

**Effiziente Infrastrukturentwicklung zwischen
Sparzwang und Wirtschaftswachstum:
Verkehrsinfrastrukturpolitik als Quadratur
des Kreises?**

**Verkehrsinfrastrukturpolitik im Spannungsfeld von
Etatkonsolidierung und Wachstumspolitik**

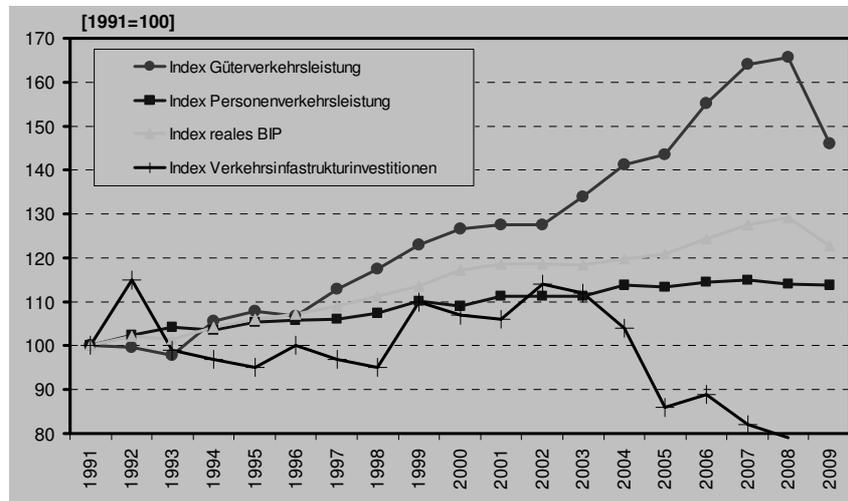
Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.
Berlin, 08.06.2010

Prof. Dr. Alexander Eisenkopf
Zeppelin Universität Friedrichshafen

Disposition

1. Verkehrsleistung, BIP und Verkehrsinfrastruktur-
investitionen in Deutschland
2. Finanzierung und institutioneller Rahmen der Bereitstellung
von Verkehrsinfrastruktur: Status quo Analyse
3. Verkehrsinfrastruktur und Wirtschaftsentwicklung
 - a) Entkopplung von Wirtschaft und Verkehr?
 - b) Gesamtwirtschaftliche Effekte der Verkehrsinfrastruktur
4. Handlungsfelder der Verkehrsinfrastrukturpolitik
 - a) Finanzierungsgrundlagen
 - b) Schwerpunkte der Infrastrukturplanung
 - c) Institutioneller Rahmen

Verkehrsleistung, BIP und Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Deutschland



Verkehrsinfrastruktur: Ausgangslage (1)

Die Finanzierungsgrundlagen für Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind unzureichend!

- Langfristige Unterfinanzierung der Bundesverkehrswege
- Seit den Analysen der Pällmann-Kommission im Jahre 2000 hat sich die Finanzierungssituation nicht grundlegend verändert/verbessert
- Die Aufstockung der Investitionsetats aufgrund der Konjunkturpakete bleibt angesichts der aktuellen Haushaltslage eine Eintagsfliege
- Die Höhe der realen Investitionen wird zudem durch die zuletzt deutlich anziehende Baupreisentwicklung beeinträchtigt
- Trotz Einführung (und Anhebung) einer Lkw-Maut ist die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung politisch gescheitert

Investitionen des Bundes in Verkehrswege 2008-2012

Quelle: BMVBS

¹⁾ Mit KP I

	2008 (Ist)	2009 (Soll)	2010 (Soll)	2011 (Plan)	2012 (Plan)
Verkehrswege gesamt (inkl. kombinierter Verkehr)					
Etat-/ Finanzplanung ¹⁾	9,77	11,14	10,72	10,00	9,78
Konjunkturpaket II (zusätzlich)		2,00			
Fernstraßen					
Etat-/ Finanzplanung ¹⁾	5,03	5,75	5,29	5,00	4,84
Konjunkturpaket II (zusätzlich)		0,85			
Schienenwege					
Etat-/ Finanzplanung ¹⁾	3,86	4,07	4,33	3,93	3,91
Konjunkturpaket II (zusätzlich)		0,70			
Wasserstraßen					
Etat-/ Finanzplanung ¹⁾	0,81	1,17	1,01	0,90	0,87
Konjunkturpaket II (zusätzlich)		0,35			
Kombinierter Verkehr					
Etat-/ Finanzplanung ¹⁾	0,09	0,15	0,09	0,16	0,16
Konjunkturpaket II (zusätzlich)		0,10			

Verkehrsinfrastruktur: Ausgangslage (2)

Der institutionelle Rahmen für eine effiziente Verkehrsinfrastrukturentwicklung fehlt nach wie vor

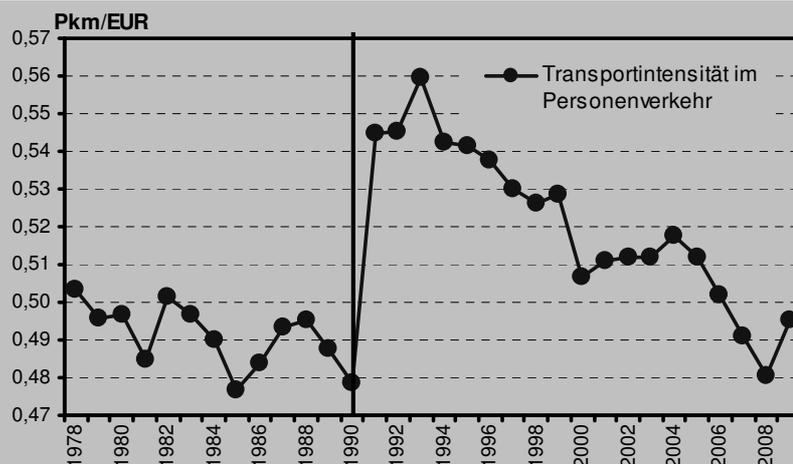
- Nach anfänglicher Euphorie über die Möglichkeiten privatwirtschaftlichen Engagements (Stichwort PPP) hat sich Ernüchterung breit gemacht
- Die geeignete Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern und die Incentivierung der Auftragsverwaltung wird nach vor kontrovers diskutiert
- Die Priorisierungsregeln im Rahmen der BVWP und die Schlüssel zur Mittelzuweisung bei der Umsetzung verursachen vielfältige Ineffizienzen
- Bewirtschaftung und Erhaltung des Fernstraßennetzes bergen erhebliche nicht genutzte Effizienzpotentiale
- Was wird aus der VIFG?

Verkehrsinfrastruktur und Wirtschaftsentwicklung (1)

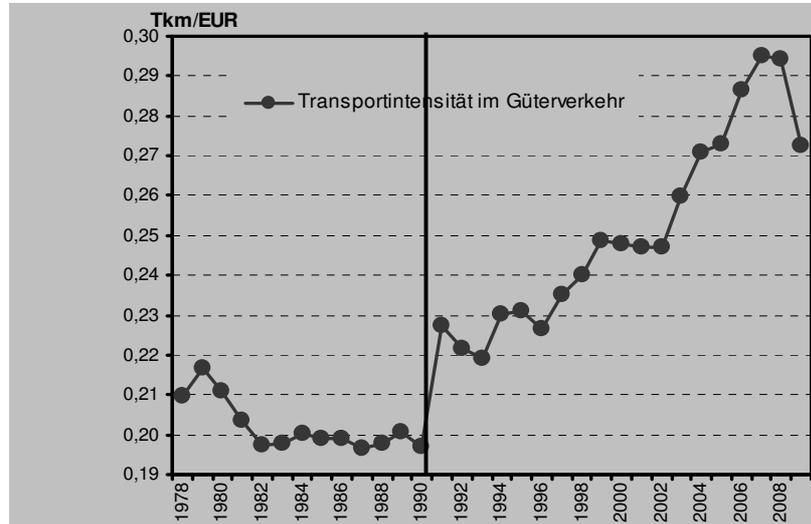
Wirtschaften wir zu verkehrintensiv?

