

# Das ADAC Modell „Auto finanziert Straße“

## Gute Gründe für eine Neuordnung der Bundesfernstraßenfinanzierung

Wirtschaftsgespräche am Tiergarten  
„Finanzierung des deutschen Fernstraßennetzes“  
am 06. Mai 2010

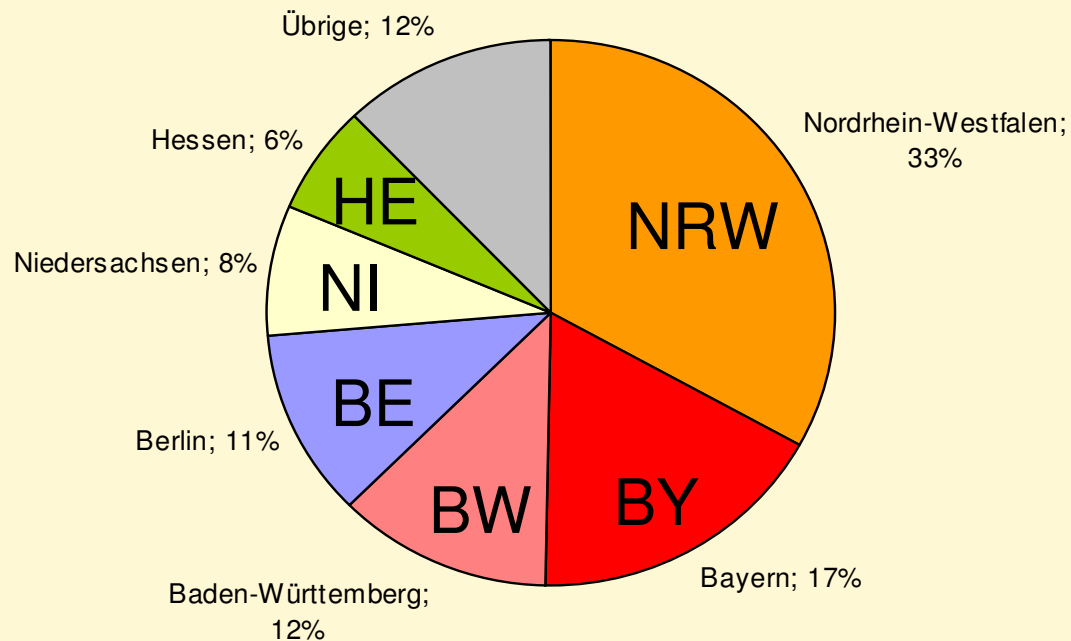
Wolfgang Kugele  
ADAC e. V.

# Staus im Bundesautobahnnetz im Jahr 2009

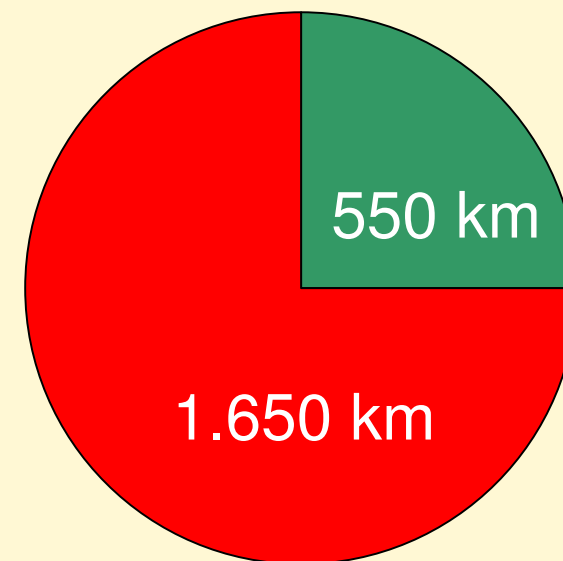


- 140.000 Staumeldungen
- 350.000 gemeldete Staukilometer

Verteilung der gemeldeten Staukilometer nach Bundesländern



Umsetzungsstand  
Vordringlicher Bedarf  
6/8-Streifiger-  
Autobahn-Ausbau  
(Stand Ende 2009)



# Gute Gründe für Priorisierung des BAB-Ausbau

## Diese bestehenden Autobahnen müssen ausgebaut werden

Um die künftigen Verkehrsmengen bewältigen zu können, müssen nach Ansicht des ADAC die **roten** Strecken mit höchster Priorität, **gelbe** mit hoher Priorität sechs- bzw. achtstreifig ausgebaut werden. **Blau** gefärbt sind diejenigen Abschnitte, die aller Voraussicht nach bis zum Jahr 2015 realisiert sind.



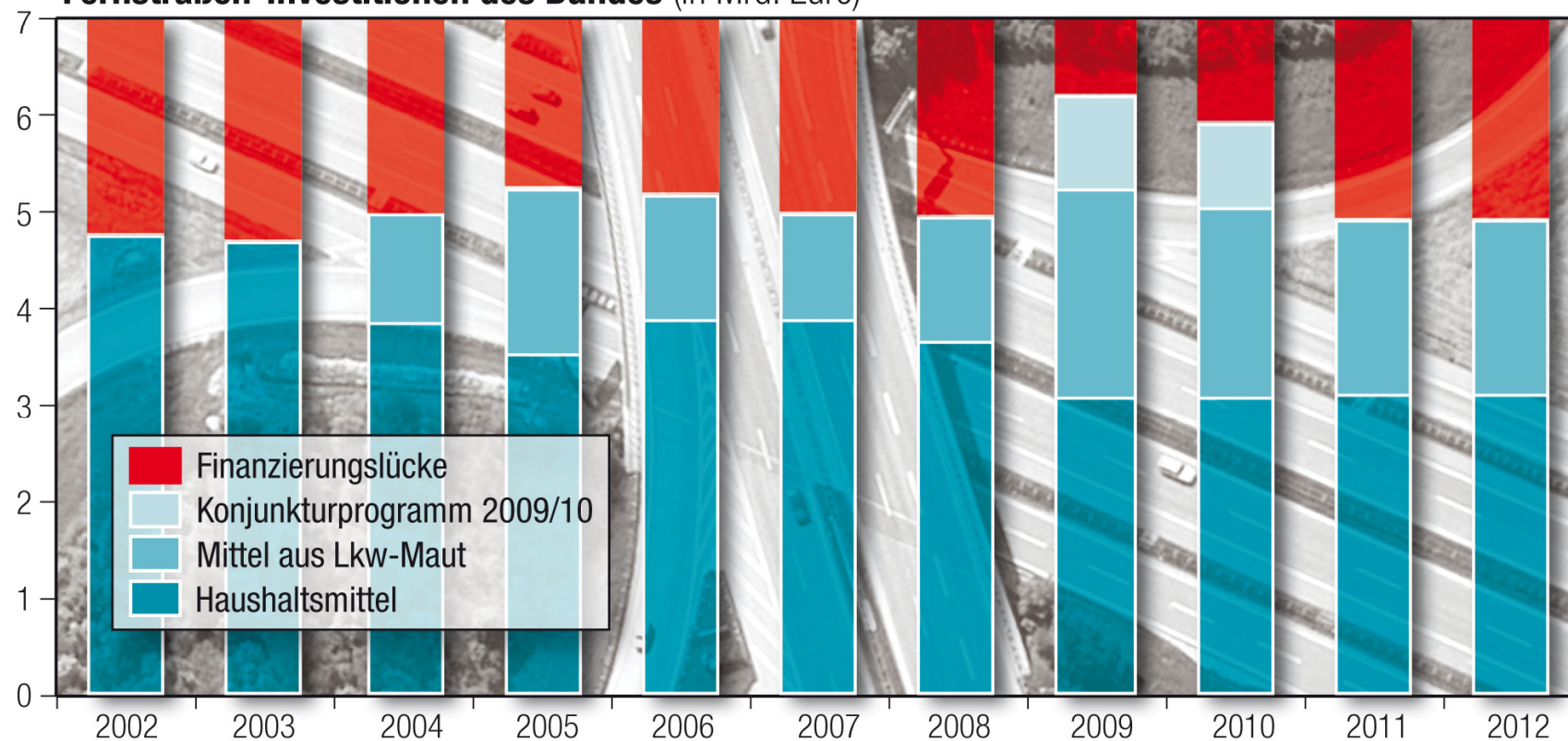
Zusätzlich zur vsl. Realisierung müssten bis 2015 rund 1.000 km bestehender Autobahnen ausgebaut werden (ITP-Studie 2008, im Auftrag des ADAC)

# Finanzierungslücke beim Fernstraßenbau

Der ADAC fordert: Sieben Milliarden Euro jährlich für die Fernstraßen

Um den Erhalt und Ausbau der Fernstraßen zu sichern, fordert der ADAC eine langfristige Aufstockung der Fernstraßen-Investitionen auf jährlich sieben Milliarden Euro. Dieser Wert wird jedoch auch mit den zusätzlichen finanziellen Mitteln aus den Konjunkturprogrammen der Bundesregierung nicht erreicht. Die seit 2004 fließenden Einnahmen aus der Lkw-Maut ersetzen lediglich die Mittel aus dem allgemeinen Haushalt.

**Fernstraßen-Investitionen des Bundes** (in Mrd. Euro)





# Gute Gründe für Reform der Finanzierung

- ✘ **Defizite der Haushaltsfinanzierung: Einnahme- und Ausgabeschwankungen**
  - **Jährlichkeit des Haushalts:** Leistungserbringung („Bauen“) wird durch starre Planungsrhythmen (Haushaltsjahr) in künstliche Phasen zerlegt.
  - **Unsicherheit der Mittelbereitstellung:** „Echtes“ Investitionsmanagement ist mangels Planbarkeit der Ausgaben kaum möglich.
  
- ✘ **Defizite der Auftragsverwaltung bei produktiver und allokativer Effizienz**
  - **Ausmaß allerdings schwierig abzuschätzen**
    - aber:** Abschaffung bzw. grundlegende Änderung der Auftragsverwaltung ist unrealistisch!
  - **Fokus auf Reformen im System!**
    - Bund sollte Bestellerposition einnehmen
    - Mehr Standardisierung und Vorgaben durch den „Eigentümer“ Bund
    - Stärkung des Know-how beim Bund
  
- ➡ **Neuordnung der Finanzierung muss mit Abgleich zu den Wirkungen auf die Auftragsverwaltung verbunden werden – rechtliche Restriktionen aus Art. 83 ff. GG sind zu beachten.**

## Gute Gründe für ein klares Nein zur Pkw-Maut (I)

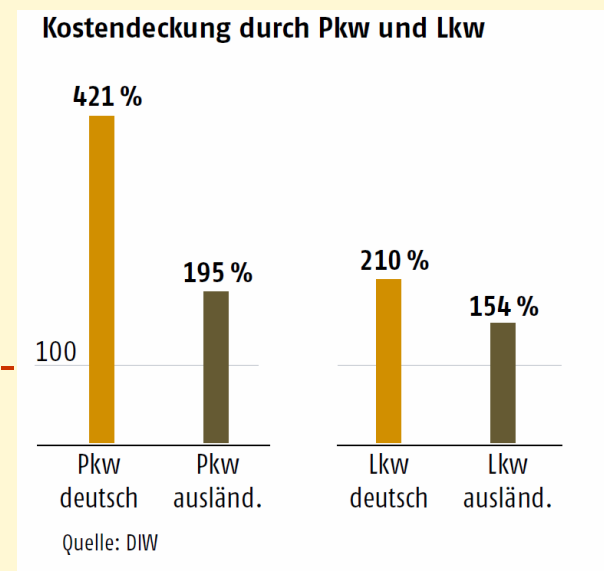
- ✘ **Europarecht: Finanzielle Mehrbelastung inländischer Nutzer**  
durch Diskriminierungsverbot für Ausländer zwangsläufig
- ✘ **Systemkosten (z.B. Erhebung, Kontrolle)**
  - mind. 10% der Einnahmen (Vignette)
  - mind. 20% (streckenabhängige Maut)
- ✘ **Aufkommensneutralität**
  - stark fraglich!
  - auch Gebühren müssen in den allgemeinen Haushalt fließen
- ✘ **Datenschutzproblematik**
  - elektronische Kennzeichenerfassung
  - Aufzeichnung von Bewegungsprofilen („Gläserner Autofahrer“)
- ✘ **Lenkungswirkung**  
bei Vignette kontraproduktiv



## DIW-Studie: Weiterhin hoher Wegekostendeckungsgrad beim Pkw

- Staatl. Einnahmen aus Bundesfernstraßen **3mal so hoch** wie Ausgaben
- Deutsche **Pkws** zahlen ihre **Infrastrukturkosten** auf Autobahnen **4fach!**  
→ Für jeden „Euro“ Infrastrukturkosten, die ein deutscher Pkw auf den Autobahnen verursacht, fließen 4,21 Euro an den Staat zurück!

- „Ausländer-Argument“ greift nicht:  
Ausländische Pkw...  
.. haben 5,2% Anteil am Gesamt-Pkw-Verkehr  
.. leisten 195% Überzahlung ihrer Wegekosten  
→ Einnahmen würden nicht einmal die Systemkosten der Gebührenerhebung decken!



# Angebotsorientierung vs. Nachfragerestriktionen

## ✘ Nachfragelenkung durch Verteuerung und Restriktionen:

- kann Kosten für Umwelt, Staus oder Unfälle senken
- **aber:** Nachfragelenkung ist volkswirtschaftlich nicht kostenlos zu haben!

## ✘ Angebotsorientierung bedeutet:

- Kapazitätserweiterungen und -erhaltung folgt verkehrlichem Bedarf
- optimierte Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur
- Förderung von technologischer Innovation und Marktdurchsetzung von verbrauchseffizienten und umweltfreundlichen Fahrzeugen
- Weiterentwicklung von Informations- und Kommunikationssystemen zur Steuerung der Verkehrsabläufe
- Steigerung der Verkehrssicherheit durch verbesserte Infrastruktur Fahrerausbildung und Fahrzeugtechnologie



# ADAC Lösungskonzept: Auto finanziert Straße

## 1) Realisierung von Projekten

### Erhaltung

Bedeutung unstrittig

### Ausbauvorhaben

Bedeutung unstrittig

### Neubauvorhaben

politische Komponente

## 2) Institutionelle Lösung für die Finanzierung

### Das ADAC Konzept „Auto finanziert Straße“ und Mehrjahresverträge

- Erstens:** Aus der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft wird eine Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft entwickelt.
- Zweitens:** Die Netto-Einnahmen aus der Lkw-Maut fließen vollständig in die Bundesfernstraßen (Finanzierungskreislauf).
- Drittens:** Die Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft erhält aus dem Bundeshaushalt einen bedarfsgerechten und zweckgebundenen Teil des Mineralölaufkommens zugewiesen.
- Viertens:** Mittels einer vertraglichen Vereinbarung, sog. Mehrjahresverträgen, werden die Finanzmittel über mehrere Haushaltsjahre verstetigt. Hierdurch wird eine Politische Selbstbindung erreicht.

## 3) Bundeshaushalt: Steuern und Abgaben der Nutzer

# Finanzierungskreislauf für die Bundesfernstraßen

## ✘ Zweckbindung eines Teils der Mineralölsteuer für die Straße

- Non-Affektationsprinzip? – ADAC-Gutachten: besitzt keinen Verfassungsrang
- Mineralölsteuer ist Äquivalent für die vom Kfz-Verkehr verursachten Kosten
- Mineralölsteuer wird Zweckgebunden verwendet: z.B. für den SPNV (6 Mrd. € Regionalisierungsmittel) und für das GVFG (1,2 Mrd. € für den ÖPNV)

→ Fehlender politischer Wille – nicht rechtliche Restriktionen

## ✘ Lkw-Mauteinnahmen für die Straße

- Zweckbindung in § 11 Abs. 1 ABMG **unzureichend**: für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur – **nur** überwiegend für den Bundesfernstraßenbau !
- Koalitionsvertrag zwischen Union und FDP: Finanzierungskreislauf Straße durch Zuweisung der netto Lkw-Mauteinnahmen

**Aber: Aufhebung jeder Zweckbindung durch einfaches Haushaltsgesetz möglich...**

# Mehrjahresverträge zur Sicherung der Finanzierung

**...Notwendig: Überjährige politische Selbstbindung** bzgl.  
Investitionsplanung und Finanzmittelbereitstellung  
→ **bisherige Rahmenplanung wird zu verbindlicher Finanzplanung**

## **✘ Vorbild – „Erhaltungs-LuFV“ im Eisenbahnwesen**

- 2,5 Mrd. € Bundesmittel zweckgebunden für Erhaltung auf 5 Jahre
- ADAC-Gutachten: Übertragbarkeit auf Bundesfernstraßen aus verfassungsrechtlicher Sicht gegeben

