

**Veranstaltung der Friedrich-Ebert-Stiftung**

**Berlin, 15. Oktober 2013**

# **Reformoptionen der Finanzierung und Organisation des Verkehrs**

**Thorsten Beckers**

**TU Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP)**

# Agenda

---

- 1) **Grundlagen**
- 2) **Bundesfernstraßen und Straßenverkehr**
- 3) **Schieneinfrastruktur und Eisenbahnpolitik**
- 4) **Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und  
ÖPNV im föderalen System**
- 5) **Gesamtfazit**

# Agenda

---

## **1) Grundlagen**

**1.1) Prozess sowie Zielsystem und Methode**

**1.2) Grundlegende (neuere) Erkenntnisse der  
Institutionen-(Ökonomik) mit Relevanz für  
aktuelle verkehrspolitische Fragestellungen**

## **2) Bundesfernstraßen und Straßenverkehr**

## **3) Schieneninfrastruktur und Eisenbahnpolitik**

## **4) Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV im föderalen System**

## **5) Gesamtfazit**

# Prozess sowie Zielsystem und Methode

---

- **Vorbereitung der Workshops**

- TU Berlin-WIP / Thorsten Beckers, Tim Becker, Jan Peter Klatt, Martin Winter et al.
- Friedrich-Ebert-Stiftung / René Bormann
- Universität Kassel / Helmut Holzapfel

- **Durchführung der Workshops**

- Thematische Vorträge von TU Berlin-WIP / Beckers, Becker, Klatt, Winter und weiteren
  - Zielsystem (vereinfacht, i.d.R. auch nur implizit berücksichtigt)
  - Methodik: Untersuchungsansatz und Analysen auf Basis der Neuen Institutionenökonomik
- Thematische Vorträge diverser anderer Referenten
- Umfangreiche Diskussion mit Stakeholdern

- **Erstellung eines Arbeitspapiers durch TU Berlin-WIP / Beckers, Becker, Klatt, Winter et al.**

- **Diskussion des Arbeitspapiers mit einigen Stakeholdern („Kernteam“) und Erstellung des vorliegenden FES-Diskussionspapiers**

# Grundlegende Erkenntnisse der Institutionen-(Ökonomik) mit Relevanz für verkehrspolitische Fragestellungen

---

## (1) Erkenntnisse zu verschiedenen Marktkonstellationen und Organisationsmodellen

- 1.1) Monopolregulierung und Ausschreibungs- / Vertragsmodelle  
(Anreize vs. Monitoring, Bundling vs. Unbundling)
- 1.2) Institutionelles Design von Sektoren / Marktdesign: Wettbewerb vs. Planung
- 1.3) Allgemeine Koordination in Systemen  
(Bundling / Unbundling, Koordinationsregeln und Standards)
- 1.4) Koordination und (weiche oder harte) Anreize im föderalen System

## (2) Querschnittsthemen

- 2.1) Wissensmanagement im öffentlichen Bereich
- 2.2) Nachvollziehbare Konzepte und verständliche Modelle als Wert im politischen Kontext
- 2.3) Politische Selbstbindung (Flexibilität und sinnvolle politische Kontrolle vs. Schutz vor politischem Opportunismus, Effizienz von Instrumenten der politischen Selbstbindung)

# Agenda

---

## 1) Grundlagen

## 2) Bundesfernstraßen und Straßenverkehr

2.1) Finanzierung der Bundesfernstraßen und Mautlösungen

2.2) Neue Antriebe

## 3) Schieneninfrastruktur und Eisenbahnpolitik

## 4) Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV im föderalen System

## 5) Gesamtfazit

# Agenda

---

## 1) Grundlagen

## 2) Bundesfernstraßen und Straßenverkehr

### 2.1) Finanzierung der Bundesfernstraßen und Mautlösungen

### 2.2) Neue Antriebe

## 3) Schieneninfrastruktur und Eisenbahnpolitik

## 4) Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV im föderalen System

## 5) Gesamtfazit

# Finanzierung der Bundesfernstraßen

---

- **Zentrale Bedeutung für die Beseitigung der Defizite im Bereich der Finanzierung der Bundesfernstraßen (und auch der Bundesschienenwege) hat die Institutionelle Lösung für die Bereitstellung und Finanzierung**
- **Bei den Bundesautobahnen ist die Einrichtung eines haushaltsintegrierten Fonds zu empfehlen, der eine adäquate Finanzmittelbereitstellung für prioritäre Projekte (Erhaltung und Engpassausbau) sicherstellt**
- **Ein aus dem Haushalt ausgelagerter Fonds („kreditfähige VIFG“) ist hingegen nicht als sinnvolle Option einzustufen**
  
