

Finanzwissenschaftliche Probleme
der Gebührenfinanzierung
von Verkehrsinfrastruktur nach dem
Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
(FStrPrivFinG)

Von

Erik Gawel und Christopher Schmidt



Duncker & Humblot · Berlin

Inhaltsübersicht

A. Einführung	17
I. Ausgangslage und Problemstellung	17
II. Gang der Untersuchung	21
B. Wachstums- und strukturpolitische Begründungen für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen	22
I. Vorbemerkung	22
II. Wachstums- und Strukturpolitik als Zielfelder von Infrastrukturmaßnahmen	22
III. Theoretische Begründung für eine staatliche Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur	24
IV. Verfassungsrechtliche Vorgaben für die Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur	28
C. Traditionelle öffentliche Verkehrsinfrastrukturfinanzierung	31
I. Vorbemerkung	31
II. Die traditionelle Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen	31
III. Ausgaben für Bundesfernstraßen	37
D. Formen der Entgeltfinanzierung für die private Finanzierung öffentlicher Verkehrsinfrastruktur	39
I. Vorbemerkung	39
II. Modelle der Entgeltfinanzierung	39
III. Zusammenfassung	49
E. Gegenüberstellung privater und öffentlicher Finanzierung	50
I. Vorbemerkung	50
II. Die Vorteile einer privatwirtschaftlichen Realisierung im Überblick	50
III. Effizienzansprüche an eine Privatisierung der Infrastrukturbereitstellung ..	53
IV. Privatisierung und optimale Risikoallokation	55
V. Zusammenfassung	59
F. Erfahrungen mit Betreibermodellen im In- und Ausland, insbesondere dem FStrPrivFinG	61
I. Vorbemerkung	61

II.	Grundsätzliche Erfahrungen mit Mautprojekten im In- und Ausland	61
III.	Die gesetzliche Grundlage für die F-Modelle	66
IV.	Das FStrPrivFinG in der praktischen Umsetzung – Die bereits abgeschlossenen und gescheiterten Projekte	83
G.	Hemmnisanalyse der Betreibermodelle (F-Modelle) nach dem FStrPrivFinG	92
I.	Institutionelle Hemmnisse	92
II.	Ökonomische Hemmnisse	99
III.	Polit-ökonomische Hemmnisse	144
H.	Fallstudie: Der Gebührenhebel als Preissetzungsinstrument bei F-Modellen	153
I.	Vorbemerkungen	153
II.	Zur Adäquanz der Gebühr zur Refinanzierung konkurrenz- wirtschaftlicher Leistungsabgaben	154
III.	Akzeptanzmaut versus Kostendeckungsmaut als Lösungsansatz zur Sicherung der betriebswirtschaftlichen Rentabilität „kritischer“ Projekte	159
IV.	Strategische Lösungsoptionen	160
V.	Lösungsoption „Intertemporaler Verlustausgleich“	161
VI.	Lösungsoption „Intertemporale Kostenverlagerung“	167
VII.	Lösungsoption „Preisdifferenzierung“	184
VIII.	Lösungsoption „Subventionierung von Defiziten“	192
IX.	Einzelfragen der Kalkulation einer Akzeptanzmaut	194
X.	Zusammenfassung	203
I.	Empfehlungen	211
J.	Fazit und Ausblick	214
	Literaturverzeichnis	216
	Stichwortverzeichnis	227