



WESTFÄLISCHE
WILHELMS-UNIVERSITÄT
MÜNSTER



Reformmodelle für Finanzierung und Organisation der Bundesfernstraßen – Wissenschaftliche Analysen und politischer Diskussionsstand

Konferenz: TU Berlin, 01. 06. 2016

Nachhaltige Finanzierung durch eine BAB-Gesellschaft

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig
Institut für Verkehrswissenschaft
Westfälische Wilhelms-Universität Münster

Probleme der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (Pällmann-Kommission) 2000

-> Bundesverkehrswegeplan 1992

Unterfinanzierung

- Ungenügende staatliche Mittelbereitstellung für bedarfsgerechte Finanzierung von Neubau, Ausbau und Erhaltung in Höhe von 60 Mrd. € (25 %)

Fehlallokation

- Ungenügende Erhaltungsmaßnahmen —> „Instandhaltungskrise“
- Ungenügende Ausbaumaßnahmen —> Überlastungen und Staus

Bundesverkehrswegeplan 2030

Entwurf Bundesverkehrswegeplan 2030

- Massive Mittelerhöhung auf 264,5 Mrd. € (+ 76% gegenüber BVWP 2003)
 - > 130,7 Mrd. € für Bundesfernstraßen
- Mittelverausgabung nach Dringlichkeit (Priorisierungsstrategie)
 - Erhaltung
 - Engpassbeseitigung -> Ausbau- und Neubaumaßnahmen mit kapazitätssteigernder und großräumiger Wirkung

Institutioneller Rahmen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Ministerium: Entwurf BVWP



Bundesregierung: Beschluss BVWP



Bundestag: Verabschiedung verbindlicher Bedarfsplan

- Veränderung gegenüber BVWP-Entwurf möglich



Bundesländer: Beginn der Planung und Vorbereitung der Projekte



BMVI: 5-jähriger Investitionsrahmenplan -> **unverbindlich !**



Bundestag: Verabschiedung des jährlichen Verkehrsetats im Bundeshaushalt

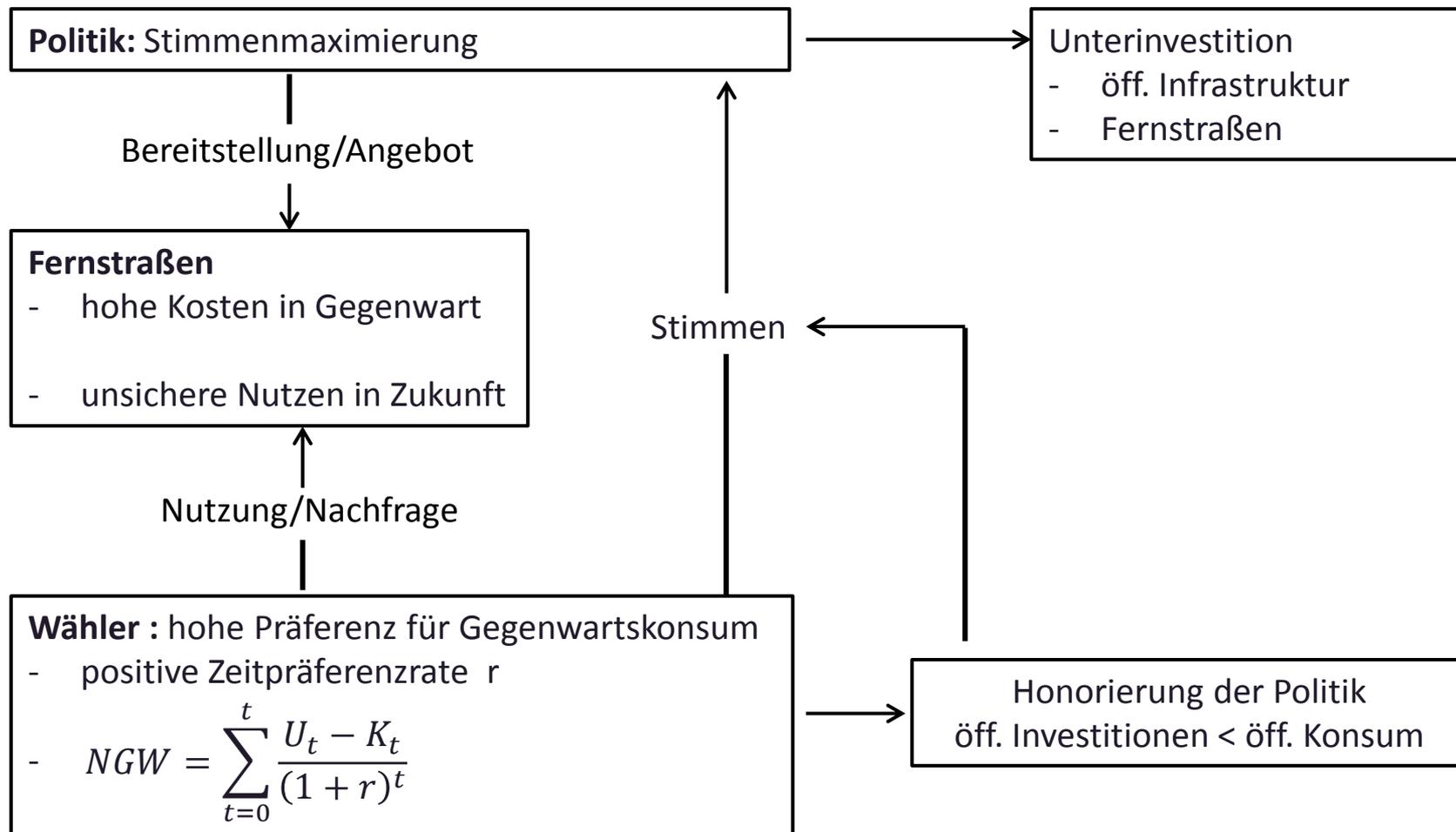
Probleme der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

- Abhängigkeit von jährlicher Haushaltlage
 - Diskontinuität der Mittelvergabe
 - Verkehrsetat ist Gegenstand jährlicher Haushaltsdebatten
 - Konkurrenz mit anderen Etatposten

- Schwankungsreserve

- Politische Rationalität
 - zu geringe Infrastrukturinvestitionen im Allgemeinen
 - zu geringe Erhaltungsinvestitionen im Besonderen

Politische Ökonomie der Unterfinanzierung



Politische Ökonomie des Erhaltungsstaus

Wähler

- Vorliebe für sichtbare Neubaumaßnahmen
- Geringes Interesse an Erhaltungsmaßnahmen
 - Umleitungen, Staus
 - Zustandsverschlechterung: schleichender Prozess -> zunächst geringe Spürbarkeit

Politik

- Anreiz für Neubaumaßnahmen
 - > Wählerwirksame Einweihung im Wahlkreis
- Bundesebene: Beeinflussung des Bedarfsplans
- Länderebene: Umwidmung von Bundesmitteln im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung

Bundesauftragsverwaltung

Bundesverantwortung: Bereitstellung und Finanzierung der Bundesfernstraßen

Länderverantwortung: Durchführung -> Planung, Genehmigung, Bau, Betrieb & Erhaltung

Vorteile auf Länderebene

- regionale/lokale Wissensvorteile über Straßenzustand und Bedarfe
- Synergien beim Zusammenwirken unterschiedlicher Straßenkategorien

Prinzipal-Agent-Probleme

- Strategische Priorisierung von Projekten
- Verschiebung von Kosten auf den Bund
- Verringerung von Personalkapazitäten zulasten der Auftragsverwaltung

Ergebnis: Fehlallokation von Mitteln für Fernstraßen

Bundesfernstraßengesellschaft

Herauslösung der Fernstraßenfinanzierung aus dem Bundeshaushalt und Übertragung an eine öffentliche Bundesfernstraßengesellschaft

- Verantwortung für Finanzierung, Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung mit Delegationsmöglichkeit an Private
 - Variante 1: Aufgabenwahrnehmung nach Maßgabe des BVWP
 - Variante 2: Finanzierungs- und Bereitstellungsverantwortung
- Finanzierung durch Nutzergebühren und Kreditaufnahme mit Staatshaftung
- Öffentliche Zuschüsse bei politisch gewünschten Projekten
- Festlegung der Gebühren, Regulierung durch Bundesnetzagentur
- Verlagerung von Bundesstraßen mit regionaler Bedeutung an Bundesländer
 - Finanzierung aus regionalem Mautaufkommen & Bundeshaushalt



