



DSTGB
Deutscher Städte- und Gemeindebund

Position

DER AUTOR

Dr. Gerd Landsberg

ist Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Städte- und Gemeindebundes.

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund vertritt die Interessen der Kommunalen Selbstverwaltung der Städte und Gemeinden in Deutschland und Europa. Über seine Mitgliedsverbände repräsentiert er rund 11.000 Kommunen in Deutschland.

Mitgliedsverbände

- Bayerischer Gemeindetag
- Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz
- Gemeinde- und Städtebund Thüringen
- Gemeindetag Baden-Württemberg
- Hessischer Städte- und Gemeindebund
- Hessischer Städtetag
- Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
- Niedersächsischer Städtetag
- Saarländischer Städte- und Gemeindetag
- Sächsischer Städte- und Gemeindetag
- Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag
- Städte- und Gemeindebund Brandenburg
- Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
- Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt
- Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern
- Städtebund Schleswig-Holstein
- Städtetag Rheinland-Pfalz

STATEMENT ZUR FINANZIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neu denken!

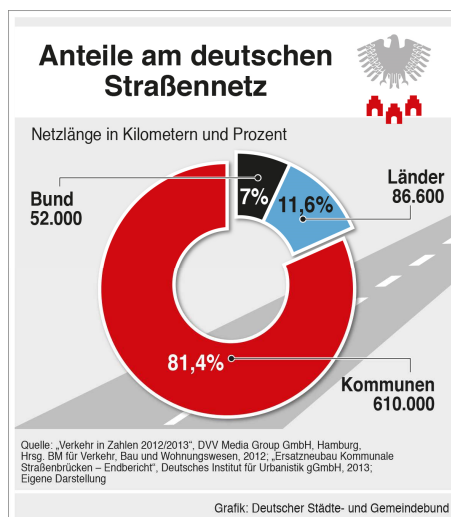
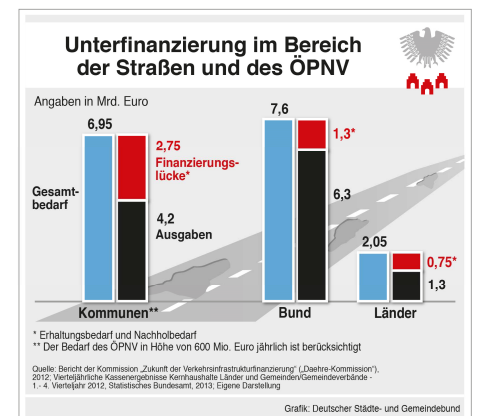
- Chance für mehr Investitionen ins Straßennetz
- Infrastrukturfonds einrichten
- LKW-Maut ausdehnen, flächendeckende PKW-Maut einführen

Ein Blick auf die Straßen und Brücken der Städte und Gemeinden in Deutschland macht deutlich, dass dringend Lösungen erforderlich sind, um die notwendige Mobilität von Bürgern und Wirtschaft zu sichern.

Finanzierungslücken erzeugen teure Flickschusterei

Seit Jahren fehlen jährlich Milliardenbeträge, um wenigstens die notwendigen Straßensanierungen zu finanzieren. Eine nachhaltige Sanierung unseres Straßennetzes, der dort teilweise vorhandenen Schlaglochpisten und maroden Brücken ist für viele Städte und Gemeinden kaum noch realisierbar.

Von den über 920.000 Kilometern Straße in Deutschland sind weit über 600.000 Kilometer kommunale Straßen. Untersuchungen der von den Ländern eingesetzten Daehre-Kommission zeigen, dass allein in die kommunalen Straßen 15 Jahre lang zusätzlich 2,2 Mrd. € investiert werden müssten, um diese zu sanieren.



Hinzu kommt die Problematik der zahllosen Brücken in unserem Verkehrssystem. Deren Trag- und Standfestigkeit zu sichern, wird absehbar zu einer sehr großen Herausforderung werden. Von den 66.000 kommunalen Straßenbrücken müssen 50 % saniert werden. 15 % sind sogar so marode, dass sie ganz oder teilweise abgerissen werden müssen, weil die Sanierung nicht mehr möglich ist.



Position

Investitionen in neue Mobilitätskonzepte notwendig

Immer mehr Menschen in den Städten und Gemeinden steigen zudem auf das Rad bzw. Elektro-fahrrad als Verkehrsmittel um. Damit alle Verkehrsteilnehmer, ob Radfahrer, Fußgänger oder Autofahrer sich sicher fortbewegen können, werden künftig weitere Umbaumaßnahmen unserer Infrastruktur notwendig werden.

Hinzu kommt, dass mittelfristig auch für die zunehmenden Elektroautos die entsprechende Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden muss. Unklar ist, wie diese Investitionen finanziert werden sollen.

Zusätzliche Mittel für Erhaltungsinvestitionen

Damit der Substanzverzehr schnell gestoppt werden kann, sollte der Bund zusätzliche Investitionsmittel in einem Infrastrukturfonds bereitstellen, auf den die kommunalen Baulastträger zugreifen können. Das vom Bund angekündigte Sondervermögen für finanzschwache Kommunen ist zu begrüßen. Es sollte allerdings nicht bis 2018 begrenzt sein, sondern langfristig als Fonds für Investitionsmittel unabhängig von Haushaltsjahren zur Verfügung stehen und so Planungs- und Investitionssicherheit schaffen. Bei den Investitionen muss es eine klare Priorisierung bei der Mittelverwendung nach dem Motto „Erhalt vor Neubau“ geben, um den weiteren Substanzverzehr zu stoppen.

Verursachergerechte Finanzierung kein Tabuthema

Generell müssen die Kosten des Straßenbaus stärker verursachergerecht finanziert werden. Das entspricht auch dem Gedanken der Nachhaltigkeit, der sich generell in der Politik durchsetzt. Anknüpfungspunkt sollte dabei zunächst die Ausweitung der existierenden LKW-Maut, perspektivisch aber auch die Einführung einer flächendeckenden PKW-Maut sein. Die Einführung einer Infrastrukturabgabe für PKW ist ein erster Schritt, das "Tabu" der PKW-Maut zu brechen. Die Infrastrukturabgabe für die Straßennutzung kann zudem auch Perspektiven öffentlich-privater Partnerschaften im Straßenbau der Zukunft eröffnen. Eine verursachergerechte Finanzierung ist unter den richtigen Rahmenbedingungen eine Chance für mehr Investitionen in den Straßenbau und zugleich ein Mittel gegen Verkehrsstaus.

LKW-Maut ausdehnen

Die LKW-Maut sollte - wie im Koalitionsvertrag vorgesehen - auf Bundesfernstraßen ausgedehnt werden. Ergänzend dazu sollte für LKW eine Benutzungsgebühr etwa in Form einer Vignette für das nachgeordnete Straßennetz eingeführt werden. So könnte ohne großen technischen und bürokratischen Aufwand eine verursachergerechte Finanzierung für das gesamte Straßennetz sichergestellt werden.

Intelligente PKW-Maut einführen

Das auf der Autobahn bereits eingeführte Mautsystem für LKWs lässt sich ohne bürokratischen Aufwand auch für eine PKW-Maut nutzen. Unverzichtbare Voraussetzung ist allerdings, dass auch diese Einnahmen nicht nur den Autobahnen, sondern auch dem kommunalen Straßennetz zugutekommen. Der dafür erforderliche Rechtsrahmen muss gegebenenfalls für andere Straßen geschaffen werden.

Dieser Ansatz ist jedoch nur tragfähig, wenn folgende Voraussetzungen beachtet werden:

1. Keine Zusatzbelastung für Autofahrer

Die Maut darf nicht zu einer zusätzlichen Belastung der Autofahrer führen. Es müsste also sichergestellt werden, dass im Gegenzug zum Beispiel die Kfz-Steuer in ihrer jetzigen Form abgeschafft oder z. B. durch eine geringe Grundgebühr ersetzt wird.

2. Einnahmen zur Verbesserung des Straßennetzes nutzen

Weiterhin muss sichergestellt werden, dass die Einnahmen aus der Maut nicht in die allgemeinen Haushalte fließen. Vielmehr muss sie zur nachhaltigen Verbesserung unseres Straßennetzes genutzt werden. Das müssen anteilig entsprechende Mittel für Erhaltungs-



Position

und Verbesserungsinvestitionen - etwa über den Infrastrukturfonds - aus der Maut erhalten.

3. Kommunales Straßennetz einbinden

Da das Straßennetz zu mehr als zwei Dritteln ein kommunales Straßennetz ist, ist zwingend erforderlich, dass ein entsprechender Anteil zur Finanzierung des kommunalen Straßennetzes vorgesehen wird.

4. Lenkungsfunktion nutzen

Unverzichtbar ist auch, die Maut mit einer Lenkungsfunktion auszustatten, um damit einen wichtigen Beitrag zu leisten, dass die Staus nicht immer länger werden, sondern sich auflösen.

Die Höhe der Maut sollte sich nach den bewährten Schadstoffklassen richten und elektronisch nach der zurückgelegten Strecke und der Zeit erfasst werden.

5. Verursachergerechte Bemessungsgrundlage

Vor allem der schwere Güterverkehr trägt maßgeblich zu Straßenschädigungen bei. Eine LKW-Achse mit 10 Tonnen Gewicht entspricht 160.000 (!) PKW-Achsen mit 0,5 Tonnen Gewicht. Die Straßenabnutzung durch LKW kann zehntausendfach so hoch sein wie durch PKW. Dies sollte bei der Festsetzung der Höhe berücksichtigt werden.

6. Ländlichen Raum unterstützen

Es darf keine Belastung des ländlichen Raums mit seinem Straßennetz durch Ausweichverkehr entstehen. Daher müssen auch weiterhin potentielle Ausweichstrecken bemauteet werden können. Hierbei muss jedoch den besonderen Anforderungen der ländlichen Räume Rechnung getragen werden, wo die Menschen häufig darauf angewiesen sind, mit dem Kfz längere Strecken zurück zu legen, weil Bus und Bahn hier keine Alternativen sind.

7. Bürokratie verhindern, Datenschutz gewährleisten

Eine ausschließlich auf die Autobahnen und Ausweichstrecken bezogene Maut hat den Vorteil, dass keine umfassenden Bewegungsprofile möglich sind. In jedem Fall muss der Datenschutz der Kraftfahrer gewährleistet sein. Um Bürokratie zu vermeiden, sollte ein einfaches elektronisches System zur Erfassung verwendet werden.

Berlin, 17. März 2015