- **An den haushaltsintegrierten Fonds können Einnahmen aus folgenden Quellen fließen:**
  - (LKW-)Maut
  - Mineralölsteuer und / oder KFZ-Steuer



# Rationalität und Ausgestaltung von Mautlösungen

---

- **Die Einführung einer PKW-Maut ist zumindest kurz- und mittelfristig nicht sinnvoll**
  - Hohe Mauterhebungskosten bei entfernungsbezogenen Lösungen
  - Bei einer Vignettenlösung ist zu erwarten, dass bereits das Verhältnis der Einnahmen von Ausländern zu Ausgaben für ein Erhebungssystem „ungünstig“ ist; die Berücksichtigung von (weiteren) Transaktionskosten (Befolgungskosten) reduziert die Rationalität für eine Vignettenlösung noch weiter
  - (Ineffiziente) Verkehrsverdrängung bei Lösungen, die sich nur auf BAB oder Bundesfernstraßen (BAB und BS) beziehen, ist tendenziell hoch
  - Ausblick: Besseres Verständnis über Wirkungen und Ausgestaltungsoptionen bei Mautlösungen erforderlich, die sich auf sämtliche Straßenkategorien beziehen
  
- **Ausweitung der LKW-Maut (mehr oder weniger kurzfristig) dürfte in sinnvoller Weise umsetzbar und vorteilhaft sein:**
  - Ausweitung auf alle Straßenkategorien
  - Ausweitung auf alle LKW > 3,5t (zu prüfen)

# **Anwendung des PPP-Ansatzes bei den Bundesfernstraßen**

---

- **Durch Anwendung des PPP-Ansatzes Vorzieheffekte möglich und damit Umgehung des Grundgedankens der Schuldenregel**
- **Damit einhergehend Implementierung von Fehlanreizen (für BMF, BMVBS und Länder)**
- **Bisherige PPP-Projekte gehen mit Kostensteigerungen einher, wobei entsprechende Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen „zielorientiert“ gestaltet wurden.**
- **Es ist fraglich, ob der PPP-Ansatz im Bereich der Bundesfernstraßen überhaupt Potentiale für Kosteneffizienz bietet**

# Agenda

---

## 1) Grundlagen

## 2) Bundesfernstraßen und Straßenverkehr

### 2.1) Finanzierung der Bundesfernstraßen

### 2.2) Neue Antriebe

## 3) Schieneninfrastruktur und Eisenbahnpolitik

## 4) Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV im föderalen System

## 5) Gesamtfazit

## Neue Antriebe (1/2)

---

- **Aus den steigenden internen und externen Kosten der Nutzung fossiler Energiereserven ergibt sich im Verkehrsbereich die Notwendigkeit zur Etablierung alternativer Antriebstechnologien**
  
- **Mögliche Antriebsenergiesysteme, wobei ökonomische Bewertung dieser Technologien und ihre langfristigen Einsatzpotentiale einer hohen Unsicherheit unterliegen:**
  - (Batterie-)elektrischer Antrieb
  - Wasserstoffzellen
  - (außerdem auch Biokraftstoffe)

## Neue Antriebe (2/2)

---

- **Erfolgreiche Standardisierung bei der Etablierung neuer Technologien ist von großer Bedeutung für das Gesamtsystem**
- **Wichtige Instrumente des Bundes zur Förderung neuer Technologien: Subventionen**
  - Kaufprämien für alternativ angetriebene Mobilitätssysteme (aber ab wann?)
  - Subventionierung der Infrastrukturkosten für den Systemaufbau (als Alternative zu Fonds-Lösung und gespaltenen Tarifen)
- **Zu beachten (und zu lösen): diverse Koordinationsprobleme (auch) beim Infrastrukturaufbau**
- **Alle genannten Technologien erscheinen relevant genug, um sie auf einem bestimmten Erprobungs- und Nutzungsniveau zu testen, bis Unsicherheiten der Technologien geklärt sind und langfristige Systementscheidungen getroffen werden können. Es erscheint unplausibel, dass diese Entscheidung in sinnvoller Weise rein dezentral getroffen werden können.**

