

8. INFRASTRUKTUR

8.1 Infrastrukturfinanzierung

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist unverzichtbar für die Mobilität der Menschen, aber auch für eine funktionierende Volkswirtschaft und somit für Wirtschaftswachstum. Deutschland als bedeutender Wirtschafts- und Industriestandort in der Mitte Europas ist auf leistungsfähige Verkehrswege und intelligente Mobilitäts- und Logistikkonzepte angewiesen.

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist an vielen Stellen sanierungsbedürftig. Brücken, Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sind teilweise stark beschädigt und marode und bedürfen dringend einer Sanierung. Hier offenbart sich das Problem der chronischen Unterfinanzierung. Für den Erhalt, Betrieb und die Sanierung der bestehenden Straßen, Schienen und Wasserwege muss die Finanzierung gewährleistet sein. Sonst droht ein fortschreitender Substanzverzehr der Verkehrsinfrastruktur.

Der finanzpolitische Spielraum für mehr Zukunftsinvestitionen in intelligente Infrastruktur und öffentliche Daseinsvorsorge muss aufgestockt werden. Umbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur müssen so ausgestaltet werden, dass die Kosten für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung nach sozialen und ökologischen Kriterien gerecht verteilt werden. Qualität und Quantität der Finanzierungsstruktur sowie die Organisationsform der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung bedürfen der Überprüfung und der Neuorganisation.

Angesichts der öffentlichen Diskussion um eine Verkehrswende, der bereits erwähnten Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur und des sog. Nachholbedarfs bedarf es eines soliden Konzepts einer Vision von Mobilität. Diese Vision muss sich an dem Prinzip der Nachhaltigkeit sowie der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse orientieren. Zudem sollten bei der Erstellung eines neuen Konzepts für die Finanzierung der Infrastruktur folgende Faktoren Berücksichtigung finden:

- Erhalt und Sanierung vor Neubau,
- Neubau nur zur Beseitigung bestehender Engpässe,
- Erhöhung der Effizienz beim Mitteleinsatz,
- Sozialverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Bezahlbarkeit,
- Einbeziehung externer Kosten,⁴⁶
- Stärkung der klima- und umweltfreundlichen Verkehrsträger und
- Berücksichtigung des demografischen Wandels.

Der ACE hält grundsätzlich an der Infrastrukturfinanzierung über Haushaltsmittel fest, weil sie für eine am Einkommen orientierte Belastung sorgt. Darüber hinaus schlägt der ACE eine Ergänzung um Elemente der Nutzerfinanzierung vor. Damit sind keine geschlossenen Finanzierungskreisläufe der einzelnen Verkehrsträger gemeint. Neben der Sicherung der Finanzierung lässt dieses Prinzip eben auch eine ökologische Steuerung zu. Durch Nutzerfinanzierung lassen sich interne wie externe Kosten von Verkehr verursachergerecht decken. Mit dem Prinzip der Nutzerfinanzierung kann dort reinvestiert werden, wo der höchste gesellschaftliche Nutzen erzielt wird. „Verkehr finanziert Verkehr“ ist eine Voraussetzung für den Umbau der Verkehrsinfrastruktur für ein integriertes, klimagerechteres Verkehrssystem.

Bei der Nutzerfinanzierung „Verkehr finanziert Verkehr“ erfolgt die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (Bau, Erhaltung, Betrieb) durch die Nutzer der Verkehrsinfrastruktur. Die Nutzerinnen und Nutzer zahlen dabei ein Nutzungsentgelt, das von der Nutzungsintensität abhängt (z.B. Preis je Kilometer). Dabei müssen die Entgelte so festgesetzt sein, dass der durchschnittlichen Autofahrerin und dem durchschnittlichen Autofahrer keine Mehrkosten im Vergleich zur heutigen Kfz-Steuer entstehen. Die Mobilitätskosten von Haushalten mit durchschnittlichen oder geringen Einkommen dürfen sich nicht erhöhen. Das heißt, es besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Benutzung der Infrastruktur, der Bezahlung eines Nutzungsentgeltes und der Verwendung dieser Einnahmen, um den Erhalt der Infrastruktur zu gewährleisten.

Bei dem vorgeschlagenen Konzept „Verkehr finanziert Verkehr“ zahlen sämtliche Nutzerinnen und Nutzer der Infrastruktur (Straße, Wasser, Schiene, Luft) in einen Topf, aus dem schließlich nach einem bestimmten Verteilungsschlüssel die Mittelvergabe erfolgt. Die eingenommenen Gelder werden zweckgebunden für die Verbesserung des Verkehrsangebots genutzt. Dadurch wird ein direkter Bezug zwischen Benutzung, Bezahlung und Verwendung der Mittel hergestellt. Dabei zahlen alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nach den gleichen Prinzipien. Zudem wird durch das Konzept „Verkehr finanziert Verkehr“ vermieden, dass die einzelnen Verkehrsträger – nach fragwürdigen Kriterien – nebeneinander geplant und entwickelt werden.

⁴⁶ Unter externen Kosten werden die Kosten verstanden, die von der Allgemeinheit getragen werden. Die bekanntesten sind die durch den Ausstoß von Luftschadstoffen, Klimagasen oder Lärm anfallenden Umwelt- und Gesundheitskosten sowie Unfallkosten.



GEBÜHREN FÜR KURZZEIT-PARKEN IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH

	
Cottbus	1,00 €/h
München	2,60 €/h
Stuttgart	4,02 €/h
	
Kopenhagen	4,70 €/h
Amsterdam	5,00 €/h
Stockholm	5,29 €/h

Grafik 11: Gebühren für Kurzzeitparken im europäischen Vergleich

Durch die Nutzerfinanzierung lässt sich das Verhalten der Menschen sowie Unternehmen in Richtung umweltverträglicherer Entscheidungen beeinflussen. Sie kann als Steuerungsinstrument für die Verkehrsverlagerung, -vermeidung und -lenkung sowie zur Effizienzverbesserung und Flottenerneuerung beitragen. Denn: Derjenige, der viel und mit einem schweren Fahrzeug fährt, zahlt mehr als derjenige, der weniger fährt und mit einem emissionsarmen Fahrzeug unterwegs ist. Suchverkehr ortsunkundiger Verkehrsteilnehmer kann vermieden und kurze Fahrzeiten können gewährleistet werden. Zudem wird das Konzept dazu führen, dass unnötige Leerfahrten von autonomen Fahrzeugen vermieden werden. Somit unterstützt die Nutzerfinanzierung die Beiträge des Verkehrssektors in den Bereichen Energiewende und Klimaschutz.

Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll(en)

- _ die Infrastrukturfinanzierung nach dem Prinzip der Nutzerfinanzierung erfolgen:
 - _ das System soll so konzipiert sein, dass die Gebühren differenziert nach
 - _ räumlicher Lage der Straße (Gemeinde-, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen, Autobahnen) sowie
 - _ nach dem Zeitpunkt der Nutzung,
 - _ nach Fahrzeugklasse,
 - _ nach Gewicht und
 - _ nach der Anzahl der gefahrenen Kilometer erfasst werden können,
 - _ im Zusammenwirken mit einer Neuordnung der Kfz-Steuer⁴⁷ führt dies dazu, dass leichte emissionsarme Fahrzeuge eine geringere finanzielle Belastung für deren Nutzerinnen und Nutzer darstellen,
 - _ die Lenkungsfunktion einer Nutzerfinanzierung sollte genutzt werden, um die Qualität des Verkehrsablaufs zu verbessern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren,
 - _ die Einnahmen müssen zweckgebunden für die Finanzierung der gesamten Verkehrsinfrastruktur verwendet werden,
 - _ Straßennutzungsgebühren würden somit zu mehr Kostengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern beitragen;
- _ die Behörden (Bund-Länder-Verwaltungen, Umweltverwaltungen, Bundesverwaltungsgericht) finanziell besser ausgestattet worden sein, um die Dauer der im Rahmen von Bauvorhaben nötigen Arbeitsschritte und Verfahren massiv zu verkürzen;
- _ Planungsaufgaben im gesamten Verlauf der Projektplanung von der Bedarfsanalyse bis zur Baudurch-

führung in interdisziplinären Teams durchgeführt werden, um so effektiver und schneller zu sein; _ Beteiligungsverfahren bei Planungsprozessen so umstrukturiert sein, dass durch sie keine langen Klageverfahren entstehen und dennoch alle Interessen frühzeitig und kontinuierlich Gehör gefunden haben.

8.2 Parkraummanagement

Die Verkehrspolitik der vergangenen 60 Jahre war auf das Auto fokussiert. Zwar hat man sich in den Innenstädten vom Leitbild der autogerechten Stadt der 70er-Jahre verabschiedet, dennoch stehen Großstädte und städtische Räume fast vor dem Kollaps. Der Individualverkehr kommt an seine Grenzen. Die Einwohnerzahlen, die Pendlerströme aus dem Umland und der Lieferverkehr wachsen und die Konkurrenz um den begrenzten Platz wird größer. Die Akzeptanz dafür, dass parkende Autos den ohnehin knappen Straßenraum blockieren, nimmt ab. Sie werden durchschnittlich eine Stunde am Tag bewegt und ruhen täglich 23 Stunden auf Flächen, die anders genutzt wesentlich zur Steigerung der Lebensqualität in Städten beitragen bzw. Radfahrerinnen und -fahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger zur Verfügung stehen könnten.

