

Martin Haag  
 imove – Institut für Mobilität & Verkehr  
 der TU Kaiserslautern

**Instrumente  
 zum effektiven Einsatz öffentlicher Mittel  
 zur Sicherung  
 einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung**

Finanzierungsbedarf und Finanzierungsmöglichkeiten  
 einer nachhaltigen Mobilität in Städten  
 Stiftung HEUREKA und DST  
 22. März 2010 in Berlin

**Vortragsgliederung**

1. Ausgangslage
  - Prinzipien und Instrumente**
2. Optimierung vorhandener Instrumente
  - modifizieren und effizienter gestalten
3. Notwendigkeit neuer Instrumente
  - Andere Aufgaben – Andere Instrumente?
  - Zusätzliche Lenkungs- und Finanzierungsinstrumente?
4. Handlungsvorschläge und Fazit

**1. Ausgangslage: Nachhaltigkeit**

- Städte und Ballungsräume sind ...
  - attraktive Räume mit Wachstumsperspektiven
  - Motoren der Wirtschaft
  - Lebensmittelpunkt und
  - Wohnstandort



- Nachhaltige Mobilität erfordert ...
  - Sicherung der Erreichbarkeit für alle Fernverkehr und Nahverkehr, Straße und Schiene
  - Verbesserung der Umweltqualität
  - Finanzierung des Verkehrssystems

### 1. Ausgangslage: Verkehrspolitik

- Methodik: Ziele – Analyse-Ist – Bedarfsabschätzung
  - Verkehrspolitische Ziele als Basis für Bedarfsabschätzungen
  - Was sind Ziele der Verkehrspolitik für den Stadtverkehr?
- Zieldefinition „Nachhaltige Mobilität“ erforderlich:
  - Welche Ziele in der Verkehrspolitik wollen wir erreichen?
  - Welchen Beitrag müssen Straße/ÖPNV/NMV dazu leisten?
  - Welche Förderinstrumente können dies unterstützen?

---

---

---

---

---

---

---

---

### 1. Ausgangslage: Ziele und Bedarfe

- Mensch und Gesellschaft:
    - Demographie, räumliche Disparitäten, ...
    - Soziale Disparitäten, Sicherheit, ...
  - Umwelt:
    - Klimaschutz, Luftqualität, Lärm, Fläche, ...
  - Stadt:
    - Nationale Stadtentwicklungspolitik
    - Reurbanisierung
- ⇒ Mehr ÖPNV und NMV erforderlich!  
⇒ Erhalt und Umbau der Infrastruktur notwendig!  
⇒ Verkehrsmanagement verbessern!



Photos: Stadt Freiburg, WWF

---

---

---

---

---

---

---

---

### 1. Ausgangslage: Verkehrspolitik

- Methodik: Ziele – Analyse-Ist – Bedarfsabschätzung
  - Verkehrspolitische Ziele als Basis für Bedarfsabschätzungen
  - Was sind Ziele der Verkehrspolitik für den Stadtverkehr?
- Zieldefinition erforderlich:
  - Welche Ziele in der Verkehrspolitik wollen wir erreichen?
  - Welchen Beitrag kann / muss der ÖPNV dazu leisten?
  - Welche Förderinstrumente können dies unterstützen?
- Masterplan „Stadtverkehr“
  - Definition von klaren und messbaren Zielen
  - Abstimmung mit den finanziellen Möglichkeiten
  - Konsistenz der Verkehrsplanung : Bund – Länder – Gemeinden
  - Vereinbarung langfristiger Regelungen - Planungssicherheit

---

---

---

---

---

---

---

---

## 1. Ausgangslage: Prinzipien und Instrumente

- **Öffentliche Kassen sind leer!**
- **Hoher Finanzbedarf bei Bund, Ländern und Kommunen**
  1. Optimaler Einsatz vorhandener Instrumente und Mittel
  2. Stehen neue Mittel und neue Instrumente zur Verfügung?



Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 7

Institut für Mobilität & Verkehr **innovac**

---

---

---

---

---

---

---

---

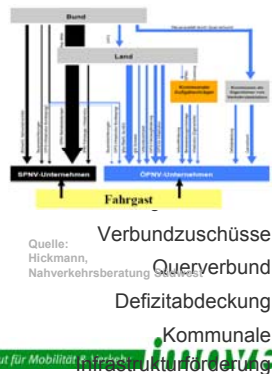
---

---

## 2. Optimierung: Finanz-/Förderpolitik im ÖPNV

### Bestehendes Instrumentarium

- Über Jahrzehnte gewachsene Struktur
- Vielfältig, komplex; verschiedene Instrumente
- Mix aus Aufgaben- und Ausgabenverantwortung
- Fehlende Gesamtsteuerung
- Kaum Anreize im System
- Aufwandsförderung!
- Wettbewerbstauglich?
- Gibt es Ausnahmen?



Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 8

Institut für Mobilität & Verkehr **innovac**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## 2. Optimierung: Mehr ÖPNV ohne (viel) mehr Geld ?

- Erfolgs-„Story“ Regionalisierung
  - Mehr SPNV fürs gleiche Geld
  - Gründe:
    - Langfristige Planbarkeit der Mittel
    - Trennung der Aufgaben
    - Eindeutige Steuerungsverantwortung
    - Klare Rahmenbedingungen (Wettbewerb)
  - Weitere Verbesserungen:
    - Regionalisierung der Infrastruktur !
    - Neue regionale Trägermodelle führen zu
      - kürzere Planungs- und Bauzeiten
      - geringere Planungs- und Baukosten
      - mehr SPNV Infrastruktur fürs Geld !



Photos: RegioVerbund

Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 9

Institut für Mobilität & Verkehr **innovac**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## 2. Optimierung: Prinzipien für Förderinstrumente

- Förderwege vereinfachen und langfristig sichern
  - Weitgehende Bündelung Fördermittel
  - Freie Verwendbarkeit der Mittel - Globalbudget
  - Zweckbindung der Mittel für Verkehrszwecke
  - Planungssicherheit durch gesetzliche Regelungen
- Stärkung der Kommunen
  - Aufgabenträger/Planungsträger = Systemverantwortlicher!
    - Bündelung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung
    - Evaluation der Verkehrspolitik, Erfolg am definierten Zielen messen
    - Anreize ins Fördersystem integrieren
      - Bonus-Malus Regelungen

Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 10

Institut für Mobilität & Verkehr **imovis**

---

---

---

---

---

---

---

---

## 2. Optimierung: Was wird aus der Infrastrukturförderung?

- Neue Aufgaben mit pauschalen Budgets finanzieren!
  - Modernisierung
    - z.B. Barrierefreiheit, Brandschutz, ...
  - Lärmschutz
  - Einbezug Fuß/Radverkehr und Verknüpfung der Verkehrsmittel
- Erhaltungsinvestitionen fördern?
  - Verantwortung für Folgekosten?
  - Übergangsregelung
    - Erneuerung Teil der Pauschale ?
  - Rückbauförderung?



Photos: Stadt Freiburg

Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 11

Institut für Mobilität & Verkehr **imovis**

---

---

---

---

---

---

---

---

## 3. Andere Aufgaben – Andere Instrumente

- Verkehr und Mobilität: Mehr Regional - Weniger kommunal
  - Regionale Aktionsräume
  - Integrierte regionale Siedlungs- und Verkehrskonzepte notwendig
- Regionale Projekte fördern
  - Bsp. Schweiz, Agglomerationsprogramm
  - Regionale Kooperation als Fördervoraussetzung
  - Integriertes Siedlungs- und Verkehrskonzept (ÖPNV und IV!) als Fördervoraussetzung

⇒ Förderung als Initialzündung für regionale Kooperation



nach Topp, 2007

Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 12

Institut für Mobilität & Verkehr **imovis**

---

---

---

---

---

---

---

---

### 3. Andere Aufgaben – Andere Instrumente

- Städtebauliche Integration von Verkehrsanlagen
  - Städtebauliches Gesamtkonzept als Fördervoraussetzung
  - Verzicht auf technische Vorgaben z.B. eigener Gleiskörper, Ziele setzen!
  - Einbezug der städtebaulichen Maßnahmen in die förderfähigen Kosten, Kombination Verkehrs-/Städtebauförderung?
- Von funktionaler Verkehrsinfrastruktur zum Bestandteil unserer Städte
  - ⇒ Städtebauliche Qualität fördern



