

# Maut: Das Zukunftsmodell?

## Neue Geldquellen für Straßenverkehr

---

### Referenten:

Prof. Torsten R. Böger, VIFG

Dr. Michael C. Blum, Toll Collect

Dr. Markus Faber, Landkreistag Nordrhein-Westfalen

Matthias Woitok, Europäische Investitionsbank (EIB)

### Moderation:

Dr. Peter-Roman Persch, Partnerschaften Deutschland

---

Hauptsponsor

**OSRAM**  
Opto Semiconductors

Weitere Sponsoren

Berliner Beratungsdienste

 LEINEMANN PARTNER  
RECHTSANWÄLTE

**DOMBERT**RECHTSANWÄLTE

 meridiam  
infrastructure

**PSPC**

**SKE** GROUP  
Facility Management

 **GOLDBECK**

 Europäische  
Investitionsbank

 **TOLL COLLECT**  
service on the road

 **VBD**  
Beratungsgesellschaft  
für Behörden mbH

Eine Veranstaltung des  
**Behörden Spiegel**

**Prof. Torsten R. Böger, VIFG**

# Warum diskutieren wir die Ausweitung der Maut?

Wir erleben seit Jahren eine intensive Diskussion zum Thema Maut

Gründe:

- Unterfinanzierung
  - Knappe öffentliche Mittel
  - Schuldenbremse
  - Steigendes Verkehrsaufkommen im Personenverkehr und besonders im Güterverkehr

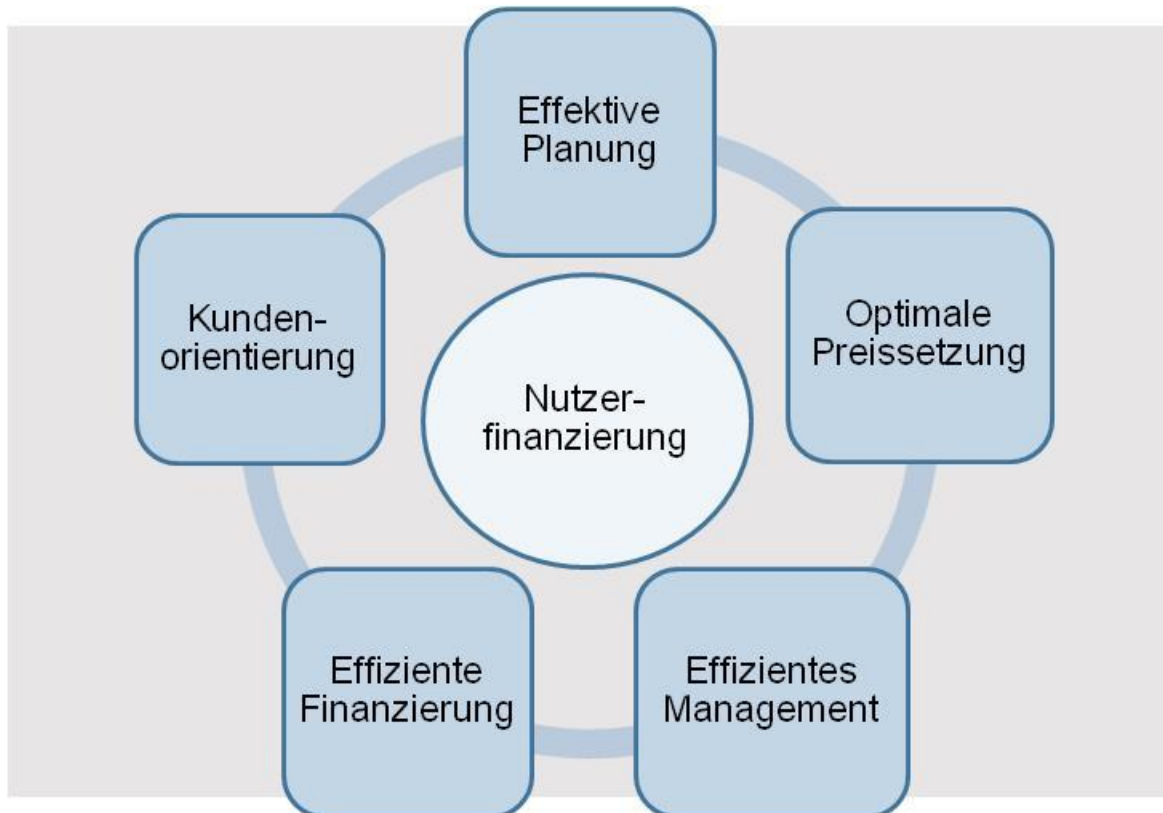
Ebenso auch:

- Effizienz bei der Straßenverkehrsinfrastrukturbereitstellung
  - Verknüpfung von Einnahmen- und Ausgabenseite: Einem gezahlten Entgelt muss eine angemessene Gegenleistung in Form eines leistungsfähigen Infrastrukturnetzes gegenüberstehen

 Nutzerfinanzierung: Berücksichtigung von Einnahmen- und Ausgabenseite

# Was kann ein Nutzerfinanzierungskreislauf leisten?

- Es geht um die Frage der effizienten Bereitstellung von Infrastruktur in einem Finanzierungskreislauf
- Die 5 „Verkehrsregeln“ der Nutzerfinanzierung:



# Vorbild ÖPP

Auf Projektebene wird bereits ein geschlossener Finanzierungskreislauf umgesetzt

- 6 erfolgreiche A-Modelle im Betrieb

Schaffung von Anreizen für den Privaten

- Zum schnellen und qualitativ hochwertigen Bauen
- Zur Implementierung eines effizienten Managements

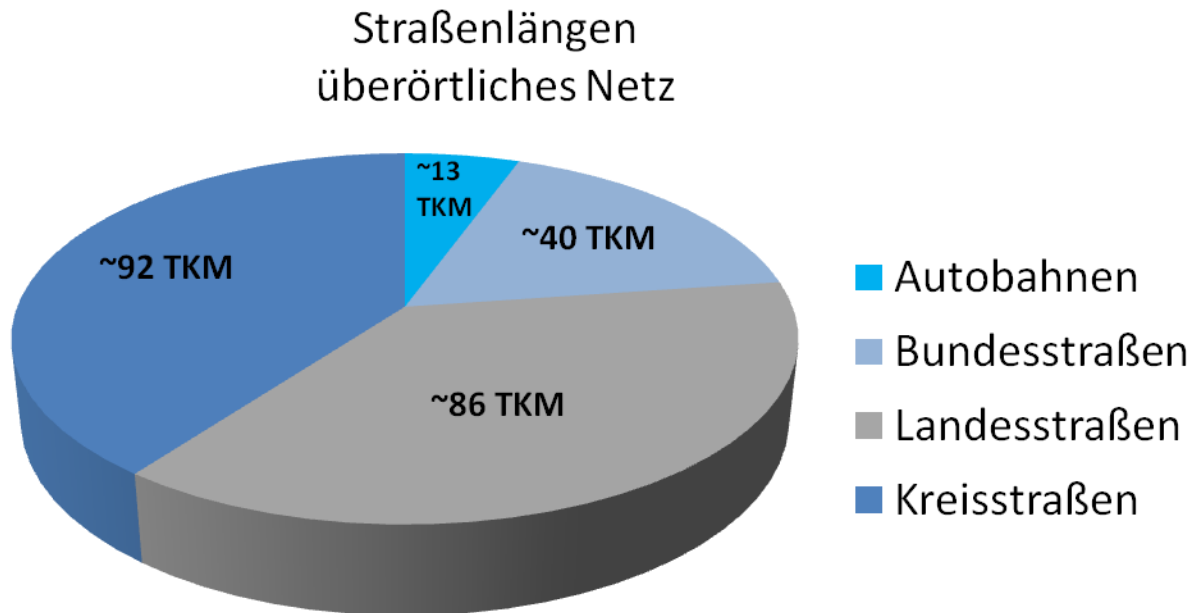
Konkrete Maßnahmen

- Verwendung eines betriebswirtschaftlichen Rechnungswesens, welches den Leistungserstellungsprozess transparent abbildet und steuerbar macht
- Zweckbindung der Mittel

**Dr. Markus Faber, Landkreistag NRW**

# Rahmenbedingungen I (am Beispiel Kreisstraßen)

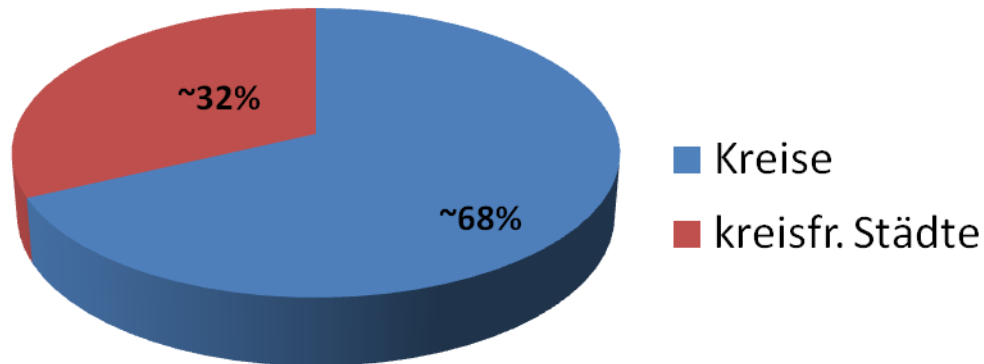
- Kreisstraßen – verkehrliche Bedeutung (bundesweit)



