



WESTFÄLISCHE  
WILHELMS-UNIVERSITÄT  
MÜNSTER



## Perestroika für die Autobahnen

Ordnungspolitische Lösung für Instandhaltungskrisen, Engpässe und Staus

Megatrends im Verkehr – Wo geht die Reise hin ?

Koblenz, 5. Mai 2017

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

## Bericht der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung 2000

---

### **Probleme der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung**

-> Bundesverkehrswegeplan 1992

### **Unterfinanzierung**

- Ungenügende staatliche Mittelbereitstellung für bedarfsgerechte Finanzierung, Neubau, Ausbau und Erhaltung in Höhe von 75 Mrd. DM (25 %)

### **Fehlallokation**

- Ungenügende Erhaltungsmaßnahmen → „Instandhaltungskrise“
- Ungenügende Ausbaumaßnahmen → Überlastungen und Staus



## Bericht der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung 2000

---

### Reformvorschläge („Paradigmenwechsel“)

- Autonome Bundesfernstraßengesellschaft(en)
- Finanzierung durch Nutzergebühren: „Verkehr finanziert Verkehr“
- Verlagerung von Bundesstraßen mit regionaler Bedeutung an die Länder
- Beteiligung Privater an Bereitstellung und Finanzierung

## Reaktion der Politik

---

### **Aufschrei und tiefe Betroffenheit**

- Umfangreiche Bekenntnisse zur Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur
- Ankündigung umfangreicher Reformen

### **Maßnahmen**

- Einführung der Maut für Lkw > 12 t (2005)
  - > zeit- und volumensgleiche Kürzungen der Bundesmittel für die Fernstraßen
- Gründung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)
  - > reine „Durchreiche“ der Mauteinnahmen aus dem Bundeshaushalt an die Bundesländer

## Dauerhafte Probleme der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

---

### **BVWP 2003 (2001 -2015)**

- „Grundsätzlich realisierungswürdige Projekte“: 211 Mrd. €
- Finanzierbare Projekte: 150 Mrd. €
- Unterfinanzierung trotz Lkw-Maut, Sonderprogrammen und Konjunkturpaketen  
-> 2013: 50% der Projekte des vordringlichen Bedarfs noch nicht finanziert

### **Daehre-/Bodewig-Kommissionen (2012/2013)**

- Erhaltungsprobleme: Nachholbedarf bis 2020 -> 3 ,5 Mrd. € p.a. (Straße: 1,75 Mrd. € )

### **Kapazitätsüberlastungen (2015)**

- 586 000 Staus mit 1,1 Mio. km Länge (ADAC)

## Aktuelle Maßnahmen

---

### **Große Koalition (2013/2014)**

- Dez. 2013 Koalitionsvertrag: zusätzliche Mittel 5 Mrd.€ bis 2017 (Straße: 3,6 Mrd.)
- Nov. 2014 Zukunftsinvestitionspakt: zusätzliche Mittel 3,1 Mrd. € 2016-2018
- Bundesfernstraßen 2018: 6,6 Mrd. € -> real: 5,2 Mrd. € (Niveau von 2005)

### **Bundesverkehrswegplan 2030 als Heilsbringer**

- Massive Mittelerhöhung auf 264,5 Mrd. € ( +76% gegenüber BVWP 2003)
  - 130,7 Mrd. € für Bundesfernstraßen
- Mittelverausgabung nach Dringlichkeit (Prioisierungsstrategie)
  - Erhalt vor Aus- und Neubau
  - Engpassbeseitigung: Ausbau- und Neubaumaßnahmen mit kapazitätssteigernder großräumiger Wirkung

## Institutioneller Rahmen der Bereitstellung und Finanzierung von Fernstraßen

---

BMVI: Entwurf BVWP



Bundesregierung: Beschluss BVWP



Bundestag: Verabschiedung verbindlicher Bedarfsplan -> vorgesehene Projekten nach Dringlichkeit