Quelle: inove

Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 13

Institut für Mobilität & Verkehr **inove**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### 3. Andere Aufgaben – Andere Instrumente

- **Innovative StadtAutos**
  - Antriebstechnologie z.B. Elektroantrieb
  - Abmessungen
  - Umweltauswirkungen
- **Förderung neuer Technologie durch**
  - Flottenversuche auch im ÖPNV
  - Rechtsrahmen (und Förderung) für Aufbau von Infrastruktur
  - Rechtsinstrumente der Kommunen erweitern, Benutzervorteile für Stadtfahrzeuge ermöglichen



Elektrisch mobil in Berlin  
Pilotprojekt von Daimler und RWE (Foto: Daimler)

Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 14

Institut für Mobilität & Verkehr **inove**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### 3. Andere Aufgaben – Andere Instrumente

- Innovative Mobilitätslösungen fördern
- Beispiel Multimodale Mobilität
  - ÖPNV, Car Sharing, Mietfahrrad, Taxi, ...
  - (Verkehrs-) Information, Tarif, Service, Buchung, Abrechnung für den Kunden
  - ⇒ vom Linienverkehr zum Mobilitätssystem
- Weitere Beispiel:
  - Verkehrsträgerübergreifende Information
  - Multimodales Verkehrsmanagement
- ⇒ Anreize setzen
- ⇒ Innovation beschleunigen



Quelle: Hauer, 2003, HANNOVERmobil, 2008, Horn, 2008

Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 15

Institut für Mobilität & Verkehr **inove**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

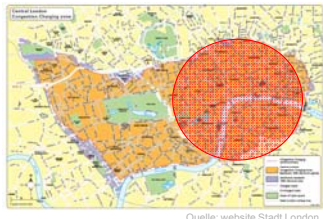
---

---

### 3. Zusätzliche Instrumente: City Maut – London

▪ **Congestion Charging**

- **Ziel:**  
Erreichbarkeit der City,  
Staubabbau
- **Geltungsbereich:**  
City und Western Ext.
- **Tarife:**  
Maut nur an Arbeitstagen



Quelle: website Stadt London

- Pauschalpreis pro Tag: Standard 8 Pfund/d , ca. 10 Euro/Tag  
deutliche Ermäßigung für Bewohner (5 Euro/Woche)
- **Mittelverwendung (2007/2008):**  
insg. 150 Mio. Euro netto, Verbesserung Bussystem 120 Mio.  
Straßenunterhaltung 15 Mio., Rad/Fuß, Verkehrssicherheit

---

---

---

---

---

---

---

---

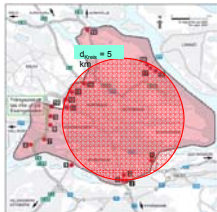
---

---

### 3. Zusätzliche Instrumente: City Maut – Stockholm

▪ **“Trängselskatt”, Congestion Tax**

- **Ziel:**  
Erreichbarkeit verbessern, Staubabbau  
Verbesserung der Umweltsituation
- **Geltungsbereich:**  
Innenstadt, „Insellage“
- **Tarife:**



Quelle: website Stadt Stockholm

- Maut nur an Arbeitstagen, nicht im Juli  
Zeit: 6.30 bis 18.30 Uhr  
1-2 Euro pro Überfahrt, max. 6 Euro/d, Umweltfreundliche Autos frei
- **Mittelverwendung (2008):**  
insg. 40 Mio. Euro netto,  
Überwiegend für die Erhaltung des Straßennetzes

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### 3. Zusätzliche Instrumente: Ecopass – Mailand

▪ **Ecopass**

- **Ziel:**  
Verbesserung der Umweltsituation  
Verkehrslenkung  
Finanzierung ÖPNV Ausbau
- **Geltungsbereich:**  
City/Innenstadt (r=1,5km)
- **Tarife:**  
Mauterhebung nur an Werktagen  
Zeit: 7.30 bis 19.30 Uhr  
gestaffelter Preis nach Fahrzeug  
reduzierte Preise für Anwohner