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Bundesverkehrswegeplan 2003

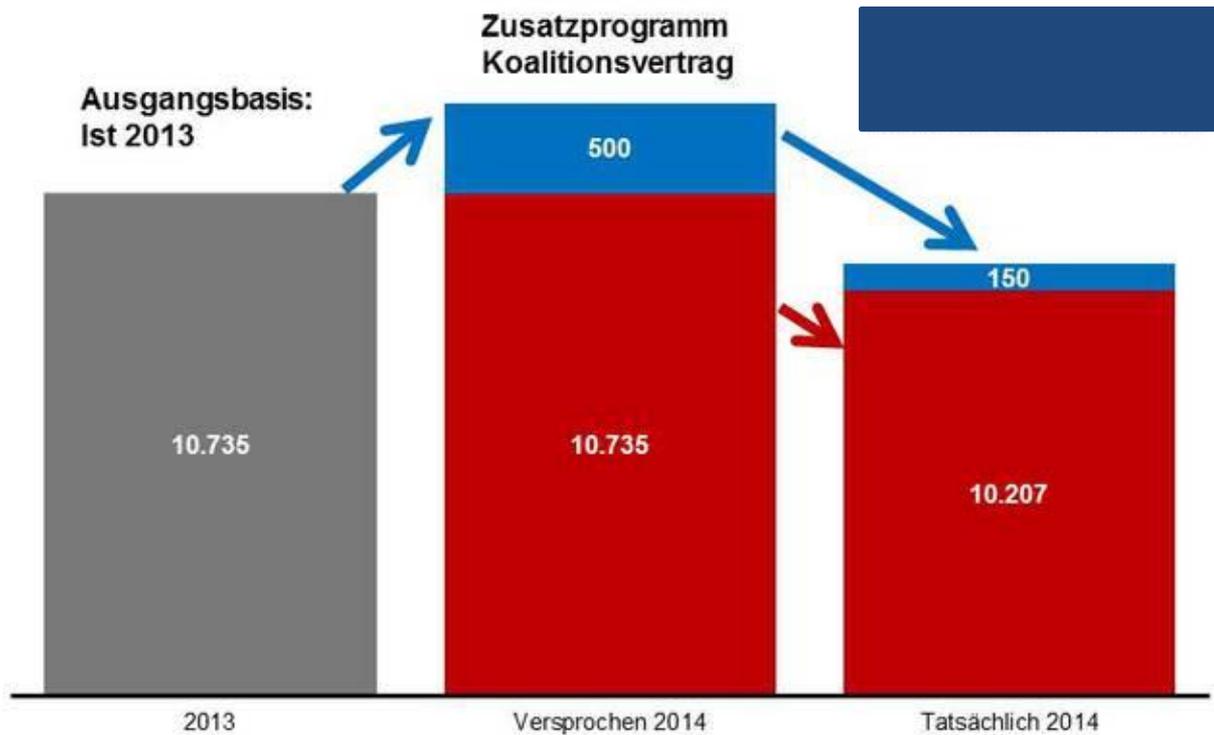
Straße	Bautätigkeit	durchschnittl. tägl. Verkehrsstärke	Kosten bzw. Nutzen-Kosten-Verhältnis
A20/A26 Lübeck-Moorburg	4streifiger Neubau	Prognose 2015: 30.000	Nutzen-Kosten-Verhältnis: 2,2
A14 Magdeburg-Ludwigslust + A39 Wolfsburg-Lüneburg + B190	4streifiger Neubau	Prognose 2015: 16.000	Nutzen-Kosten-Verhältnis: 3,4
A20 Lübeck-Prenzlau	4streifiger Neubau	2006: 35.000 westlich und 19.000 östlich von Rostock	Kosten: 1,9 Mrd. EUR

vordringlicher Bedarf

weiterer Bedarf

Straße	Bautätigkeit	Prognose 2015: durchschnittl. tägl. Verkehrsstärke	Nutzen-Kosten-Verhältnis
A1 Hamburg/SO(A25)-Hamburg/S (A255)	6 auf 8 Fahrstreifen	129.000	27,3
A8 München/Brunnthal-Holzkirchen	6 auf 8 Fahrstreifen	115.000	20,6
B10 Stuttgart-Plochingen	4 auf 6 Fahrstreifen	81.000	24,9
A5 Darmstädter Kreuz-Heidelberger Kreuz	4 auf 6 Fahrstreifen	90.000	26,8

