

Nutzerfinanzierung: Straße

**Wohlfahrtsökonomische Einschätzung und Einbindung
in die Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur**

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort des Herausgebers.....•.....	10
2	Einleitung.....	11
2.1	Volkswirtschaftliche Bedeutung der Straßeninfrastruktur.....	11
2.2	Ausgangssituation.....	12
2.3	Ziele und Methodik.....	13
2.4	Derzeitige verkehrsbedingte Einnahmen des Verkehrsträgers Straße.....	14
2.4.1	Mineralölsteuer.....	14
2.4.2	Kraftfahrzeugsteuer.....	16
2.4.3	Mehrwertsteuer auf Benzin und Diesel.....	17
2.4.4	Euro-Vignette.....	18
2.4.5	Lkw-Maut nach dem Autobahnmautgesetz (ABMG).....	19
2.5	Verkehrsbedingte Ausgaben.....	23
2.6	Bestrebungen zur Optimierung des Mittelbedarfs.....	24
	Wohlfahrtsökonomische Einordnung von Straßenbenutzungsgebühren	
	auf Bundesautobahnen.....	26
3.1	.Grundsätzliche Gestaltungsmodelle der Finanzierung.....	26
3.1.1	Steuerfinanzierung.....	26
3.1.2	Nutzerfinanzierung.....	26
3.2	(Verkehrspolitische) Ziele von Straßenbenutzungsgebühren	
	und derzeitige Zielerreichung.....	27
3.2.1	Generierung zweckgebundener Einnahmen.....	27
3.2.2	Verursachungsgerechte Anlastung der Kosten.....	28
3.2.3	Optimale Nutzung des Verkehrsraumes.....	30
3.2.4	Harmonisierung des intermodalen Wettbewerbs.....	31
3.2.5	Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität.....	32
3.3	Wohlfahrtsökonomische Gestaltung von Straßennutzungsgebühren.....	32
3.3.1	Preisbildung nach den sozialen Grenzkosten (allokative Effizienz).....	33
3.3.2	Qualitative, dynamische und investive Effizienz.....	34
/	3.3.3 Kostenwahrheit.....	34
s		
i	3.3.4 Flexibilität in Bezug auf dynamische Entwicklungen.....	35
	3.3.5 Umsetzbarkeit von Straßenbenutzungsgebühren.....	35
3.4	Entwicklung eines Tarifs für die Straßenbenutzung.....	36
3.5	Nutzerfinanzierung in der Diskussion.....	38
	Rahmenbedingungen für die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren.....	41
4.1	Rechtliche Randbedingungen.....	41
4.1.1	Europäische Regelungen.....	41
4.1.2	Regelungen in Deutschland.....	44

4.2	Ziele von Gebührenerhebungssystemen.....	46
4.3	Strukturierungselemente von Gebührenerhebungssystemen.....	47
4.4	Funktionale Anforderungen an Erhebungssysteme und technische Rahmenbedirigungen.....	49
4.4.1	Datenerhebung.....	49
4.4.1.1	Funkbakentechnologie.....	50
4.4.1.2	Digitale Videodatenerfassung.....	50
4.4.1.3	Satelliten-/Mobilfunktechnologie.....	51
4.4.2	Kontrolle.....	52
4.4.3	Abrechnungsvorgang.....	53
4.5	Beispiele von in Anwendung befindlichen Nutzerfinanzierungssystemen.....	53
4.5.1	Singapur.....	53
4.5.2	Deutschland.....	54
4.5.3	London.....	54
4.6	Zusammenführung der Ausgestaltungsmöglichkeiten eines Gebührenerhebungssystems.....	55
EXKURS: Das hochrangige Straßennetz in Österreich - Effiziente Bewirtschaftung und Bemaung.....		
5.1	Allgemeine Strukturen.....	56
5.2	Laufende Aufgaben und Projekte der ASFINAG.....	59
5.2.1	Neubau und Planung.....	59
5.2.2	Neuorganisation des Betriebsdienstes.....	60
5.2.3	Verkehrsmanagement- und Informationssystem (VMIS).....	61
5.2.4	Das Projekt „PPP Ostregion“.....	62
5.3	Finanzierung des hochrangigen Straßennetzes in Österreich.....	64
5.3.1	Allgemeine Finanzierungsstrukturen.....	64
5.3.2	Mautsysteme in Österreich.....	66
5.3.2.1	Einführungsphase der „Bemaung“.....	66
5.3.2.2	Die österreichische Autobahnvignette.....*?.....	67
5.3.2.3	Sondermautstrecken.....	71
5.3.2.4	GO-Maut für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht.....	72
5.4	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen.....	73
Nutzerfinanzierung.....		
6.1	Historie privatwirtschaftlicher Modelle in Deutschland.....	74
6.1.1	Private Vorfinanzierung.....	75
6.1.2	Funktionsbauvertrag.....	76
6.1.3	Verfügbarkeitsmodell.....	77
6.1.4	A-Modell.....	78
6.1.5	Betreibermodell (F Modell).....	80

•J.

INHALTSVERZEICHNIS

6.2	Argumente einer privatwirtschaftlichen Realisierung.....	82
6.2.1	Steigerung der Kosteneffizienz.....	82
6.2.2	Nutzung der Innovationskraft durch Outputspezifikationen.....	83
6.2.3	Förderung von Transparenz in der Straßenbewirtschaftung.....	83
6.2.4	Zeitlicher Effekt.....	84
6.2.5	Konzentration der öffentlichen Hand auf die Kernaufgaben.....	84
6.2.6	Externe Effekte.....	84
6.3	Synergien zwischen privatwirtschaftlicher Realisierung und Nutzerfinanzierung ..	84
6.4	Vorschläge zur Neuorganisation des Autobahnsystems.....	85
	Fazit und nächste Schritte.....	91
7.1	Weiterentwicklung der Nutzerfinanzierung.....	92
7.1.1	Einführung einer Vignette.....	93
7.1.2	Umstellung der Vignette auf eine streckenabhängige Nutzerfinanzierung für Fahrzeuge von 3,5 t bis 12 t.....	93
7.1.3	Einführung der streckenabhängige Nutzerfinanzierung für Fahrzeuge von 0 t bis 3,5 t.....	94
7.2	Ausblick.....	94
8	Literaturverzeichnis.....	96
9	Glossar.....	102
10	Abkürzungsverzeichnis.....	109
11	Index.....	111