# Agenda

---

**1) Grundlagen**

**2) Bundesfernstraßen und Straßenverkehr**

**3) Schieneninfrastruktur und Eisenbahnpolitik**

**3.1) Schieneninfrastruktur**

**3.2) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)**

**3.3) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

**3.4) Schienengüterverkehr (SGV)**

**3.3) Schlussfolgerungen und Überlegungen zur  
(Des-)Integration des DB-Konzerns**

**4) Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und  
ÖPNV im föderalen System**

**5) Gesamtfazit**

# Agenda

---

1) Grundlagen

2) Bundesfernstraßen und Straßenverkehr

3) Schieneninfrastruktur und Eisenbahnpolitik

3.1) Schieneninfrastruktur

3.2) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

3.3) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

3.4) Schienengüterverkehr (SGV)

3.3) Schlussfolgerungen und Überlegungen zur  
(Des-)Integration des DB-Konzerns

4) Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und  
ÖPNV im föderalen System

5) Gesamtfazit

# Schieneinfrastruktur: Bestandsnetz

---

- **Finanzierung**

- LuFV als sinnvolle überjährige politische Selbstbindung hinsichtlich
  - Angebotsumfang und -qualität
  - Finanzmittelbereitstellung (mit dem Zweck der verlässlichen Reduktion bzw. Begrenzung der Trassenpreise im Hinblick auf die Vermeidung von Verlusten im Modal Split bei der Schiene)
- Allerdings:
  - Abschluss der LuFV sollte nicht von Zustimmung des Unternehmens abhängen
  - Die LuFV ist kein (sinnvolles) Anreizinstrument
- Exkurs: Möglichkeit der Reduktion der Trassenpreise bei gleichzeitiger Anhebung des fixen Zuschusses im Rahmen der LuFV
  - Zur Erzielung von Verlagerungswirkungen von der Straße auf die Schiene
  - Aus Sicht des Bundes weitgehend kostenneutral, da überwiegende Teile der Trassenpreiserlöse der EIU von den EVU des Bundes oder aus Bestellerentgelten des SPNV stammen
  - Wohlfahrtsökonomisch wohl positiv zu bewerten

- **Steuerung und Regulierung von DB Netz**

- Option 1
  - Ausrichtung als Not for Profit-Unternehmen, das auf langfristige Effizienz ausgerichtet ist
- Option 2
  - Hoher interner Effizienzdruck in Verbindung mit einer differenzierten (Anreiz-)Regulierung, welche auf langfristige Effizienz ausgerichtet ist und einen starken und kompetenten Regulierer erfordert, der nicht kurzfristig orientiert agiert



# Schieneinfrastruktur: Kapazitätserweiterungsinvestitionen

---

## • Finanzierung

- Kapazitätserweiterungs-Investitionsvorhaben sollten explizit in Projektklassen eingeteilt werden
  - A-Kategorie:
    - A.1) Beseitigung von Engpässen im (Fernverkehrs-)Netz (einschließlich Knotenmaßnahmen), vor allem relevant für den Güterverkehr
    - A.2) Ausbau von bedeutenden Strecken in Ballungsräumen, relevant für den SPNV
  - B-Kategorie: Projekte mit eher regionaler Bedeutung
  - C-Kategorie: Sonstige (Groß-)Projekte (wie S21, Wendlingen-Ulm etc.)
- Überjährige politische Selbstbindung zur Finanzmittelbereitstellung für Projekte der A-Kategorie sinnvoll; speziell für diesen Bereich einhergehend mit intermodalem haushaltsintegrierten Fonds

## • Projektrealisierung

- Steuerung und Kontrolle der Umsetzung der durch Haushaltsmittel finanzierten Bedarfsplanmaßnahmen zur Kapazitätserweiterung bei den EIU des Bundes weisen Defizite auf
- Wesentliche Rolle bei der Umsetzung dieser Maßnahmen: DB Projektbau GmbH, welche zu 100% im Eigentum der DB AG und damit gewinnorientiert ausgerichtet ist
- DB Projektbau GmbH erhält eine am finanziellen Bauvolumen orientierte Vergütung für ihre Tätigkeit → Es ist nicht davon auszugehen, dass die Interessen des Bundes hinsichtlich einer effizienten Umsetzung der Bedarfsplanmaßnahmen vertreten werden
- EBA verfügt nicht ansatzweise über die Möglichkeit zur Kontrolle der DB Projektbau GmbH
- Reformen hinsichtlich der effizienten Steuerung und Kontrolle der Umsetzung von Kapazitätserweiterungsmaßnahmen sind zu untersuchen.

