

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-Investitions politik

| | |
|--|----|
| <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 |

| | |
|--|----|
| III. Wirkungen von Binnenwasserstraßen-Investitionen und ihre Erfassung in Kosten-Nutzen-Untersuchungen | 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 |
| IV. Zusammenfassung | 93 |

ZWEITER TEIL

**Leitlinien für investitions-
und abgabenpolitische Entscheidungen**

| | |
|--|------------|
| | 97 |
| I. Wegeausgaben als Quelle von Wettbewerbsverzerrungen im Verkehr | 99 |
| 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 |
| II. Wegebenutzungsabgaben als Quelle von Wettbewerbsverzerrungen im Verkehr | 118 |
| 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 |