


DER AUTOR
Dr. Gerd Landsberg

ist Geschäftsführendes
Präsidentmitglied 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 Mitglieds-
verbände 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!

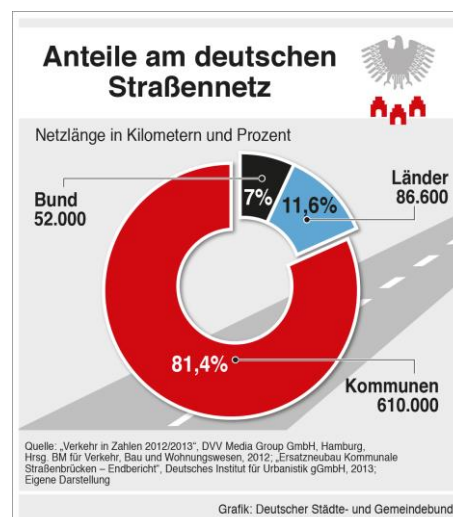
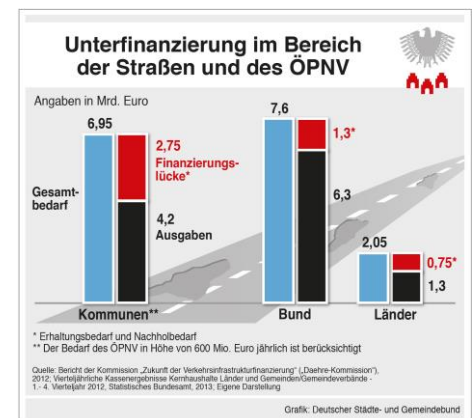
- Chance für mehr Investitionen ins Straßennetz
- Infrastrukturfonds einrichten
- LKW-Maut ausdehnen, PKW-Maut einführen

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

Schon heute 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. Elektrofahrzeug 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. Ein solcher Fonds hätte den Vorteil, dass Investitionsmittel unabhängig von Haushaltsjahren zur Verfügung stehen und so Planungs- und Investitionssicherheit geschaffen wird. 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 PKW-Maut sein. Die PKW-Maut ist in vielen anderen Ländern üblich, aber in dem sehr großen europäischen Transitland Deutschland bislang „tabuisiert“. Dabei würde eine Bemautung der Straßennutzung 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.

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 geschaffen werden.

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

1. Keine Zusatzbelastung für Autofahrer

Die allgemeine 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 einer solchen Maut nicht in die allgemeinen Haushalte fließen. Vielmehr muss sie zur nachhaltigen Verbesserung unseres Straßennetzes genutzt werden. Das heißt, alle Träger von Straßen müssen anteilig entsprechende Mittel für Erhaltungs- und Verbesserungs-



Position

investitionen - 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 Lenkungsfunktion einer solchen Autobahnmaut zu nutzen, 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 bemaute 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, 16. Juni 2014