

7. VERKEHRSWENDE FINANZIEREN

7.1 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.

7.2. Steuern, Abgaben und Subventionen

Damit eine hochwertige Verkehrsinfrastruktur in Deutschland dauerhaft gesichert und zugleich die Klimaschutzziele erreicht werden können, bedarf es einer neuen Organisationsform der Finanzierung von Verkehr. Diese muss dem steigenden Investitionsbedarf im Verkehrssektor Rechnung tragen. Somit müssen neben dem Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich auch die budgetären Herausforderungen der öffentlichen Haushalte, die angesichts der aktuellen Energiekrise zu bewältigen sind, berücksichtigt werden. Noch ist der Verkehrssektor vom Erreichen des Klimaschutzzieles für 2030 weit entfernt – von Klimaneutralität bis 2045 sowieso. Die im Sommer 2022 vorgeschlagenen Maßnahmen sind wenig ambitioniert. Daher ist eine fiskalpolitische Steuerung notwendig. Angesichts von Corona-Pandemie und Ukraine-Krieg und der damit weiter steigenden Staatsverschuldung gewinnen zudem budgetäre Verteilungsfragen an Relevanz. Eine Neustierung von Steuern und Abgaben, Umlagen, Entgelten und Subventionen – kurz: des fiskalischen Rahmens – im Verkehrsbereich ist somit dringend geboten. Ziel muss eine langfristige, nachhaltige und ganzheitliche Gesamtstrategie für ein Steuer-, Abgaben- und Subventions-System im Verkehrsbereich sein. Das System muss auf den Prüfstand und an die aktuellen und absehbaren Rahmenbedingungen angepasst werden. Bei der Neu-Ausgestaltung sollten die Wechselwirkungen mit anderen Instrumenten dringend mitbetrachtet werden. Ein Instrument darf nicht

ein anderes konträr wirken. Nur so kann die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur dauerhaft gesichert werden und so sind auch die Ziele der Verkehrswende erreichbar.

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

- eine klimagerechte und sozial ausgewogene Reform des derzeitigen Systems aus sämtlichen Steuern, Abgaben und Subventionen (u.a. Kfz-Steuer, Dienstwagenbesteuerung, Diesel-Privileg, Entfernungspauschale und Maut, Umweltbonus) auf den Prüfstand gestellt werden sein;
- Wechselwirkungen dieser Instrumente müssen mitbedacht werden sein;
- ein solches finanzielles Gesamtkonzept muss resilient gegenüber Krisen sein.

7.3 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 -fahrern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern 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 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.⁴⁶ 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 Parkraumpolitik und -bewirtschaftung erfolgt sein:
 - Reduzierung von Parkplätzen,
 - Nutzung leer stehender Parkhäuser,
 - angemessene Bepreisung von Parkraum,
 - Markierung von Bewohnerparkbereichen.

7.4 City Maut

Grundsätzlich soll eine City Maut⁴⁷ 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. 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 zukunftsähnliche 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.

46 Siehe dazu auch Kapitel 11.1 Nahverkehr.

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