- Veränderung gegenüber BVWP-Entwurf möglich



Bundesländer: Beginn der Projektplanung



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



Bundestag: Verabschiedung des jährlichen Verkehrsetats im Bundeshaushalt

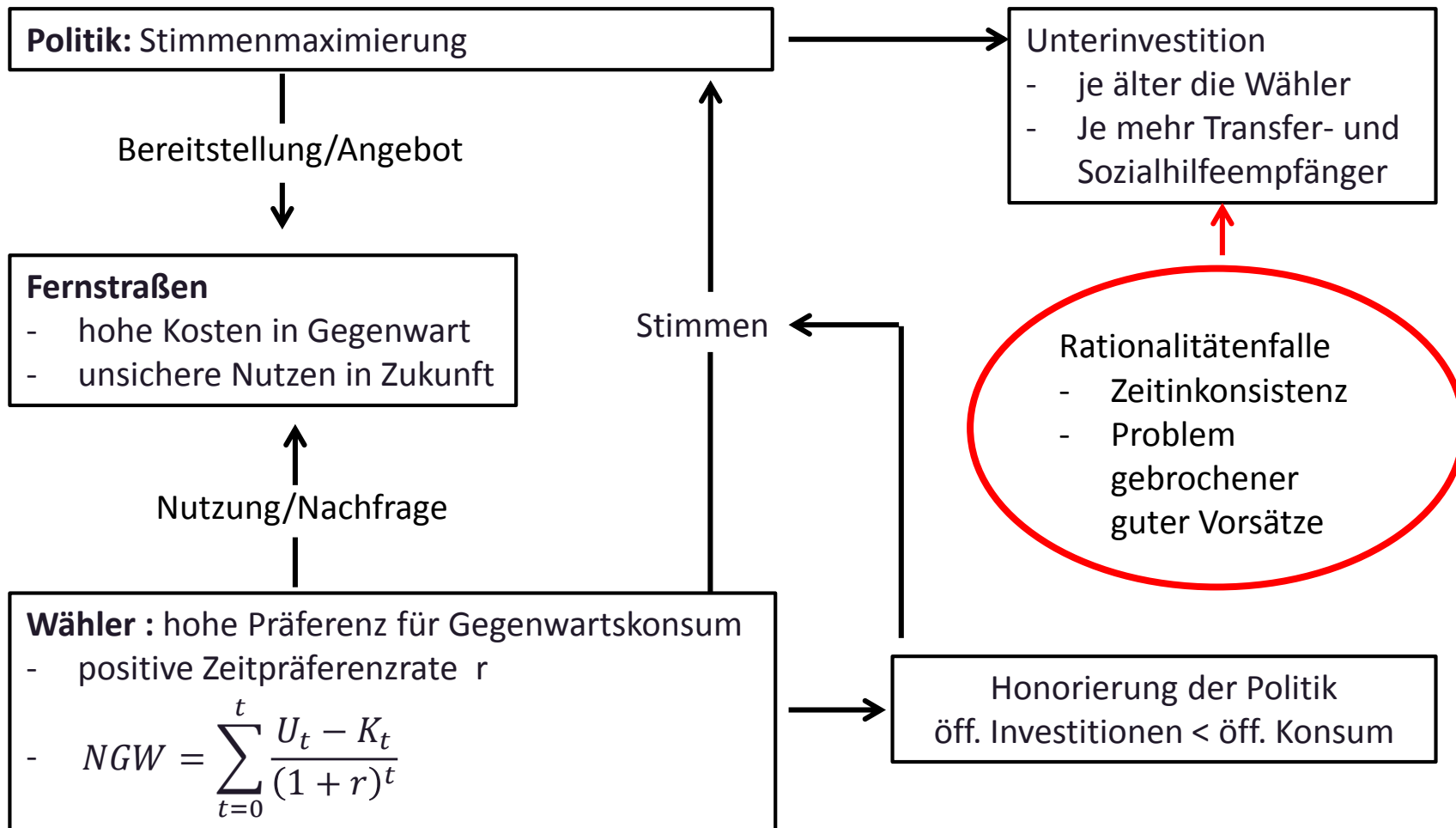
## Probleme der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

---

- Abhängigkeit von jährlicher Haushaltslage
  - 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 von Erhaltungsdefiziten

---

### Wähler

- Vorliebe für sichtbare Neubaumaßnahmen in ihrer Region
- Geringes Interesse an Erhaltungsmaßnahmen
  - Umleitungen, Staus
  - Zustandsverschlechterung als schleichender Prozess über 30 – 40 Jahre
  - Erwartung: Erhaltung erfolgt automatisch, wird nicht besonders honoriert

### Politik

- Unterlassen von Erhaltungsinvestitionen trotz höherer Kosten
- Anreiz für Neubaumaßnahmen -> Wählerwirksame Einweihung im Wahlkreis



## Institutioneller Rahmen der Bereitstellung und Finanzierung von Fernstraßen

---

### **Bundesebene: Bedarfsplan**

- Platzierung von nachrangigen Projekten im Bedarfsplan

### **Länderebene: Bundesauftragsverwaltung**

- Auseinanderfallen von Ausgabenverantwortung und Aufgabenwahrnehmung
- Informationsasymmetrien zulasten des Bundes
- Grundgesetzlich begrenzte Kontroll- und Steuerungsmöglichkeiten des Bundes
  - >Strategische Platzierung von Projekten
  - >Umwidmung von Bundesmitteln

### **Länderebene: Finanzierungsverantwortung für Verwaltungsausgaben**

- Personalabbau bei Projektplanung und Planfeststellung
- Verringerung der Bauüberwachung und Kostenkontrolle

## Perestroika für die Fernstraßen

---

### Probleme

- Zeitinkonsistenz bei Finanzierung
- Fehlallokation bei Mitteleinsatz (Nutzen-Kosten-Verhältnis)

### Lösung: Befreiung der Politik aus ihren Rationalitätenfallen

- Herauslösung der Fernstraßenfinanzierung aus dem Bundeshaushalt
- Einführung von Nutzerentgelten
- Auflösung der Bundesauftragsverwaltung
- Übertragung der Fernstraßenbereitstellung auf Bundesfernstraßengesellschaft(en)
- Staatliche Letztverantwortung für übergeordnete Planung und Genehmigung
- Fernstraßen verbleiben im Eigentum des Bundes

## Bundesfernstraßengesellschaft in privater Rechtsform

---

- Verantwortung für Projektplanung, Bau, Betrieb und Erhaltung, mit Durchführung kann sie Private beauftragen (ÖPP)
- Wahrnehmung der Aufgaben zunächst nach aktuellem BVWP, zunehmend eigene Maßnahmen (darunter immer weniger Neubaumaßnahmen)
- Finanzierung durch Nutzerentgelte für alle und Kreditaufnahme mit Staatshaftung
- Bei regionaler Daseinsvorsorge Finanzierung aus dem Bundeshaushalt (Bestellerprinzip)
- Mautfestlegung durch Gesellschaft und Verkehrsministerium, Regulierung durch Bundesnetzagentur



---

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**