

## Kurzfassung

Die „Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ („Pällmann-Kommission“) hat im Jahr 2000 eine latente Finanzierungslücke von mindestens 4 Mrd. EUR p.a. bei den Bundesverkehrswegen benannt. Das Ergebnis sei eine bereits bedrohliche „Instandhaltungskrise“ und Beweis dafür, dass die traditionelle Finanzierung sich als nicht (mehr) geeignet erwiesen habe, die qualifizierte Erhaltung und erforderliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sicher zu stellen. Die Kommission war überzeugt, dass dies nicht nur für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes zutrifft, sondern ebenso für die der Länder und Kommunen. Die dringende Empfehlung eines Paradigmenwechsels hin zur Nutzerfinanzierung wurde seinerzeit allseits begrüßt; die Umsetzung ist aber nur marginal erfolgt. Die politische Handhabung der Einnahmen aus der Lkw-Maut hat dieses „window of opportunity“ bereits 2005 wieder geschlossen. Allein bei den Bundesfernstraßen ist seit 2000 eine zusätzliche kumulierte Finanzierungslücke in der Größenordnung von mindestens 20 Mrd. EUR entstanden. Eine weitere dynamische Vergrößerung der Lücke ist wahrscheinlich – es sei denn, der Paradigmenwechsel wird schnellstmöglich tatsächlich eingeleitet. In dem Beitrag werden Vorteile, Potenziale, Optionen und Grenzen der Nutzerfinanzierung aufgezeigt – bezogen auf alle Verkehrsträger (Schwerpunkt Straßensektor). Hinterfragt werden in diesem Zusammenhang u.a. die PPP-Modelle, die Projektauswahl (Bewertungsverfahren) sowie die Internalisierung der externen Kosten.

Dr.-Ing. Andreas Kossak