# Agenda

---

1) Grundlagen

2) Bundesfernstraßen und Straßenverkehr

3) Schieneninfrastruktur und Eisenbahnpolitik

3.1) Schieneninfrastruktur

3.2) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

3.3) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

3.4) Schienengüterverkehr (SGV)

3.3) Schlussfolgerungen und Überlegungen zur  
(Des-)Integration des DB-Konzerns

4) Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und  
ÖPNV im föderalen System

5) Gesamtfazit

# Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) (1/2)

---

- **Planung der Angebotskonzeption (im Vergleich zum „Open Access“-Ansatz)**

- (+) Integration zur Planung der Infrastruktur möglich
- (+) Optimierung der Nutzung der Trassenkapazität (auch über Transportmärkte hinweg)
- (+) Optimierung der Schnittstelle zum SPNV
- (+) Realisierung von Netzwerkeffekten
- (+) Berücksichtigung politischer Präferenzen bezüglich distributiver Aspekte
- (-) Probleme im Kontext politischer und planerischer Entscheidungsfällung
- (-) Innovative Konzepte

- **Handlungsempfehlungen zur Planung des Angebots (dabei auch Sicherstellung einer Integration mit Infrastrukturplanung)**

- Organisation der Planung
  - Durchführung durch DB Fernverkehr und Kontrolle durch Behörde
  - Ggf. langfristig stärkere Rolle für (Planungs-)Behörde in Betracht ziehen oder „Drohung“
- Politische Einflussnahme
  - Ggf. auch politische Vorgaben bezüglich (Fernverkehrs-)Angebotsumfang in Erwägung ziehen
  - Politische Selbstbindung bezüglich Einzelfallentscheidungen wichtig

# Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) (2/2)

---

- **Handlungsempfehlungen zur Organisation der Leistungserstellung**

- Weitgehend direkte Übertragung (z.B. 90%, mit Befristung) an dauerhaft im öffentlichen Eigentum zu belassende DB Fernverkehr
- Ausschreibung der weiteren Leistungen (z.B. 10%) bei öffentlicher Bereitstellung und Finanzierung des Rollmaterials zu erwägen; dabei ggf. Drohpotential der Ausdehnung des Ausschreibungsanteils

- **Finanzierung**

Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit insofern sinnvoll, als dass politische Transaktionskosten begrenzt werden

- **Auswirkungen auf Eigentümerschaft und Steuerung von DB Fernverkehr**

- Dauerhaft im vollständigen öffentlichen Eigentum belassen
- „Als Wirtschaftsunternehmen“ und damit effizienzorientiert führen

# Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

## Leistungserstellung

- Nur begrenzt funktionierender Ausschreibungswettbewerb mit zunehmend geringer Wettbewerbsintensität
- Möglicherweise Wettbewerb der Lösungswege sinnvoll: situationsabhängig können klassische Ausschreibungen, In-House-Vergaben an öffentliche EVU und ggf. auch an ein übergreifendes Not-for-Profit-Unternehmen sinnvoll sein
- Rollmaterial
  - Öffentliche Bereitstellung und Finanzierung durch einzelne Aufgabenträger oder ggf. durch aufgabenträgerübergreifende Kooperationsorganisationen
  - Zukünftige Beschaffung des Rollmaterials im SPNV sollte mit einer umfangreichen Standardisierung (zentrale Planung) bezüglich der Anforderungen einhergehen

## Vertrieb

- Grundsätzliche hohe Vertriebsqualität (insb. in Verkehrsverbänden) in Deutschland
- Verbesserungspotentiale zur Reduzierung der Nutzertransaktionskosten durch Implementierung deutschlandweiter Standards (bspw. bei Produkten, Preisen, Vertriebswegen und Fahrscheinen)
- Umsetzung dieser Verbesserungspotentiale durch verschiedene zu prüfende Reformoptionen anzustreben
  - DB Vertrieb als übergreifende öffentliche / Not for Profit-Plattform
  - Einbezug weiterer und neuer Mobilitätsangebote (bspw. E-Mobilitäts-Ladeinfrastruktur und Carsharing, Bikesharing, Parking)

