



Entstaatlicht unsere Straßen!
Dann hätten Verkehrssteuern
keine Berechtigung mehr.“

Oliver Knipping, Vorstand des
Berlin Manhattan Instituts für
Unternehmerische Freiheit



Provokateur **Oliver Knipping**, Ökonom

Alle Jahre wieder ... Wer freut sich nicht auf die bevorstehenden Feiertage im Kreise der Familie und den wohlverdienten Weihnachtsurlaub? Doch schon beim Gedanken an die auf deutschen Straßen üblichen Weihnachtsstaus dürfte die Festtagslaune bei vielen verfliegen. Spätestens wer sich im Schnecken tempo durch kilometerlange, häufig verwaiste Baustellen zwingen muss, wird sich die Frage stellen: Werden Ressourcen hier optimal genutzt?

Allein schon die immensen volkswirtschaftlichen Kosten, die durch Unfälle, Verspätungen, Stress und Umweltbelastungen verursacht werden, sollten Grund genug für eine Optimierung des Fernstraßennetzes sein. Doch welchen Beitrag leistet der Staat dafür? Und könnte dieser Beitrag nicht ebenso gut oder besser von privaten Unternehmern erbracht werden? Wie könnte ein marktwirtschaftliches Straßennetz aussehen, jenseits von Kfz-, Öko- und Mineralölsteuern sowie politisch verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen?

Autobahnen, Bundes-, Land- und kommunale Straßen sollten über Aukti-

onen an private Betreiber übertragen werden, damit sie privatwirtschaftlich organisiert werden können. Unternehmen sollten die Verantwortung für Betrieb, Instandhaltung und Neubau der Straßennetze erhalten. Auch über die Art der Finanzierung sollten die Betreiber selbst entscheiden.

Straßen können über Werbeplakate, elektronische Werbung oder auch über Sponsoren – wie heute bereits bei Fußballstadien üblich – finanziert werden. Die Betreiber können auch auf GPS-basierte Abrechnungssysteme zurückgreifen. Autofahrer würden dann nur noch für tatsächlich beanspruchte Streckenabschnitte zahlen, eventuell je nach Tageszeit und Verkehrsaufkommen zu unterschiedlichen Tarifen. So ließen sich Verkehrsströme auch effizient lenken.

Kfz-, Öko- und Mineralölsteuer hätten dann keine Existenzberechtigung mehr. Während der Staat dank dieser Steuern plus der Mehrwertsteuer heute je nach aktuellem Kraftstoffpreis etwa zwei Drittel der Beträge unserer Tankrechnungen kassiert, gehören diese Steuern in einem entstaatlichten Stra-

ßensystem ersatzlos gestrichen. Einnahmen würde der Staat nur noch über die Besteuerung der Gewinne der Eigentümer der Straßen erzielen.

Den Aufschrei male ich mir bereits aus: Im Gegensatz zu privaten Unternehmern handle der Staat schließlich im Interesse des Gemeinwohls. Eine Behauptung, die den Realitätscheck nicht besteht. Staatliche Monopole bedienen allzu oft andere Interessen als die des gern zitierten Gemeinwohls. Davon abgesehen: Was ist das Gemeinwohl?

Nur Unternehmen, die im Wettbewerb stehen, werden ihren Kunden Verkehrsleistungen bieten, die diese tatsächlich haben wollen. Der Innovationsfähigkeit zu eisfreien oder beleuchteten, getrennten Lkw- oder automatisierten Hochgeschwindigkeitstraßen sind dann nur noch unternehmerische und technische Hürden gesetzt.

Eine umfangreiche Studie zur privaten Bereitstellung von Straßen von Oliver Knipping und Richard Wellings wird 2011 vom britischen Institute of Economic Affairs veröffentlicht (www.iea.org.uk).

Widerworte ...

» Die Haushaltskrise darf kein Argument für den Ausverkauf des Tafelsilbers sein.“

Wolfgang Rose, Hamburger
Chef der Gewerkschaft Verdi

» Privatisierung bedeutet weniger Straßen im flachen Land und höhere Kosten für alle.“

**Ulrich Klaus
Becker**, ADAC-
Vizepräsident für
Verkehr



» Privatisierte Straßen lohnen sich für die Betreiber nur bei möglichst viel klimaschädlichem Verkehr.“

Dieter Engels, Präsident
Bundesrechnungshof