

Drei Szenarien – und die Bewertung der Bodewig-Kommission

		Szenario 1 Weiterentwicklung der Auftragsverwaltung (intern)	Szenario 2 Kombination der Weiterentwicklung der Auftragsverwaltung mit einer zentralen Finanzierungsgesellschaft (intern/extern)	Szenario 3 Bündelung der Aufgaben in einer bundeseigenen Gesellschaft für Autobahnen (extern)	
Prozessablauf	Optimierungspotentiale für				
	- Bund	● ●	● ● ●	● ● ● ●	
	- Länder	● ● ●	● ● ● ●	●	
	- Dritte (andere Baulastträger)	●	● ●	●	
	Übertragbarkeit auf - andere Baulastträger - Netze				
			● ●	● ● ●	●
		●	● ● ● ●	● ● ●	
	Zeitgewinn	● ● ●	● ● ●	● ●	
Kostenersparung Steuerzahler/ Nutzer	● ● ●	● ● ●	● ●		
Organisationsstruktur	Vermeidung von Doppelstrukturen	● ●	● ● ●	●	
	Einbindung privater/ Dritter	● ●	● ● ●	● ● ●	
	Effizienzgewinne BAB	● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ● ●	
	Effizienzgewinne Gesamtnetz	● ● ●	● ● ●	● ●	
	Vermeidung personalwirtschaftlicher Lasten ²⁸	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	●	
	Beteiligung der Länder	● ● ● ●	● ● ● ●	²⁹	
	Grundgesetzänderung nicht erforderlich	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	●	
Finanzierungsstruktur	Refinanzierungsstruktur	●	● ● ● ●	● ● ● ●	
	parlamentarische Kontrolle	● ●	● ● ●	● ● ●	
	Vermeidung von Schattenhaushalten	● ● ● ●	³⁰	●	
	gleichberechtigte Finanzierung BAB und BStr.	● ● ●	● ● ● ●	● ●	
Mittelherkunft	auskömmliche Mittelbereitstellung BAB	● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ● ●	
	auskömmliche Mittelbereitstellung Gesamtnetz	●	● ● ● ●	●	
	passgenaue Mittelverfügbarkeit BAB	● ●	● ● ●	● ● ● ●	
	passgenaue Mittelverfügbarkeit Gesamtnetz	●	● ● ●	●	
Erfüllungsgrad: ● gering - ●●●●● sehr hoch					

Quelle: Szenarien – Bericht der Bodewig II – Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“

²⁸ : z.B. Pensionsrückstellungen, arbeitsrechtliche Konsequenzen

²⁹ : ist aus den bislang vorliegenden Informationen nicht hinreichend bewertbar

³⁰ : abhängig von der jeweiligen Konstruktion