Demnach stehen die Städte vor massiven strukturellen Veränderungen. Ein geeignetes und nachhaltiges Instrument, um der aufgezeigten Situation entgegenzuwirken, ist nach Ansicht des ACE das Parkraummanagement. Aktuell ist die Nutzung von Parkraum in deutschen Innenstädten – verglichen mit anderen europäischen Städten – sehr günstig und auch die Kosten für das Anwohnerparken sind im internationalen Vergleich niedrig. Eine angemessene Bepreisung von Parkraum ist daher ein konsequenter Schritt, um Pkw-Parkflächen zu reduzieren

⁴⁷ Siehe dazu auch Kapitel 4 Bepreisung von Emissionen.



GEBÜHREN FÜR ANWOHNER-PARKEN IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH

Deutschland	
Berlin	10 €
München	30 €
Cottbus	31 €
Europäische Union	
Kopenhagen	158 €
Amsterdam	535 €
Stockholm	827 €

Grafik 12: Gebühren für Anwohnerparken im europäischen Vergleich

und die blockierten Innenstädte zu räumen. Der Straßenraum kann dann umverteilt und Flächen können für andere Nutzungen gewonnen werden.

Verteuerter Parkraum führt dann dazu, dass die Menschen mit anderen Verkehrsmitteln in die Innenstädte fahren. Diese Verkehrsmittel-Alternativen müssen allerdings zuerst deutlich ausgebaut werden. Daher ist der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs insbesondere in Gebieten, in denen Parkraumbewirtschaftung geplant ist, zwingend vorher erforderlich.⁴⁸ Parkraummanagement kann dann Anreize für eine andere Verkehrsmittelwahl setzen.

Mit den Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung müssen die Städte den öffentlichen Verkehr weiter fördern, die Digitalisierung voranbringen und die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger verbessern.

Darüber hinaus erhöht Parkraummanagement die Verkehrssicherheit, indem Sichtachsen im Verkehr wiederhergestellt werden. Es führt durch die Schaffung von mehr Frei- und Grünflächen zu mehr Lebensqualität in Städten. Parkplatzsuchverkehre werden reduziert. Dies hat positive Auswirkungen auf den Umsatz der umliegenden Geschäfte, da Kurzzeitparkende eher einen Stellplatz finden.

Parkraummanagement bedeutet also keinen Katalog von Negativmaßnahmen, sondern es ist ein wichtiger Baustein eines integrierten ganzheitlichen Mobilitätskonzepts.

Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll

– der Ausbau einer stringenten lokalen Parkraum-

politik und -bewirtschaftung erfolgt sein:

- Reduzierung von Parkplätzen,
- Nutzung leer stehender Parkhäuser,
- angemessene Bepreisung von Parkraum,
- Markierung von Bewohnerparkbereichen.

8.3 City Maut

Grundsätzlich soll eine City Maut⁴⁹ zur Stauvermeidung, zu weniger Verkehr in den Innenstädten und einer Verbesserung der Lebensqualität der Menschen in den Städten beitragen. Nach Ansicht des ACE ist eine City Maut für deutsche Städte keine Option. Ihre Einführung könnte die Verödung der Innenstädte durch mangelnde Attraktivität befördern. Außerdem würde der Verkehr ins Umland verlagert werden. Ebenso ließen sich Staus auf Hauptstraßen rund um den Innenstadtbereich durch eine City Maut nicht vermeiden. Darüber hinaus würde eine City Maut Autofahrerinnen und -fahrer mit niedrigem Einkommen unverhältnismäßig belasten. Menschen, die aufgrund ihrer Arbeitszeiten ihre Fahrzeiten nicht variieren können, würden benachteiligt. Das trifft z.B. Beschäftigte im Einzelhandel. Die Einführung einer City Maut wäre kostenintensiv in der technischen Umsetzung und bedürfte einer kontinuierlichen Kontrolle.

Nur attraktive Alternativen zum Auto können zum Umstieg bewegen. Der ACE fordert – statt einer City Maut – wirksamere Instrumente, die zu einer Stauvermeidung, weniger Verkehr und damit einer verbesserten Lebensqualität in den Städten beitragen können.

Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll(en) statt einer City Maut

- alle Anstrengungen auf den Ausbau und eine zukunftsfähige Ausgestaltung des ÖPNV, auch die Ergänzung durch On-Demand-Dienste gerichtet worden sein;
- der Ausbau des Radverkehrsnetzes erfolgt und sichere Fußwege angelegt worden sein;
- der Ausbau von Park-and-Ride-Parkplätzen für Pendler mit direktem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr erfolgt sein, inklusive Schaffung von Stellplätzen für Sharingfahrzeuge (Auto, Rad, Roller);
- Verkehr verlagert worden sein, um Verkehr im Innenstadtbereich zu vermeiden;
- digitale Verkehrssteuerungssysteme die Regel geworden sein;
- betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement etabliert worden sein.

⁴⁸ Siehe dazu auch Kapitel 11.1 Nahverkehr.

⁴⁹ Als City Maut (dt. Innenstadtmaut) bezeichnet man die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur in einem definierten städtischen Bereich.