

Berlin, 12. April 2005

## **Thesenpapier**

# **Finanzierung der Bundesfernstraßen und Weiterentwicklungsoptionen für die VIFG**

### **These 1: Die Fernstraßenfinanzierung in Deutschland sollte aus dem Haushaltssystem herausgelöst werden und über eine Fonds-Lösung erfolgen.**

- Die Zahlungsbeiträge der Straßennutzer zur Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur sollten einem Fonds („Straßen-VIFG“) zugewiesen werden, dem hierfür eine Aufgaben und (Finanzierung der Bundesfernstraßen) und eine Einnahmenkompetenz übertragen werden sollte.
- Damit würden zwei getrennte institutionelle Lösungen für die Erhebung von Zahlungsbeiträgen bei den Nutzern zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (Straßen-VIFG als Fonds) und zur Finanzierung der allgemeinen Staatsaufgaben (Haushaltssystem) installiert werden.

### **These 2: Eine netzweite Maut für PKW erscheint kurzfristig nicht vorteilhaft, weshalb für die Übergangszeit andere Lösungen zu prüfen sind (z.B. Vignette).**

- Nach einer Studie des britischen Transportministeriums, in der die Einführung einer PKW-Maut für Großbritannien untersucht wurde, ist eine netzweite Maut insbesondere aufgrund der derzeit noch hohen Mauterhebungskosten frühestens ab 2014 sinnvoll. Die Übertragbarkeit dieser Erkenntnis auf Deutschland erscheint grundsätzlich gegeben.
- Die Einführung einer PKW-Vignette kann in Erwägung gezogen werden, wobei der Umfang der Verkehrsverdrängung in Abhängigkeit der einbezogenen Straßenkategorien und der Preishöhe sowie Kompensationsmaßnahmen untersucht werden sollte.
- Durch die Ausweitung der Maut auf LKW  $\leq 12$  t kann die Einnahmenbasis verbreitert werden.

### **These 3: Wesentliche Elemente der Fernstraßenfinanzierung in Österreich geben geeignete Hinweise für eine sinnvolle Weiterentwicklung der VIFG.**

- Die Aspekte der Finanzierung und der Produktion des Fernstraßennetzes können im Wesentlichen isoliert betrachtet werden. Die Fernstraßenfinanzierung im Rahmen der ASFINAG gibt geeignete Hinweise für eine Weiterentwicklung der VIFG.
- In Österreich ist eine Kreditaufnahme außerhalb des staatlichen „Maastricht-Kreises“ möglich. Dies wäre auch im Rahmen einer Fonds-Lösung in Deutschland umsetzbar. Bei dem Klubgut Fernstraßen kann eine Investitionsfinanzierung mit Hilfe einer Kreditaufnahme aus wohlfahrtsökonomischer Sicht sinnvoll sein.
- Durch die Kreditaufnahme wird eine Angleichung der Finanzmittel an den erforderlichen Bedarf in der Phase des Netzaufbaus erleichtert. Kurz- bis mittelfristig kann durch die Kreditfinanzierung des Fonds der Verzicht auf zweckgebundene Einnahmen bei PKW kompensiert werden.

**These 4: Die Einrichtung eines Straßen-Fonds (Straßen-VIFG) bedarf begleitender Modifikationen, wobei tragfähige Kompromisslösungen kurzfristig zu erreichen sein sollten.**

- Im Rahmen der Weiterentwicklung der VIFG zu einem Straßen-Fonds ist über die Gestaltung zentraler Parameter zu entscheiden (z.B. Anteil an den Bundesstraßen, dessen Finanzierung einer Straßen-VIFG übertragen wird; Höhe einer Gründungsverschuldung der Straßen-VIFG; Leistungs- und Finanzbeziehungen zwischen Nutzern, Bund, Straßen-VIFG und Bundesländern).
- Die Einrichtung eines Straßen-Fonds (Straßen-VIFG) sollte nicht ohne einen – wenn auch möglicherweise begrenzten – Umfang an begleitenden Modifikationen erfolgen.
- Eine First-Best-Lösung würde eine Herabstufung von Bundesstraßen sowie eine stärkere Zentralisierung bei der Produktion erfordern. Eine First-Best-Lösung könnte als Win-win-Situation ausgestaltet werden und damit zu Vorteilen für Nutzer, Bund und Länder führen. Allerdings könnte das Anstreben einer First-best-Lösung hohe Transaktionskosten und einen hohen Zeitbedarf aufgrund des Einigungsbedarfs zwischen dem Bund und den Ländern verursachen, so dass Fortschritte in die ferne Zukunft verschoben würden.
- Geeignete Kompromisslösungen sollten zwischen dem Bund und den Ländern kurzfristig zu erzielen sein. Die Aufgabe der Fernstraßenfinanzierung könnte der Straßen-VIFG z.B. nur für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit einer hohen überregionalen verkehrlichen Bedeutung übertragen werden. Finanz- und Leistungsbeziehungen zwischen der Straßen-VIFG und den Bundesländern sollten vertraglich geregelt werden. Dabei könnte den Bundesländern sowohl die Option der Beibehaltung der eigenen Verwaltung der Bundesfernstraßen als auch die Option der Übertragung der Verwaltung an eine (oder mehrere) privatrechtliche Unternehmen im rein öffentlichen Besitz (z.B. DEGES) eingeräumt werden. Weiterhin könnten durch vertragliche Regelungen zur Aufteilung von Kosteneinsparungen zwischen der Straßen-VIFG und den Ländern Effizianzanreize zum Vorteil von Bund, Ländern und Nutzern implementiert werden.

**These 5: Anstelle eines Case-by-Case-Ansatzes zur Finanzierung außerhalb des Haushaltssystems (private Kreditaufnahme bei den A-Modellen) sollte eine netzweite Lösung (Straßen-Fonds / Straßen-VIFG) implementiert werden, so dass über PPPs ausschließlich unter Effizienzaspekten entschieden wird.**

- Im Rahmen der A-Modelle erfolgt eine private Finanzierung von Investitionen. Durch eine netzweite Lösung des Finanzierungsproblems könnte unabhängig von Einflüssen der Haushaltssituation über die geeignete Beschaffungsform (PPP oder Contracting Out von Bau, Erhaltung und Betrieb) entschieden werden.
- PPP sollte im Fernstraßensektor zukünftig als Procurement-Alternative angesehen werden. Das A-Modell sollte deshalb weiterentwickelt bzw. ersetzt werden. Zukünftige PPP-Modelle sollten im Fernstraßennetz grundsätzlich nur mit dem Ziel von Kosteneinsparungen („Erhöhung der produktiven Effizienz“) durchgeführt werden.
- Das F-Modell ist für die systematische Anwendung auf dem Fernstraßennetz ungeeignet. In dem gesetzlich vorgegebenen Anwendungsbereich (Tunnel, Brücken, Pässe) kann das F-Modell bei einer – wenn auch beschränkten – Anzahl an Projekten vorteilhaft sein. Bei der Regulierung besteht jedoch noch Verbesserungspotential (Einführung des Festpreis-/ Barwertansatzes).