

Wohin die Fahrt auf den Autobahnen geht

Fortsetzung von Seite 1

Die Maut muss zweckgebunden an die Finanzierung der Straßeninfrastruktur werden und Verkehrsteilnehmer, die Straßen häufig nutzen, sollen mehr zur Kasse gebeten werden.

Für eine Privatisierung kommen drei Formen in Frage: Bei einer formellen Privatisierung wird ein öffentliches Unternehmen gegründet, so wie die 1982 in Österreich entstandene ASFiNAG, das als Vorbild dienen könnte. Dem Unternehmen werden staatliche Aufgaben übertragen und es ist zu hundert Prozent Eigentum der öffentlichen Hand. Eine weitere Option wäre die Vergabe von Strecken und/ oder Teilnetz-Konzessionen, wofür die funktionale Privatisierung steht. Dabei werden Planung, Bau, Finanzierung, Erhaltung und Betrieb zeitlich befristet auf Private übertragen. Hoheitliche Aufgaben übernimmt die öffentliche Hand. Erfahrungen liegen hierzulande bereits aus den A-Modellen (Ausbau von vier auf sechs und von sechs auf acht Fahrstreifen, Refinanzierung durch Lkw-Maut und Anschubfinanzierung) und F-Modellen (Neubau von Brücken, Tunnel, Refinanzierung durch Maut für Pkw und Lkw) vor. Und noch eine Option wäre möglich und zwar die der materiellen Privatisierung. Dabei handelt es sich um Gesamt- oder Teil-Netzprivatisierungen, wobei das Autobahnnetz ganz oder teilweise an institutionelle Investoren geht. Typisches Merkmal ist der vollständige Eigentumsübergang der Strecken und Bauwerke sowie der entsprechenden Flächen.

International praktiziert werden die formelle und funktionale Privatisierung. Die formelle Privatisierung hat viele Anhänger, die hinter ihr stehen, weil sie bei ihr mehr Vor- als Nachteile sehen, doch birgt sie laut den Autoren die Gefahr, dass öffentliche Unternehmen zu viele Aufgaben und Mitarbeiter in seinen Einfluss-

bereich übernehmen müssten. Mit der Folge: Kurzfristige Finanzierungsvorteile werden durch künftige Effizienz Nachteile aufgebraucht. Des Weiteren werden auch keine Anreize geschaffen im Sinne der Lebenszyklusphilosophie für eine bessere Abstimmung von Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt zu sorgen. Aus der Praxis ist bekannt, dass eine Abstimmung in großen öffentlichen Unternehmen nur selten erfolgreich verläuft. Das Modell auf Deutschland zu übertragen, wäre damit nicht ohne Risiko verbunden.

Materielle Netzprivatisierungen mit Eigentumsübergang im Straßen- und Autobahnbereich kommen hierzulande nicht in

annehmen würde. Ein großer Pluspunkt ist allerdings, dass die materielle Privatisierung einen dauerhaften Effizienzdruck auf die Bewirtschaftung der Autobahn verursacht. Doch das geht nicht ohne Risiken, da ein privates Monopol entsteht, was nicht im Sinne von Wettbewerb wäre.

Deutschland wäre für die Konzessionierung oder funktionale Privatisierung geeignet. Mit den bereits begonnenen Public-Private-Partnership-Modellen sehen die Autoren einen Weg, der fortgesetzt werden könnte: Die ersten Erfahrungen damit waren positiv. Dabei soll sich die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zu einer Steuerungsstelle



"Ich darf Sie über eine weitere geglückte Privatisierung unterrichten ..."

Den Bürgern die Privatisierung schmackhaft machen. Zeichnung: Götz Wiedenroth

Frage. Trotzdem sind von ihr gerade viele Haushaltspolitikern überzeugt, weil sie Privatisierungserlöse abwirft, doch sind diese längst nicht so groß, wie man aufgrund des Substanzwerts der Autobahnen, der laut den Berechnungen der Studie gegenwärtig rund 105 Milliarden Euro beträgt,

entwickeln, welche sich um die Belange des Bundes kümmert und die Privatisierung realisiert. Zusammen mit der Deges soll aus ihr die Verkehrsinfrastrukturmanagementgesellschaft (VIMG) werden. Ihre Aufgabe wäre es, geeignete Teilnetze des Autobahnnetzes zu bilden und deren Bewirtschaftung an Private in Form von zeitlich befristeten Konzessionen auszuschreiben. Effiziente Teilnetzbildung lässt Wettbewerb der Betreiber um Verkehrsteilnehmer zu. Die Strategie der Konzessionierung erfordert ein präzises, projektorientiertes Vorgehen, bei dem wirtschaftliche Aspekte sowie Folgekosten berücksichtigt würden. Diese Form hat den anderen Optionen etwas voraus und zwar ist sie transparenter.