# Schienengüterverkehr (SGV)

---

- **Im Schienengüterverkehrsmarkt scheint sowohl im Segment für Ganzzüge als auch im Kombinierten Verkehr (KV) grundsätzlich ein funktionsfähiger Wettbewerb etabliert zu sein**
  
- **Wettbewerbspotenziale im Einzelwagenverkehr aufgrund der hohen Netzwerkeffekte und der daraus folgenden Kostenstruktur stark begrenzt; vor diesem Hintergrund sollten in diesem Bereich möglicherweise auch Kooperationslösungen zwischen einem großen Netzwerkanbieter und kleineren Anbietern erlaubt werden**

# Agenda

---

**1) Grundlagen**

**2) Bundesfernstraßen und Straßenverkehr**

**3) Schieneninfrastruktur und Eisenbahnpolitik**

**3.1) Schieneninfrastruktur**

**3.2) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)**

**3.3) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

**3.4) Schienengüterverkehr (SGV)**

**3.3) Schlussfolgerungen und Überlegungen zur  
(Des-)Integration des DB-Konzerns**

**4) Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und  
ÖPNV im föderalen System**

**5) Gesamtfazit**

# Überlegungen zur (Des-)Integration des DB-Konzerns

---

- Trennung von Netz und Transport kann eine geeignete Maßnahme zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs oder zur Erhöhung der Transparenz darstellen
- Da jedoch nur in einem geringen Umfang der Open-Market-Ansatz bzw. wettbewerbliche Elemente sinnvoll etabliert werden können, scheint eine Trennung von Netz und Transport entbehrlich
- Relevanter Teil des zweifelslos vorhandenen Diskriminierungspotenzials kann auch durch entsprechende Regelsetzung und Regulierung eingedämmt werden. Transparenz kann innerhalb des DB-Konzerns auch über gezielte Maßnahmen der Konzernsteuerung erreicht werden
- In Zukunft differenziertere Steuerung der einzelnen Teile des DB-Konzerns sinnvoll: insbesondere stärkere Unterscheidung zwischen Monopol- und Wettbewerbsbereichen → Aufstellung von Vorgaben zur Übernahme von Aufgaben mit öffentlichem Charakter und zur Transparenz
- Gewinn- bzw. Renditevorgaben durch einen übergeordneten Steuerer bzw. Regulierer unter Berücksichtigung der Situation auf den jeweiligen Märkten
- Verhinderung konzerninterner Quersubventionierung, nur begrenzte internationale Aktivitäten der DB erlauben (z.B. zur Nutzung relevanter Synergieeffekte mit Kernaktivitäten)



# Überlegungen zur Eigentümerstrukturen des DB-Konzerns

---

- Bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns (DB Netz, DB Station & Service sowie DB Energie) als auch bei der Fernverkehrs- (DB Fernverkehr) und Vertriebspartei (DB Vertrieb) ist in jedem Fall ein dauerhaftes öffentliches Eigentum sicherzustellen
- (Teil-)Privatisierungsoption bei der Güterverkehrs- und Logistiksparte DB Schenker, wobei zunächst der Fokus auf einer effizienzorientierten Steuerung, der Anwendung marktüblicher (ggf. Konzern-interner) Kapitalkostensätze und Renditeziele sowie der Verhinderung interner Quersubventionierung liegen sollte
  - Kurzfristig wohl keine (Teil-)Privatisierung zu empfehlen
  - Langfristig ist hingegen eine (Teil- oder ggf. auch Voll-)Privatisierung der nicht dem eigentlichen Kerngeschäft „Eisenbahn“ zuzurechnenden Aktivitäten in Betracht zu ziehen;  
im Hinblick auf die Vermeidung von Schnittstellenprobleme sollte in Zweifelsfällen eher auf (Teil-)Privatisierungen verzichtet werden
- Unterschiedliche Empfehlungen zu einer (Teil-)Privatisierung der DB Regio oder „Übergabe“ an Bundesländer je nach bevorzugtem zukünftigen Organisationsmodell möglich  
→ aufgrund hoher Unsicherheit sollte eine (Teil-)Privatisierung zunächst ausgeschlossen werden

# Agenda

---

- 1) Grundlagen
- 2) Bundesfernstraßen und Straßenverkehr
- 3) Schieneninfrastruktur und Eisenbahnpolitik
- 4) Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV im föderalen System
  - 4.1) Straßeninfrastrukturfinanzierung
  - 4.2) Finanzierung des ÖPNV
  - 4.3) Finanzierung des SPNV
- 5) Gesamtfazit