Quelle: website Stadt Mailand




---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### 3. Zusätzliche Instrumente: Effekte von City Maut

- City-Maut: Vielfältige Ausgestaltungen möglich
- Vorgehensweise (auch für Diskussion):  
Ziele – Analyse-Ist –  
Konzeptentwicklung - Wirkungsabschätzung
- Zieldefinition erforderlich:
  - Welche Aufgaben soll City-Maut erfüllen?
  - lokalen/regionalen Rahmenbedingungen beachten
- Konzeptentwicklung:
  - Mautgebiet, Tarife, Technik, Kombination mit Parkgebühren,...
  - Beachtung besonderer Gruppen, ggf. Sonderregelungen, ...
  - Abschätzung der Wirkungen, ggf. Nachsteuern !

Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 19

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### 3. Zusätzliche Instrumente: Effekte von City-Maut

City Maut ermöglicht

- Verkehrliche Wirkungen:
  - Verkehrsnachfrage,  
Verkehrsmittelwahl, Routenwahl
- Umweltauswirkungen:
  - Bessere Luftqualität, weniger Lärm
- Finanzielle Effekte:
  - Verbesserungen im System Straße  
oder Verbesserung ÖPNV
- Soziale Effekte?
  - Vielfältige Alternativen vorhanden!
- Aber: Kein Allheilmittel!



Abb: www.stockholm.se

Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 20

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### 3. Zusätzliche Instrumente: Erweiterte Nutzerfinanzierung

- Nutzerfinanzierung im ÖV ausbauen:
  - Deckungsgrad verbessern  
eigene Finanzkraft des ÖPNV stärken
- Erweiterte Nutzerfinanzierung:
  - Ergänzende Finanzierung der  
ÖPNV Infrastruktur aus privaten Mitteln
  - Erschließungs- und  
Erreichbarkeitsvorteile abgelten lassen
  - Beispiel: London, USA
  - Rechtlichen Rahmen schaffen: BID, HID  
warum nicht auch ein (P)TID?



Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 21

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### 3. Zusätzliche Instrumente: Ausblick

- Neue Finanzierungsideen prüfen:
  - Kommunale Finanzbasis verbreitern  
z.B. durch Arbeitgeberbeiträge  
„versement de transport“ (F)  
oder kommunaler Kfz Steuer Zuschlag, ...
  - „Neue ÖPNV Betriebe“  
gleichzeitig Investor von Kaufhäusern  
und Wohnblöcken (Japan)
  - Können wir den Verkehr  
also NMV/ÖPNV in den Handel mit  
Emissionsrechten einbeziehen?
  - ...



Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 22

Institut für Mobilität & Verkehr **innovac**

---

---

---

---

---

---

---

---

### 4. Thesen als Fazit – Nachhaltige Mobilität braucht ...

- ... einen Masterplan „Stadtverkehr“
  - Strategisch konsistente Konzeption über die vertikalen Ebenen  
Bund – Länder – Kommunen
  - Grundlage zur Verknüpfung der Handlungsfelder  
Umwelt – Stadtentwicklung – Verkehr (Straße und Schiene)
- ... eine konsequente Umsetzung aller Instrumente.
  - Siedlungs- und Verkehrsplanung, Ordnungspolitik,  
Verkehrsmanagement, Preispolitik, ...
  - AUCH: Förderungs- und Finanzierungsinstrumente
- ... einen Umbau der vorhandenen „Förderlandschaft“.
  - mehr Effizienz durch Pauschalierung und Globalbudget
  - mehr Evaluation der Wirkungen von Fördermaßnahmen
  - mehr Anreize für kostengünstige und wirksame Lösungen

Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 23

Institut für Mobilität & Verkehr **innovac**

---

---

---

---

---

---

---

---

### 4. Thesen als Fazit – Nachhaltige Mobilität braucht ...

- ... .. Planungssicherheit in der Finanzierung.
  - Perspektive nach dem „Ende“ Entflechtungsgesetz
  - Reform und Sicherung der Verkehrsfinanzierung
  - Eine neue Verkehrsfinanzierung für alle Verkehrszwecke,  
GMFG: Gemeinde Mobilitäts - Finanzierungs – