



WESTFÄLISCHE  
WILHELMS-UNIVERSITÄT  
MÜNSTER



# Fondslösung für die Infrastrukturfinanzierung

Konferenz „Verkehrsökonomik und –politik“

TU Berlin, 26. & 27.06.2014

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

# Probleme der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

---

Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur: Zu geringe Investitionen vor allem in Erhaltung und Ausbau

- Pällmann-Kommission: Unterfinanzierung BVWP 1992 – 2003, Instandhaltungskrise, Infrastrukturüberlastung
- Unterfinanzierung BVWP 2000 -2015
- Daehre-/Bodewig-Kommission
- Koalitionsvertrag Dez. 2013: zusätzliche Mittel von 5 Mrd.€ bis 2017

Fehlallokation

- Priorisierung von Projekten mit geringerem NKV
- Vernachlässigung von Erhaltungsmaßnahmen

# Haushaltsfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur

---

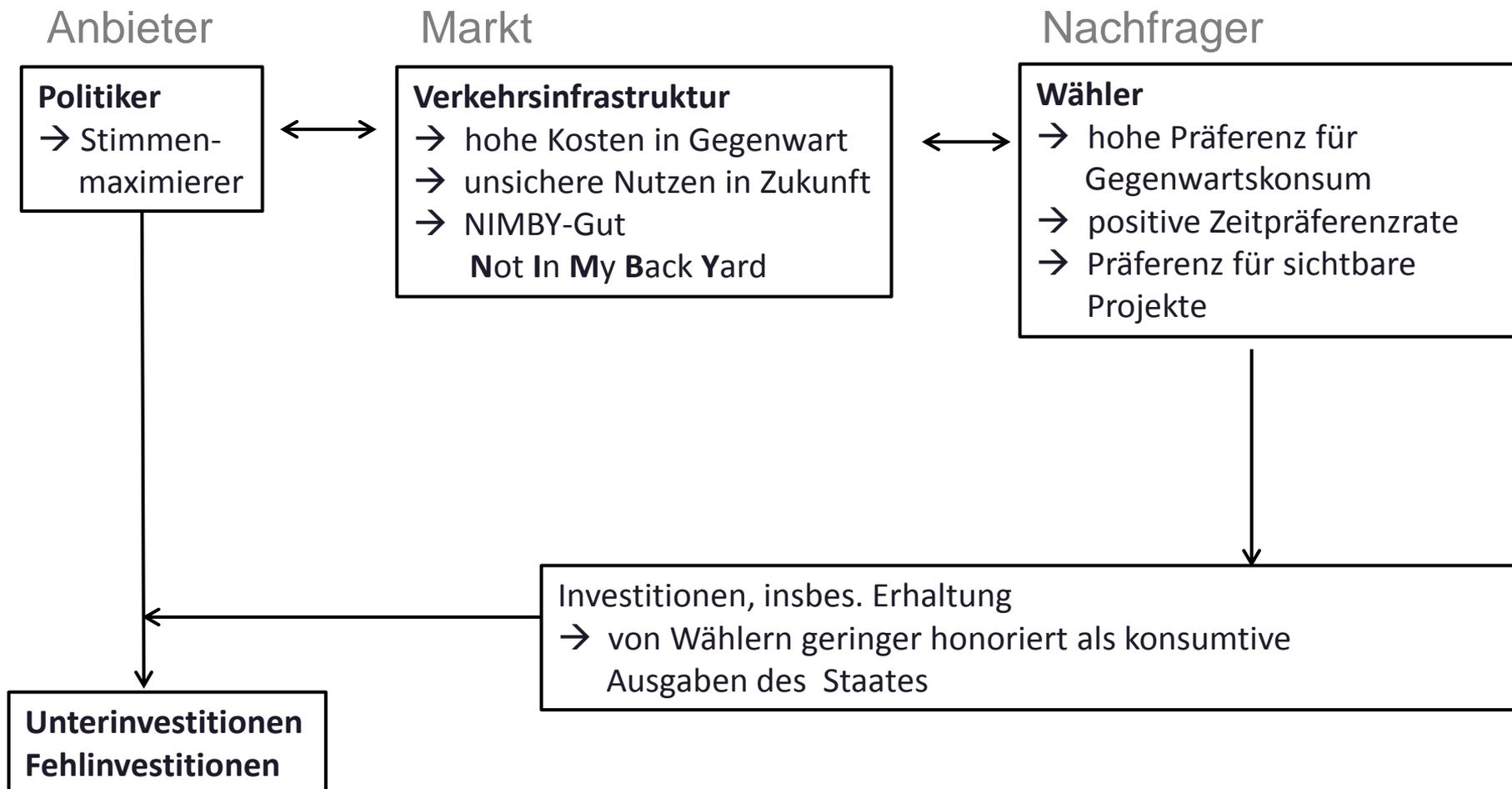
Jährlichkeit der Infrastrukturfinanzierung

Aktuelle Haushaltslage – Diskontinuität

Gegenstand jährlicher Haushaltsdebatten

- Konkurrenz mit anderen Etats
- Verkehrsetat als Schwankungsreserve

## Politischer Markt für Verkehrsinfrastruktur



## BVWP 2000 - 2015

---

Ausbau Schienenstrecke Berlin und Görlitz: NKV = 1,6



Vordringlicher Bedarf

Ausbau A10 Werder und Berlin-Spandau: NKV = 1,2



Vordringlicher Bedarf

Ausbau A8 München/Brunnthal und Holzkirchen: NKV = 20,6



Weiterer Bedarf

Ausbau A5 Darmstädter Kreuz-Heidelberger Kreuz: NKV = 26,8



Weiterer Bedarf

## BVWP 2000 - 2015

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

## Perestroika für die Verkehrsinfrastruktur

---

- Herauslösung der Fernstraßenfinanzierung aus dem Bundeshaushalt und Übertragung an **autonomen** Fernstraßenfonds
- Komplette Umstellung der Fernstraßenfinanzierung auf Mautfinanzierung
- Mautzuschlag bei Überlastung
- Regulierung der Mauthöhe bei Ausbeutungsmisbrauch
- Öffentliche Subventionen bei politisch gewünschten Projekten ohne Kostendeckung



---

Danke für Ihre Aufmerksamkeit