# Rahmenbedingungen II

- Kreisstraßen – Wirtschaftliche Rahmenbedingungen (am Beispiel NRW)

Verteilung Industriearbeitsplätze NRW





# Finanzielle Situation

- Investitionsbedarf für kommunale Straßen (insg.)
  - Studie Difu aus 2008 : 10,8 Mrd. (*bzw. 8,2 Mrd.*) €/Jahr
- Zunehmende fiskalische Restriktionen
  - Schuldenbremse Bund und Länder!
- Unsichere Zukunft Entflechtungsmittel für kommunale Verkehrsinvestitionen (> 2014, 2020)
  - Höhe bislang: 1,3355 Mrd. €/Jahr

# Finanzierungsfragen: Diskussion ohne Denkverbote

- **Verkehrliche** und **wirtschaftliche** Bedeutung kommunaler Straßen nutzerbezogen erfassen
- Anbindungsfunktion und regionale Erschließungsfunktion abbilden
- Erweiterung der jetzigen LKW Maut denkbar
  - auf überörtliche Straßen (wenn, dann eher umfassend)
  - mittelfristig auch für LKW ab 3,5 Tonnen andenken
  - unter Berücksichtigung externer Kosten nach Art. 7c RiL 1999/62/EG i.F.d. RiL 2011/76/EU

**Matthias Voitok, EIB**

# Langfristige Infrastrukturfinanzierungen und Maut?

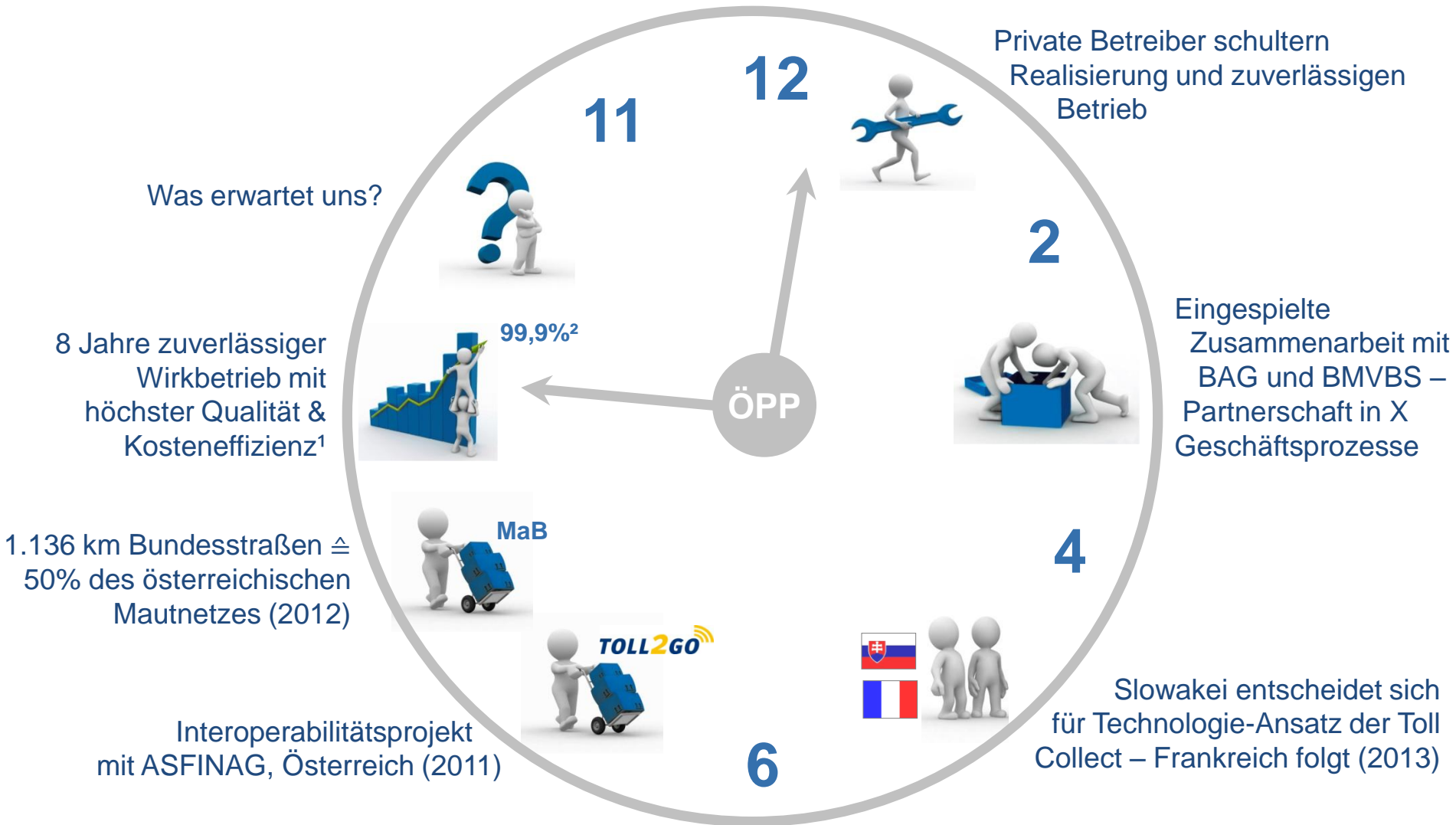
- Maut ist ein weitläufig angewandtes Konzept der Endnutzereinbindung (USA, Frankreich, UK, Polen, Spanien, Italien etc.)
- Im angemessenen Rahmen kann Maut generationenübergreifende Finanzierungen erlauben
- Eingebunden in langfristige Finanzierungsmodelle kann es die Bezahlbarkeit von Infrastrukturen sichern
- Möglichkeit eines angemessenen Risikotransfers in PPP-Modellen
- PPP-Lösungen müssen die Übernahme von Verkehrsrisiken angemessen bewerten

