BEITRÄGE

AUS DEM INSTITUT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT
AN DER UNIVERSITÄT MÜNSTER

HERAUSGEGEBEN VON HANS-JÜRGEN EWERS

Heft 134

Hans-Jürgen Ewers
Hansjörg Rodi

Privatisierung der Bundesautobahnen

Volkswirtschaftliche Bibliothek

VANDENHOECK & RUPRECHT IN GÖTTINGEN
1995

Inhaltsverzeichnis

Seite

Abbildungsverzeichnis 6
Einleitung 7
I. Bundesautobahnen: Begriffsabgrenzung und gegenwärtige Organisation 10
II. Privatisierung 13
A. Der Privatisierungsbegriff und Formen der Privatisierung 13
B. Ziele der Privatisierung 16
C. Privatisierungskriterien 21
III. Die ökonomischen Besonderheiten des Gutes "Bundesautobahnen": Marktversagen als Privatisierungshemmnis? 26
A. Externe Effekte 26
1. Negative externe Effekte 26
2. Positive externe Effekte 29
B. Unteilbarkeiten 32
1. Sinkende Durchschnittskosten 32
2. Economies of Scope 34
3. Bundesautobahnen: Ein bestreitbarer Markt? 35
4. Zur Relevanz der Substitutionskonkurrenz 36
5. Wohlfahrtsoptimale Preissetzungen auf Autobahnen 39
C. Anpassungsmängel 44
D. Informationsmängel 45
E. Schlußfolgerungen über den Umfang der Privatisierung 46
IV. Privatisierungsmodelle 46
A. Aktuell diskutierte Privatisierungsmodelle in Deutschland 46
1. Das Leasingmodell 46
2. Das sogenannte Konzessionsmodell 47
3. Das Betreibermodell 48
B. Ausländische Erfahrungen mit Betreibermodellen 49
1. Italien 49
2. Frankreich 50
3. Großbritannien 51
4. Zusammenfassung 52
C. Privatisierungsmodelle aufgrund der theoretischen Analyse 53
1. Teilprivatisierung 54
2. Konzessionsmodell 55
3. Formelle Privatisierung 55
4. Materielle Privatisierung des gesamten Netzes und Preisregulierung 56
5. Die staatliche nutzergesteuerte Autobahngesellschaft 56
6. Die private nutzergesteuerte Autobahngesellschaft 57
V. Beurteilungskriterien für die vorgestellten Modelle 57

Seite

VI. Beurteilung der Privatisierungsmodelle 61
A. Teilprivatisierung 61
1. Teilmodell A: Private Finanzierung und direkte Benutzergebühren (Betreibermodell) 62
2. Teilmodell B: Private Finanzierung und "shadow tolls" (Mischmodell).... 67
3. Teilmodell C: staatliche Finanzierung und Ausschreibung der übrigen Funktionen 70
B. Konzessionsmodell..... 72
C. Formelle Privatisierung 75
D. Materielle Privatisierung des gesamten Netzes und Preisregulierung 83
E. Die staatliche nutzergesteuerte Autobahngesellschaft..... 90
F. Die private nutzergesteuerte Autobahngesellschaft 98
G. Zusammenfassende Beurteilung der vorgestellten Modelle 105
VII. Ein Stufenplan für die Privatisierung der Autobahnen 107
A. Erste Stufe: Teilprivatisierung 108
B. Zweite Stufe: Die staatliche nutzergesteuerte Autobahngesellschaft..... 110
C. Dritte Stufe: Die private nutzergesteuerte Autobahngesellschaft..... 111
Zusammenfassung 112
Literaturverzeichnis 117
Anhang: Juristische Kurzexpertise 123

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Struktur der Studie "Privatisierung der Autobahnen" 9
Abb. 2 Unterschiedliche Formen der Privatisierung..... 13
Abb. 3: Zur Bedeutung von allokativer Effizienz..... 16
Abb. 4: Prüfschema zur Herleitung des optimalen Privatisierungsgrads 25
Abb. 5: Struktur der Analyse positiver externer Effekte von Autobahnen 29
Abb. 6: Die Auswirkung sinkender Durchschnittskosten im natürlichen Monopol auf die allokative Effizienz 33
Abb. 7: Wohlfahrtsverluste im natürlichen Monopol bei unterschiedlichen Preiselastizitäten der Nachfrage 37
Abb. 8: Alternative Preisstrategien im natürlichen Monopol..... 39
Abb. 9: Wohlfahrtsverlust im natürlichen Monopol bei Durchschnittskostenpreisen 41
Abb. 10: Wohlfahrtsverluste im natürlichen Monopol bei unterschiedlichen Preiselastizitäten der Nachfrage und Durchschnittskostenpreisen 42
Abb. 11: Überblick über die Beurteilungskriterien..... 60
Abb. 12: Organisationstruktur der staatlichen nutzergesteuerten Autobahngesellschaft..... 92
Abb. 13: Organisationstruktur der privaten nutzergesteuerten Autobahngesellschaft..... 99
Abb. 14: Beurteilungsmatrix der einzelnen Modell 106