▪ zusätzlich 500 Mio. in 2014 Infrastruktur

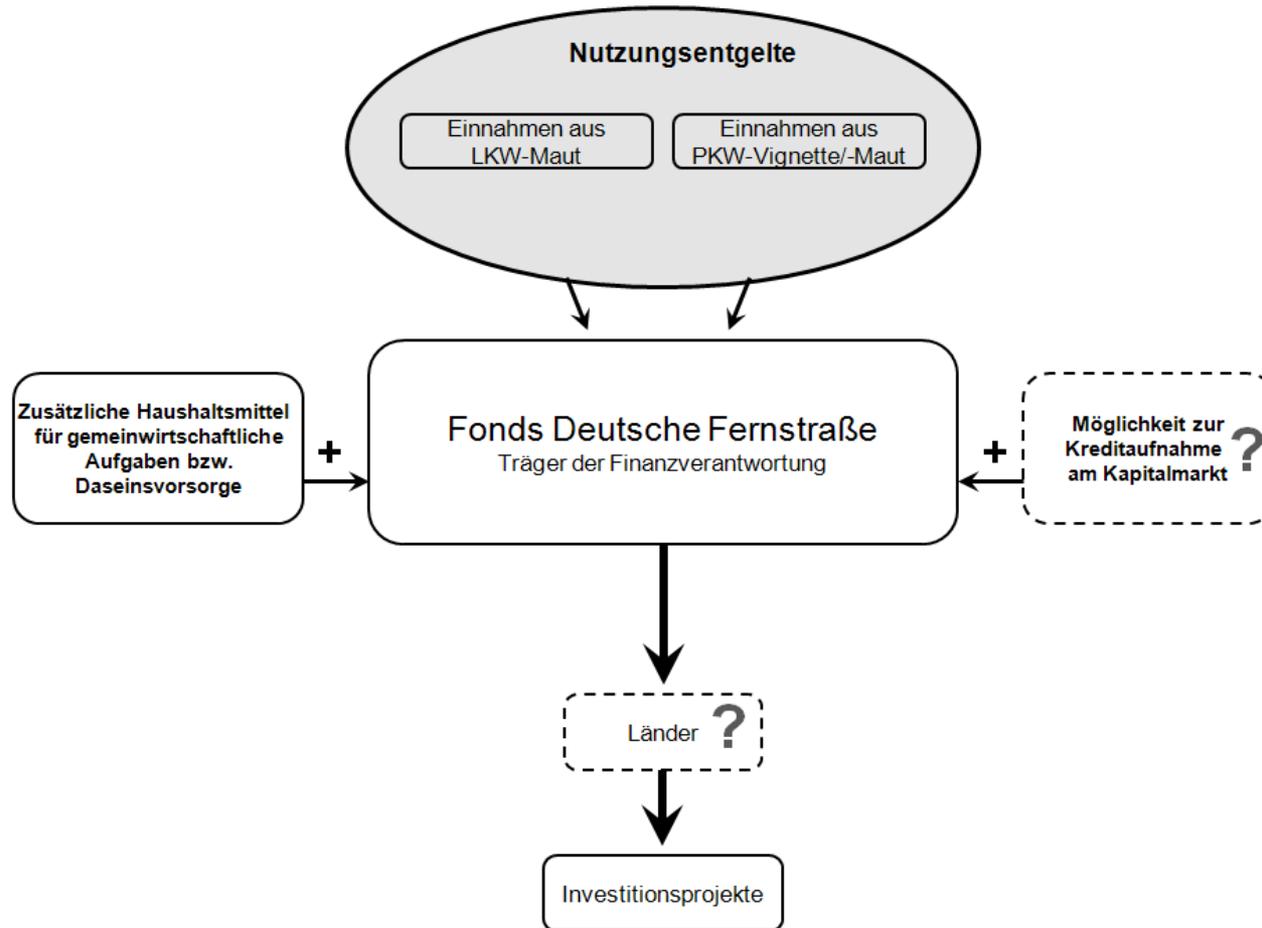


Bundesfernstraßen		
2014 (Mrd. €)	Bedarf	Etat
Erhaltung	3,5	2,6
Aus- und Neubau	3,2	1,6
Telem.Lärmsch. Umb.	1,3	1,0
Summe	8,0	5,2