- Im Gegensatz zum Personenverkehr ist die Verkehrsintensität im Güterverkehr (Tkm/EURO-BIP) seit der Wiedervereinigung stetig gewachsen
- Es kam zu einer Entkopplung von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum – allerdings in eine politisch unerwünschte Richtung
- Der Güterverkehr reagiert sehr „elastisch“ auf wirtschaftliches Wachstum, aber unelastisch auf preispolitische Maßnahmen – Entkopplung bleibt ein Mythos
- Zunehmende Außenhandelsverflechtung/Globalisierung treibt das Verkehrswachstum

Transportintensität Personenverkehr (D)

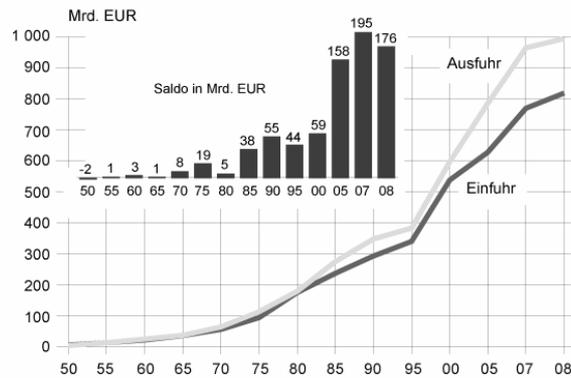


Transportintensität Güterverkehr (D)



Wachsende Bedeutung des Außenhandels für die Wirtschaftsleistung schafft Transportbedarf

Entwicklung des deutschen Außenhandels



Güterverkehrsprognose 2050 des BMVBS

	2005	2050	Änderung
	Mrd. tkm	Mrd. tkm	(%)
Güterverkehr			
Eisenbahnverkehr	95	227	138,9%
Straßengüterverkehr	404	873	116,1%
Binnenschifffahrt	64	100	56,3%
Rohrfernleitungen	17	18	5,9%
Gesamt	580	1218	109,6%

	2005	2050	Änderung
	Mrd. tkm	Mrd. tkm	Prozent
Güterverkehr			
Binnenverkehr	298	487	63,4%
Grenzüberschreitender Versand	87	204	134,5%
Grenzüberschreitender Empfang	112	267	138,4%
Durchgangsverkehr	83	260	213,3%
Gesamt	580	1218	109,6%

Verkehrsinfrastruktur und Wirtschaftsentwicklung (2)

Zentrale volkswirtschaftliche Effekte von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen

- Verringerung von Transport- und Zeitkosten
- Erweiterung der Märkte (positive Wirkung auf Arbeitsteilung, Skaleneffekte, Diffusion von Innovationen)
- Erhöhung der Faktorproduktivität und des Wirtschaftswachstums
- Erschließung peripherer Räume, bessere Erreichbarkeit
- Verbesserung der Mobilitätschancen (Optionsnutzen)
- Sonstige (auch negative) externe Effekte

Aber: Rationalitätenfallen bei der Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur

Verkehrsinfrastruktur und Wirtschaftsentwicklung (3)

Empirische Ergebnisse belegen positive Effekte der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf Produktivität und Wirtschaftswachstum

- Umfängliche und kontroverse wissenschaftliche Diskussion im Anschluss an die sog. Aschauer-Hypothese
- Auch in neueren Studien werden positive Produktivitäts- und Wachstumsimpulse durch Infrastrukturinvestitionen belegt, insbesondere im Straßensektor
- „keynesianische“ Nachfrage- vs. (langfristige) Angebots- und Produktivitätseffekte
- Anreize für komplementäre private Kapitalbildung
- Aber: abnehmende Grenzerträge von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen, Bottleneckproblematik

Was sollte die Verkehrsinfrastrukturpolitik tun? (1)

