ansprechpartner: BMVI, Verwaltungsbehörde
im EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur
(Referat Internationale Investitionsprogramme, Europäische Verkehrsnetze)
E-Mail: efre-vb@bmvi.bund.de

Stand

20. März 2017

Gestaltung | Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Z 32, Druckvorstufe | Hausdruckerei

Bildnachweis

Titelfotos
EFRE-Team zur Unterstützung der Verwaltungsbehörde
im EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