# Straßeninfrastrukturfinanzierung

---

- **Angespannte Finanzmittelsituation von vielen Gemeinden dürfte vielfach zu einer zu geringen Finanzmittelbereitstellung für die Erhaltung der kommunalen Straßeninfrastruktur führen**
- **Verstärkung dieser Entwicklung in Zukunft ist anzunehmen (Auslaufen des GVFG bzw. des Entflechtungsgesetzes)**
- **Grundsätzliche Finanzausstattung von Kommunen muss überdacht werden**
  - Ausreichende finanzielle Handlungsfähigkeit auf der kommunalen Ebene muss (wieder-) hergestellt werden (im Rahmen einer Gesamtoptimierung bei der Kompetenzzuordnung im föderalen Finanzsystem)
  - Dabei auch adäquate Berücksichtigung der Strukturschwäche vieler Gemeinden

# Finanzierung des ÖPNV

---

- **Reformbedarf aufgrund verschiedener Faktoren**

- Problematischen Finanzlage vieler Gemeinden
- Verschärfte Schuldenbremse
- Auslaufen zentraler Finanzierungsinstrumente wie dem GVFG bzw. Entflechtungsgesetz

- **Frage der zukünftigen ÖPNV-Finanzierung betrifft letztendlich wiederum die Frage der grundsätzlichen Finanzausstattung der Gemeindeebene → erforderliche Reform des föderalen Finanzsystems sollte die strukturellen Voraussetzungen für eine langfristig verlässliche ÖPNV-Finanzierung schaffen**

- Zuordnung ausreichender Einnahmehoheiten für die Finanzmittelerhebung
- Adäquate Ausgestaltung von (Zweck-)Zuweisungssystemen
  - Zweckzuweisungen als ein ergänzendes Mittel der ÖPNV, da teilweise hoher Investitionsbedarf (sowohl bezüglich Kapazitätserweiterungen als auch großer Erhaltungsmaßnahmen)
  - Prüfung der konkreten Ausgestaltung verschiedener Fragen notwendig (z. B. Verwendungsvorschriften bei der Mittelverwendung und eine etwaige Mitfinanzierungspflicht der dezentralen Ebene)

# Finanzierung des SPNV

---

- **Zu beachtende Aspekte bei der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel**
  - Rolle des SPNV für die Daseinsvorsorge und Umweltziele
  - Verlässlichkeit der Politik, da infolge der höheren Attraktivität des SPNV-Angebots seit der Bahnreform Bürger spezifisch investiert haben (z.B. Wohnorts- und Arbeitsplatzwahl)
- **Einigung problematisch, welche eine Reduktion der Finanzmittelhöhe für den SPNV vorsieht**

# Agenda

---

- 1) Grundlagen
- 2) Bundesfernstraßen und Straßenverkehr
- 3) Schieneninfrastruktur und Eisenbahnpolitik
- 4) Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und  
ÖPNV im föderalen System
- 5) Gesamtfazit

# Grundlegende Erkenntnisse der Institutionen-(Ökonomik) mit Relevanz für verkehrspolitische Fragestellungen

---

## (1) Erkenntnisse zu verschiedenen Marktkonstellationen und Organisationsmodellen

- 1.1) Monopolregulierung und Ausschreibungs- / Vertragsmodelle  
(Anreize vs. Monitoring, Bundling vs. Unbundling)
- 1.2) Institutionelles Design von Sektoren / Marktdesign: Wettbewerb vs. Planung
- 1.3) Allgemeine Koordination in Systemen  
(Bundling / Unbundling, Koordinationsregeln und Standards)
- 1.4) Koordination und (weiche oder harte) Anreize im föderalen System

## (2) Querschnittsthemen

- 2.1) Wissensmanagement im öffentlichen Bereich
- 2.2) Nachvollziehbare Konzepte und verständliche Modelle als Wert im politischen Kontext
- 2.3) Politische Selbstbindung (Flexibilität und sinnvolle politische Kontrolle vs. Schutz vor politischem Opportunismus, Effizienz von Instrumenten der politischen Selbstbindung)

---

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Thorsten Beckers, [tb@wip.tu-berlin.de](mailto:tb@wip.tu-berlin.de)

Tel.Nr. 030-314-23243 / 0163-8479465