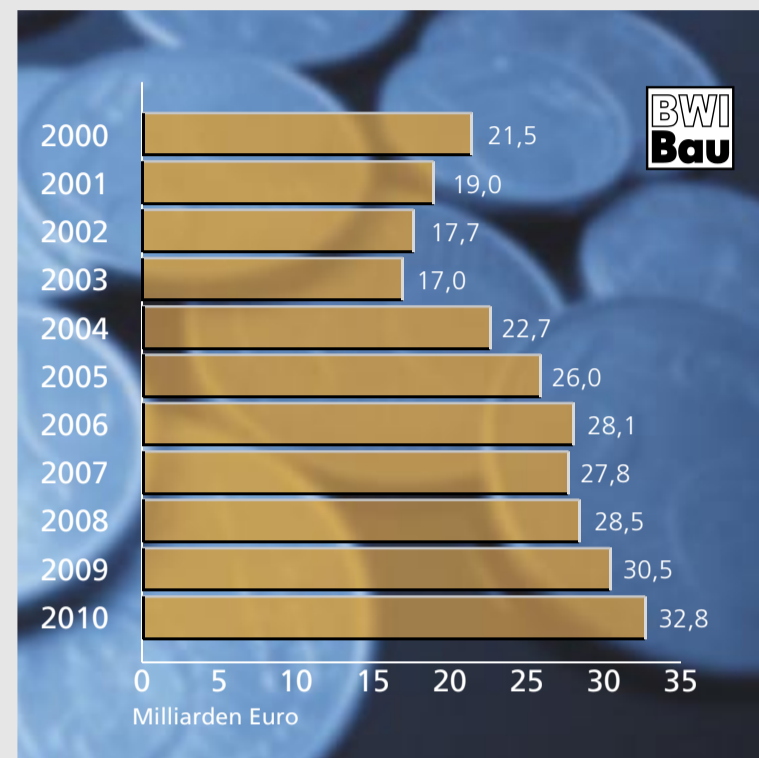
Die Autoren raten dringend zur Reorganisation der Autobahnbewirtschaftung und zwar soll dies unter dem obersten Ziel der Effizienz geschehen, da so sichergestellt wird, dass knappe Mittel genau dort verwendet werden, wo der volkswirtschaftliche Nutzen am größten ist. Folgende Schritte sollten parallel angepackt werden: Das A-Modell und eventuelle geeignete F-Modelle sollen in den nächsten zwei Jahren vorangetrieben werden, weitere Modelle der Vergütung sind zu prüfen. Damit Kosten eingespart werden und Strecken und Betriebskonzessionen ausgeschrieben werden können, sollen die gegenwärtigen Anwendungsbereiche des Fernstraßenbauprivatisierungsgesetzes ausgebaut werden. Bislang konzentriert dieses sich nur auf Brücken, Tunnel oder Bundesstraßen. Darüber hinaus ist es nötig, die Auftragsverwaltung zu reformieren. Letztendlich geht es darum, die Steuer finanzierte Bundesautobahnen durch Nutzer finanzierte abzulösen, wobei kein Weg an einer Maut vorbeiführen wird. Mautstrecken sollen da entstehen, wo der größte Bedarf auftritt, um ein klares Zeichen zu setzen: Die Maut wird für eine bessere Infrastruktur verwendet. Entscheidend ist eine gute Vorbereitung, wenn beim Übergang zu einer flächendeckenden Konzessionierung Teilnetze gebildet werden. Fehlt allerdings komplett der politische Wille zur Privatisierung, dann wäre das die schlechteste aller Lösungen, so das Fazit der Studie.