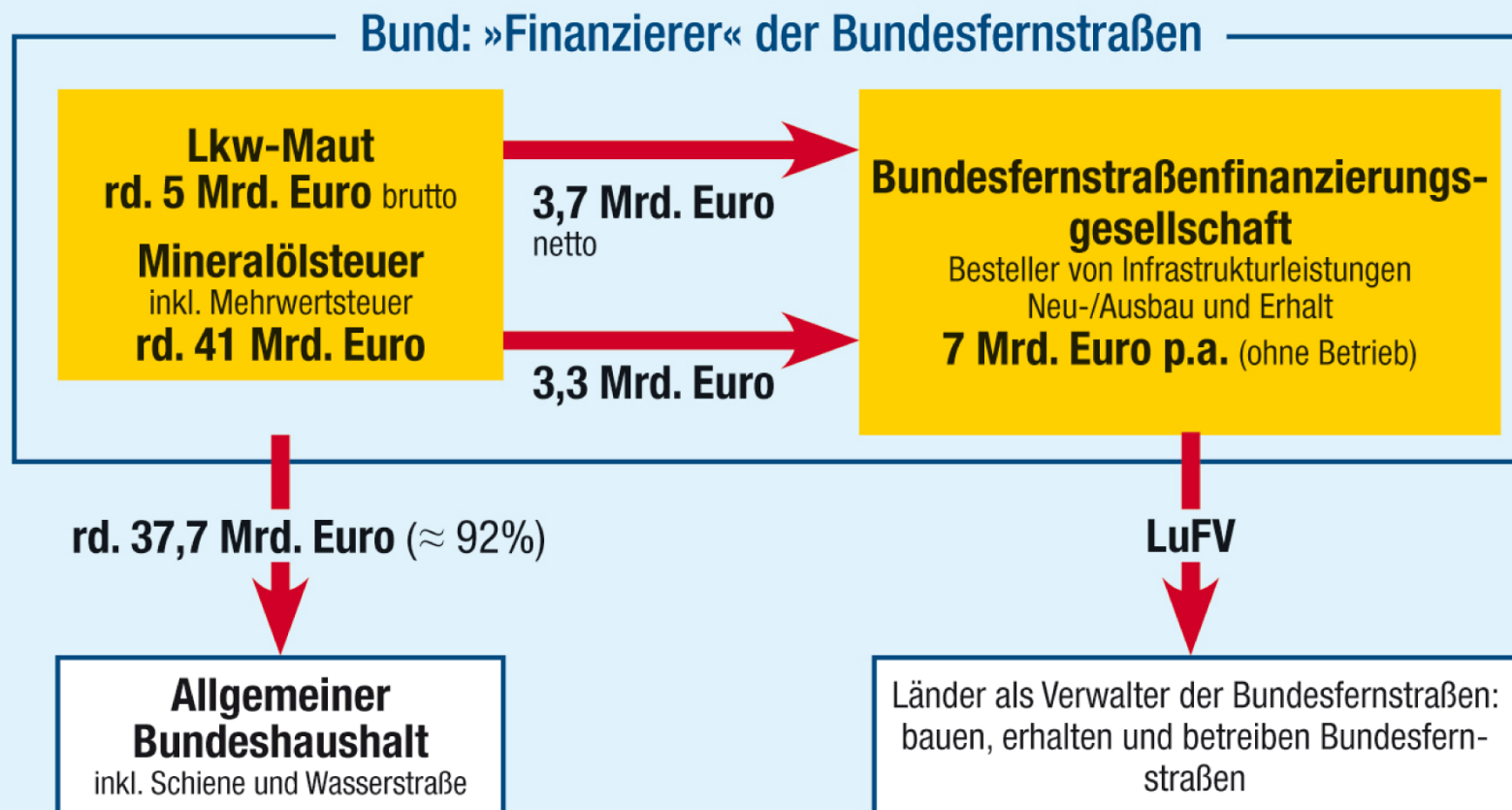
## **✘ Funktion:**

- Langfristige Finanzierungsperspektive für Ausbau und Erhaltung
- Steuerungsinstrument für effizientere Leistungserstellung
- Strategisches Investitionsmanagement
- Verbindliche Auswahl von Vorhaben

## ADAC-Konzept „Auto finanziert Straße“

die Lösung der Geldprobleme bei Bau und Erhalt der Fernstraßen

Fernstraßen werden nicht mehr aus dem allgemeinen Haushalt finanziert, sondern von einer Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft, die die Einnahmen aus der Lkw-Maut und einen Teil der Mineralölsteuer erhält. Insgesamt müssen jährlich sieben Milliarden Euro in den Fernstraßentopf. Die restliche Mineralölsteuer fließt in den allgemeinen Haushalt, unter anderem für Schiene und Wasserwege.



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Wolfgang Kugele  
Referent für Infrastrukturpolitik  
Am Westpark 8, 81543 München  
089 7676 2130, [wolfgang.kugele@adac.de](mailto:wolfgang.kugele@adac.de)**