¹ Quelle: Bundesministerium der Finanzen, Koalitionssitzung Bundesregierung 15. März 2014

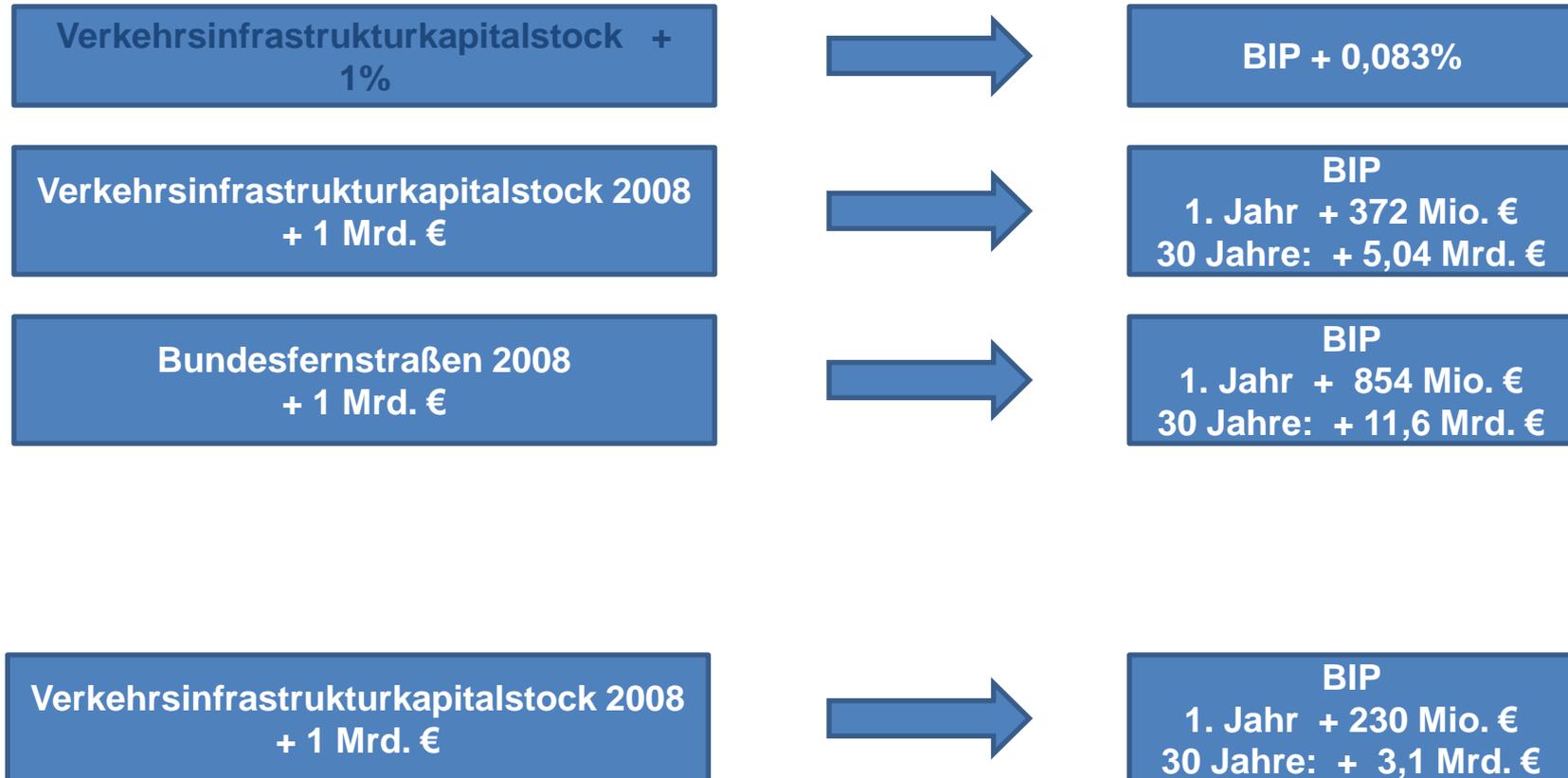
Autobahnen als Klubkollektivgüter

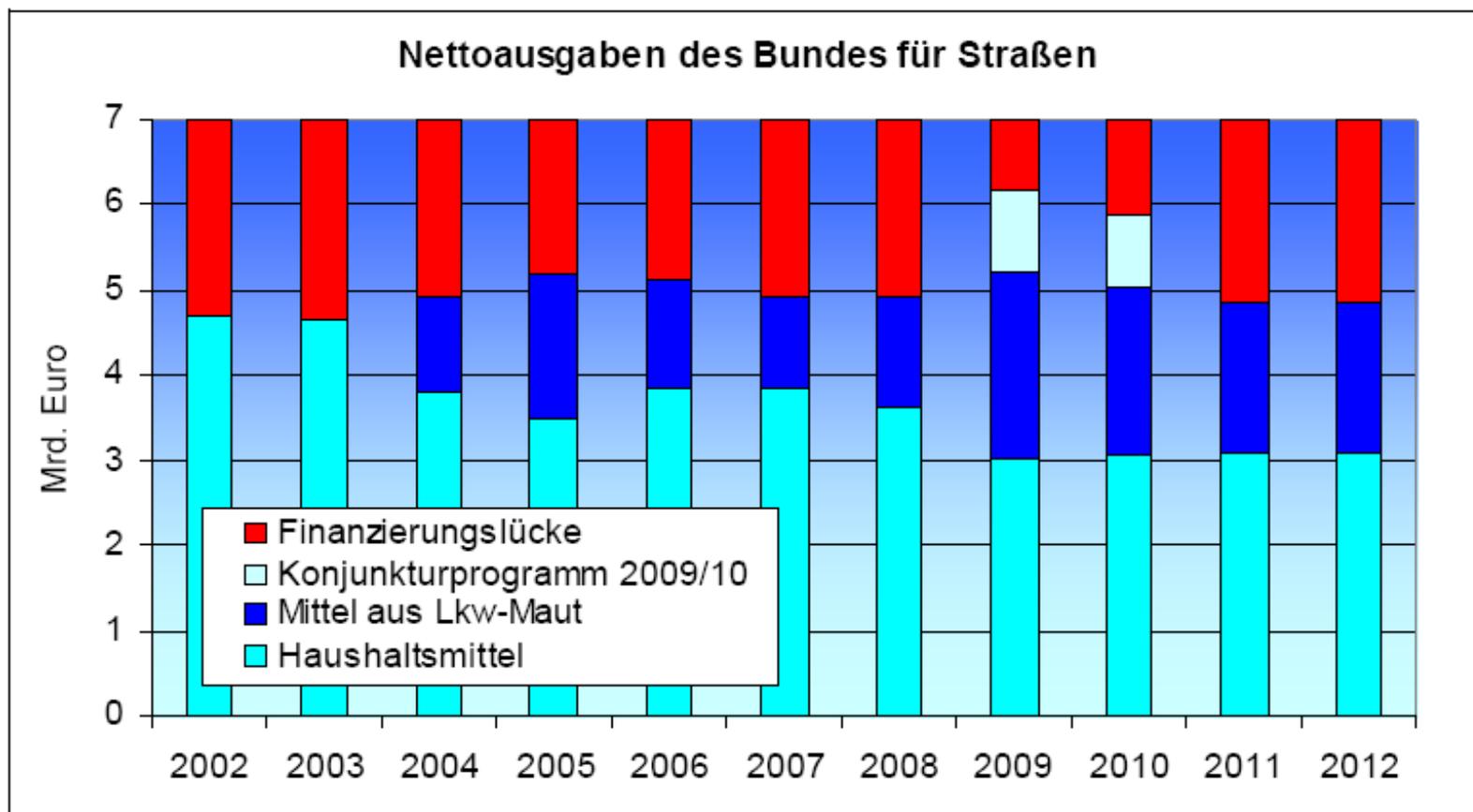
- Nichtrivalität im Konsum bis zur Überlastung
- Exkludierbarkeit von Nichtzahlern
- Mauterhebung möglich
 - Babylon, Mittelalter, 1924 Mailand, mittlerweile weltweit
- Privatisierung möglich
 - vollständige Privatisierung
 - Konzessionen an Private
 - PPP
 - 18./19. Jhd. England & USA, seit 1990 weltweit bei mehr als 500 Projekten



WACHSTUMSEFFEKTE DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Brom/Lighthart (2008): Outputelastizität Kerninfrastruktur 0,083 (International)







Danke für Ihre Aufmerksamkeit