Wer die Studie zur Privatisierung des deutschen Autobahnnetzes im Detail nachlesen will, findet sie im Internet auf der Homepage der Deutschen Bank Research unter www.dbresearch.de

Grafiken des Monats

Finanzsituation der Kommunen entspannt sich

Die Entwicklung der Gewerbesteuereinnahmen (netto)

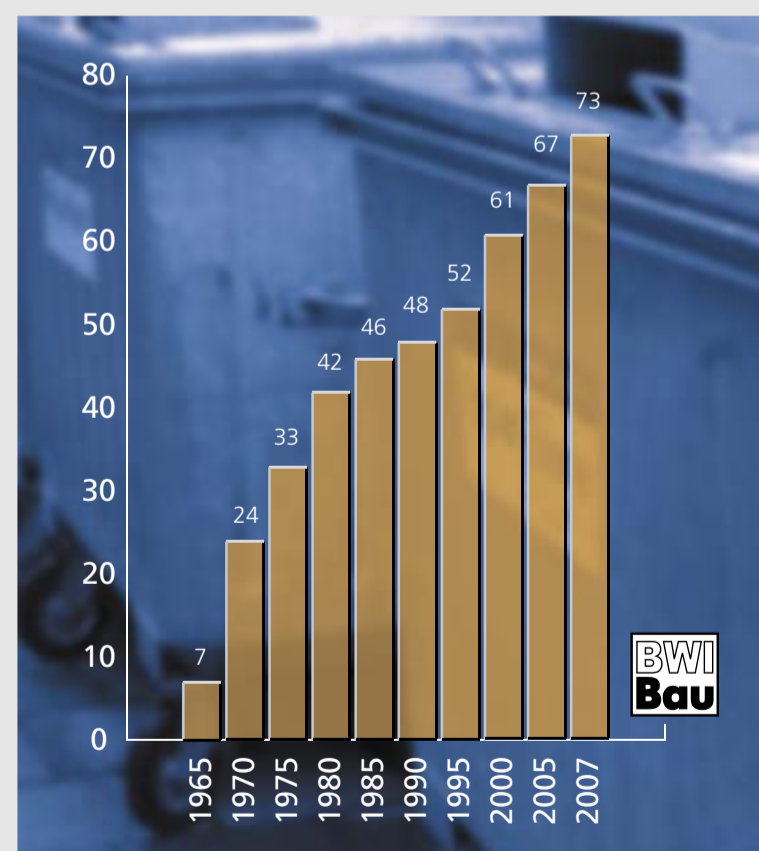


Seit 2004 können die Kommunen wieder deutliche Zuwächse bei den Gewerbesteuereinnahmen verzeichnen. Auch für dieses Jahr ist auf Grund der günstigen Konjunktorentwicklung mit einem weiteren Anstieg zu rechnen. Damit bleibt den Kommunen wieder mehr Spielraum für Bauinvestitionen. Die jahrelange Investitionszurückhaltung hat im öffentlichen Bereich zu einem riesigen Nachholbedarf geführt. Dies gilt nicht für die Entsorgungsinfrastruktur, beispielsweise die Kanalisation, sondern auch für Straßen, Schulen und Krankenhäuser im kommunalen Verantwortungsbereich. Weiterhin setzt die Bauindustrie darauf, dass die politische Akzeptanz der Public-Private-Partnerships weiter zunimmt. Auch das kann die kommunale Bautätigkeit nachhaltig stimulieren.

Datenquelle: Statistisches Bundesamt; 2006 bis 2010: Arbeitskreis Steuerschätzungen

Handlungsdruck in der Abfallentsorgung

Anzahl Müllverbrennungsanlagen in Deutschland



Bis 2007 wird es in Deutschland 73 Müllverbrennungsanlagen mit einer Behandlungskapazität von rund 18 Millionen Tonnen im Jahr geben. Seit Mitte 2005 (seit keine unbehandelten Siedlungsabfälle mehr auf Deponien abgelagert werden dürfen) arbeiten die vorhandenen Anlagen an ihrer Kapazitätsgrenze. In einigen Regionen wird deshalb bereits über eine Erweiterung der vorhandenen Kapazitäten nachgedacht. Auf jeden Fall gibt es einen verstärkten Modernisierungs- beziehungsweise Sanierungsbedarf, da rund die Hälfte der vorhandenen Anlagen bereits seit 30 Jahren und länger im Dauerbetrieb arbeitet und deutliche Abnutzungserscheinungen zeigt.

Datenquelle: Bundesumweltministerium

++ Besuchen Sie uns! + Besuchen Sie uns! + Besuchen Sie uns! ++

Hausmesse bei Zeppelin Frankenthal!

Samstag, 8. Juli 2006, 10-17 Uhr

Nicht versäumen:
Dt. Meisterschaft des
Zeppelin Profi-Fahrerclubs!



Profis vertrauen auf Cat

ZEPPELIN CAT