# Nur langfristige Finanzierungen können Vorteile von Maut garantieren

- Für die Nutzung der Vorteile von Risikotransfers in PPP-Modellen ist eine langfristige Finanzierung unabdingbar
- Der regulatorische und wirtschaftliche Rahmen für Banken reduziert Laufzeiten klassischer Bankdarlehen und erhöht die Kreditmargen
- Institutionelle Investoren (Versicherer, Pensionsfonds) haben Liquiditäten und brauchen langfristige Anlagemöglichkeiten
- Im Rahmen der EU 2020 Project Bond Initiative werden EIB/EU durch gezielte Risikoübernahme versuchen, institutionellen Investoren die langfristige Finanzierung von Infrastrukturen zu ermöglichen

# **Dr. Michael C. Blum, Toll Collect**


# ÖPP – Grundlegung für eine Maut mit Zukunft

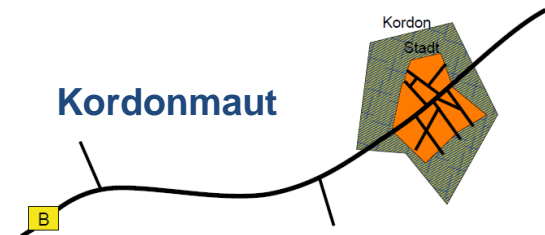


<sup>1</sup> Toll Collect fakturierte 11,2% der Mauteinnahmen im Geschäftsjahr 2010/2011

<sup>2</sup> Gesamterfassungsquote im Geschäftsjahr 2010/2011

# Mautausdehnung braucht Innovationspotential und Betriebserfahrung gleichermaßen

- Internationaler Trend zum Einbezug nachgeordneter Netze 
- Auch in Deutschland evaluieren Experten die Ausweitung in zusätzliche Netzteile



## Werkstattbericht zur Machbarkeit:

- Automatische Modellierung ermöglicht effiziente Bemautung von deutlich mehr Netz
- Satellitenmaut bei Qualitätsanforderungen des Betreibervertrages technisch beherrschbar
- Eine Kordonmaut mit unterschiedlichen Variationen ermöglicht neben Einnahmen zusätzliche Lenkungseffekte im urbanen Raum



# Podiumsdiskussion

## Maut: Das Zukunftsmodell?

Neue Geldquellen für Straßenverkehr

---

### Referenten:

Prof. Torsten R. Böger, VIFG

Dr. Michael C. Blum, Toll Collect

Dr. Markus Faber, Landkreistag Nordrhein-Westfalen

Matthias Woitok, Europäische Investitionsbank (EIB)

### Moderation:

Dr. Peter-Roman Persch, Partnerschaften Deutschland