

# BINNENWASSERSTRASSENPOLITIK

*Systemmängel und Reformvorschläge*

von

Prof. Dr. WALTER HAMM

und

Dr. WOLFGANG NEUMANN



DUNCKER & HUMBLOT · BERLIN

# INHALTSVERZEICHNIS

## Vorwort

9

## ERSTER TEIL

### Voraussetzungen und Maximen für eine rationale Wasserstraßen-Investitionspolitik

<i>I. Ursachen einer unterschiedlichen Beurteilung von Binnenwasserstraßenbauten</i> .....	11
<i>II. Kosten-Nutzen-Analysen als Instrument staatlicher Entscheidungsfindung</i> .....	22
1. Öffentliche Investitionsentscheidungen und Kosten-Nutzen-Untersuchungen .....	22
a) Die betriebswirtschaftliche Investitionsentscheidung .....	22
b) Die staatliche Investitionsentscheidung .....	23
2. Die Effizienz staatlicher Maßnahmen .....	24
3. Rationale staatliche Entscheidungen durch Kosten-Nutzen-Untersuchungen .....	29
4. Staatliches Zielsystem und Kosten-Nutzen-Untersuchungen — dargestellt am Beispiel von Binnenwasserstraßen-Investitionen .....	29
a) Die eindimensionale staatliche Zielfunktion .....	29
b) Die mehrdimensionale staatliche Zielfunktion ....	32
aa) Handhabung der Kosten-Nutzen-Untersuchung in Abhängigkeit von der Zielformulierung ...	32
bb) Kriterien für die Berücksichtigung von Effizienz- und Verteilungszielen in Kosten-Nutzen-Analysen .....	34
5. Das Investitionskriterium .....	39
a) Gesamtwirtschaftliche Effizienz als einziges Untersuchungsziel .....	39
aa) Die Diskontierungsmethode .....	40
bb) Die interne Zinsfußmethode .....	42
b) Effizienz und Einkommensumverteilung (Nebenbedingung) als Untersuchungsziel .....	49
6. Ermittlungs- und Bewertungsprobleme .....	51
7. Grenzen der Kosten-Nutzen-Analyse .....	57

<b>III. Wirkungen von Binnenwasserstraßen-Investitionen und ihre Erfassung in Kosten-Nutzen-Untersuchungen</b> .....	61
1. Steuerung der Weeginvestitionen .....	61
2. Wirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Wachstum	63
(1) Die Veränderung der Produktivität im Verkehr	63
a) Die Ermittlung der Transportkostensparnisse	64
aa) Die Bedeutung der Wegeabgaben für die Investitionsrechnung .....	66
bb) Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrundsatz als Kriterium für die Bestimmung der in Wirtschaftlichkeitsberechnungen anzunehmenden Wegebenutzungsentgelte .....	68
cc) Die Veränderung der variablen Kosten als Grundlage der Berechnung von Transportkostensparnissen? .....	71
dd) Der langfristige Zusatzkostenvergleich als geeignetes Kriterium zur Ermittlung volkswirtschaftlicher Transportkostensparnisse .....	74
b) Finanzielle Auswirkungen auf andere Verkehrsunternehmen .....	78
aa) Steigerungen der Transportnachfrage und Gewinneinbußen durch Verkehrsverlagerungen .....	79
bb) Die Berechnung der durch Verkehrsverlagerungen entstehenden finanziellen Verluste .....	81
cc) Die Erfassung der durch Transportverlagerungen verursachten finanziellen Verluste in Effizienzuntersuchungen .....	84
dd) Gewinneinbußen und Kapitalverluste in regionalpolitisch orientierten Wirtschaftlichkeitsberechnungen .....	87
(2) Außerverkehrsliche Wachstumswirkungen .....	89
3. Die Berücksichtigung der nicht in die Wirtschaftlichkeitsberechnung aufgenommenen Nutzen und Kosten	92
<b>IV. Zusammenfassung</b> .....	93

## ZWEITER TEIL

**Leitlinien für investitions-  
und abgabenpolitische Entscheidungen**

	97
<b>I. Wegeausgaben als Quelle von Wettbewerbsverzerrungen im Verkehr</b> .....	<b>99</b>
1. Wann liegen Wettbewerbsverzerrungen vor? .....	100
2. Neuinvestitionen in Wasserstraßen als Ursache von Wettbewerbsverzerrungen .....	100
a) Wettbewerbsverzerrungen durch den Bau neuer Wasserstraßen .....	101
b) Wettbewerbsverzerrungen durch den Ausbau bestehender Wasserstraßen .....	103
3. Wettbewerbsverzerrungen durch Betriebs-, Erneuerungs- und Unterhaltungskosten .....	104
4. Politisch motivierte Wegeausgaben als Ursache von Wettbewerbsverzerrungen .....	106
a) Gefahren willkürlicher politischer Ausgabenentscheidungen .....	107
b) Unterschiedliche politische Nutzen konkurrierender Wegeprojekte .....	110
c) Regionalpolitik mit Wegeinvestitionen .....	112
5. Möglichkeiten einer Neutralisierung nachteiliger Folgen von Fehlinvestitionen .....	117
<b>II. Wegebenutzungsabgaben als Quelle von Wettbewerbsverzerrungen im Verkehr</b> .....	<b>118</b>
1. Institutionelle und rechtliche Fragen der Gleichbehandlung von Wegebenutzern .....	118
a) Unterschiedliche Verwaltung der Wegenetze ....	118
b) Unterschiedlicher Einfluß der Wegebenutzer auf Ausgabenentscheidungen .....	121
c) Unterschiedliche Finanzierung von Wegeausgaben	122
d) Unterschiedlicher Kostencharakter von Benutzungsentgelten .....	122
e) Unterschiedliche Verfahren der Entgeltbestimmung	124
f) Möglichkeiten einer institutionellen Gleichbehandlung .....	125

2. Konzeptionen für eine wettbewerbskonforme Abgabenpolitik .....	127
a) Grundfragen der Preisbildung auf dem Gebiet der Wegebenutzung .....	127
b) Kostenpreise für die Wegebenutzung .....	129
c) Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrswege .....	136
d) Gleichmäßige anteilige Deckung der Wegekosten .....	137
e) Marktpreise statt Kostenpreise .....	141
f) Kostenrechnerische Entscheidungsgrundlagen für Wegebenutzungspreise .....	146
g) Grundsätze für eine wettbewerbskonforme Abgabenpolitik .....	150
h) Verhältnis der Schifffahrtabgaben zu anderen Wegebenutzungsentgelten .....	157
i) Stufenplan für die Verwirklichung eines wettbewerbskonformen Systems von Wegebenutzungsentgelten .....	163
<i>III. Zusammenfassung und verkehrspolitische Schlußfolgerungen</i> .....	164
LITERATURVERZEICHNIS .....	177
NAMENVERZEICHNIS .....	185
STICHWORTVERZEICHNIS .....	187