

Thema: **Ansätze formeller Privatisierung zur Bereitstellung und Finanzierung der Bundesfernstraßen im Vergleich**

Bearbeiter: Annika Müller

Art der Arbeit: Bachelorarbeit

Abgabe: *Dezember 2011*

Zusammenfassung

Derzeit gibt es hinsichtlich der Finanzierung der Bundesfernstraßen erhebliche Defizite. Somit reichen die Investitionen im Sektor der Verkehrsinfrastruktur nicht aus, um das Bundesfernstraßennetz bedarfsgerecht bereitzustellen. Des Weiteren ist vor dem Hintergrund des steigenden Verkehrsaufkommens eine ausreichende Finanzierung der Bundesfernstraßen nicht garantiert. Die folgende Arbeit mit dem Titel „Ansätze formeller Privatisierung zur Bereitstellung und Finanzierung der Bundesfernstraßen im Vergleich“ setzt sich mit Modellen auseinander, die durch formelle Privatisierung einen neuen Weg der Bundesfernstraßenfinanzierung beschreiben. Es werden die beiden aktuellsten Modelle beschrieben.

Momentan erfolgt die Finanzierung der Bundesfernstraßen durch den Bund. Diesem stehen verschiedene Einnahmen zur Verfügung. Diese werden je nach Priorität an die einzelnen Bereiche verteilt. Dabei erfolgt keine Zweckbindung der Einnahmen. Als Ausnahme sind die Einnahmen aus der Lkw- Maut zu nennen, die nach Zuführung zum Bund an die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft weiter geleitet werden. Diese verteilt die Gelder dann zweckgebunden an die Bundesfernstraßen.

In den Ansätzen formeller Privatisierung wird beschrieben, wie eine Bundesfernstraßenfinanzierung außerhalb des Bundeshaushaltes geregelt werden kann. In der im Auftrag des Verkehrsverbandes Westfalen erstellten Studie „Mobilitätskonzept Straße“ wird in dem Modell „Fonds Deutsche Fernstraße“ die Gründung einer Gesellschaft beschrieben, die hinsichtlich der Finanzierung, die Rechte und Befugnisse des Bundes erhält. Weiter ist sie der Eigentümer der Bundesfernstraßen. Die Bereitstellungsentscheidungen verbleiben jedoch beim Bund und auch die Auftragsverwaltung der Länder bleibt bestehen. Zur Finanzierung kann die Gesellschaft Benutzungsentgelte erheben. Des Weiteren stehen der Gesellschaft die Einnahmen aus der Lkw-Maut zu.

Dem gegenüber steht die Studie im Auftrag des ADAC mit dem Titel „Institutionelle Lösungen zur Bundesfernstraßenfinanzierung“. Hier wird die „Kreditfähige Öffentliche Gesellschaft“ gegründet. Dieser wird ebenfalls das Eigentum an den Bundesfernstraßen übertragen. Auch werden ihr die Aufgaben der Auftragsverwaltung der Länder übertragen. Somit kommt den Ländern die Aufgabe der Bauvorbereitung und Bauüberwachung zu. Die Finanzierung erfolgt hier ebenfalls durch die Erhebung von Benutzungsentgelten.

Somit stehen der Gesellschaft die Einnahmen aus der Lkw-Maut zu. Jedoch wird als weitere Finanzierungsmethode die Möglichkeit der Kreditaufnahme vorgesehen.

Abschließend erfolgt sowohl eine Gegenüberstellung der Modelle als auch ein Vergleich.

Summary

Today there are grave shortfalls in order to finance motorways. The capital investment in traffic infrastructure is not enough to provide motorways as needed. In addition rising traffic volume is one reason more to see that currently financing of federal budget is on his limit. The following paper titled "approaches of formal privatization in the provision and finances of motorways in comparison" deals with new approaches for finding a new way of financing motorways through formal privatization. In the next will be described the before mentioned formal approaches.

Currently the motorways financing process is assigned to German federation. This situation provoke that different incomes are available and this revenues are allocated in respective category groups depending on priority. Here there is no appropriate assignation of resources. Except that the incomes of truck toll are directed to the association of financing traffic infrastructure. This association is allocating the assigned revenue to the motorways.

The approach of formal privatization describes how the financing of motorways can be organized outside of German federation. The study "mobility concept street" of traffic association of Westphalia describes the foundation of the association "fund german motorway". That association gets the rights of German federation in consideration of financing motorways. In addition it is the owner of motorways. Nevertheless the decisions of provision stay at German federation and the order maintenance stay at German federal land. To their own financing, the association can be subject of monetary credit. In addition the association gets the incomes of truck toll.

The opposite is the study by order of ADAC titled "institutional solution of financing motorways". In this study the "creditable public association" is founded. The association is also the owner of motorways and gets the rights of German federation and the order maintenance of German federal lands. So the German federal lands are responsible for structural works and infrastructure control. For financing the association beside the incomes obtained by truck toll is also possible to establish credit mechanism. In any case for further forms of financing exists the possibility to take out loans.

Finally there is a comparison of the two before mentioned approaches.