Infrastrukturfinanzierung konsequent auf Nutzerfinanzierung umstellen

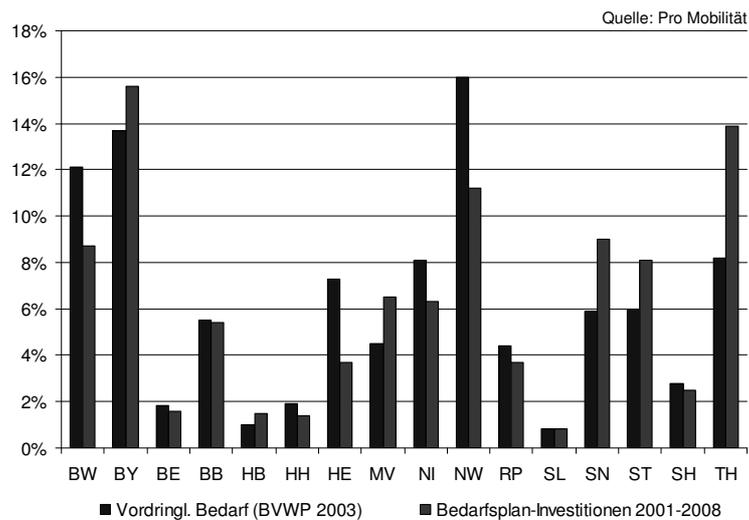
- Angesichts der fiskalpolitischen Zwänge sollte die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung aus den jährlichen Haushaltsdiskussionen herausgelöst werden
- Stetigkeit der Mittelzuführung muss gewährleistet sein
- Anzustreben sind „verkehrsträgerspezifische Finanzierungskreisläufe“
- Trotz erheblicher Finanzmittel, die das Verkehrssystem bereits heute generiert (Mineralölsteuer, Kfz-Steuer) sind zusätzliche Finanzierungsquellen im Sinne der Nutzerfinanzierung zu erschließen

Was sollte die Verkehrsinfrastrukturpolitik tun? (2)

Die Infrastrukturplanung muss sich endlich den Realitäten stellen

- Verkehrsinfrastrukturentwicklung ist nicht durch Vermeidungs- und Verlagerungspolitik substituierbar
- Kritische Überprüfung des Bedarfs und Konzentration auf zentrale Lückenschluss- und Ausbauprojekte
- Überwindung des Proporzdenkens bei der Mittelzuweisung – Orientierung an Nutzen/Kosten-Quotienten und Dringlichkeiten
- Verzicht auf umstrittene „Leuchtturmprojekte“ (z.B. Y-Trasse, Stuttgart 21)
- Konzentration der Maßnahmen auf Substanzerhaltung

Fernstraßenbau: Mittelverteilung nach Ländern



Was sollte die Verkehrsinfrastrukturpolitik tun? (2)

Der institutionelle Rahmen muss zur Hebung von Effizienzreserven verändert werden

- Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, die Probleme liegen aber im Detail (Leistungsmessung, Droh- und Durchsetzungspotentiale?)
- Dies gilt tendenziell auch für eine LufV-Bundesfernstraße
- Kostensenkungspotentiale bei Bau- und Betrieb konsequent realisieren
 - Mehr Effizienz bei der Bereitstellung der Schieneninfrastruktur?
 - „Lean Management“ bei Straßenbau und Erhaltung?
- Weiterentwicklung der VIFG bzw. Etablierung einer „Bundesfernstraßengesellschaft“ ist kritisch zu evaluieren

Fazit

- Die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen sind seit der Wiedervereinigung deutlich hinter dem BIP- und dem Güterverkehrswachstum zurückgeblieben
- Unzureichende Finanzierungsgrundlagen und institutioneller Rahmen machen die effiziente Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur derzeit unmöglich
- Die Möglichkeiten der Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum werden gemeinhin überschätzt
- Auch beim heute erreichten Ausbauzustand wirken Verkehrsinfrastrukturinvestitionen positiv auf Produktivität und Wachstum
- Die Verkehrsinfrastrukturpolitik hat drei zentrale Handlungsfelder: Nutzerfinanzierung, Planungsrationalität und ein effizienzorientierter institutioneller Rahmen
- Wie wahrscheinlich ist die Etablierung einer rationalen und effizienten Verkehrsinfrastrukturpolitik? Hat die Verkehrspolitik ein Glaubwürdigkeitsproblem?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Prof. Dr. Alexander Eisenkopf
PHOENIX-Lehrstuhl für ABWL und Mobility Management
ZEPPELIN UNIVERSITY gGmbH
Hochschule zwischen Wirtschaft, Kultur und Politik
Am Seemooser Horn 20
88045 Friedrichshafen | Bodensee
Tel. +49 7541 6009-1211
E-Mail: alexander.eisenkopf@zeppelin-university.de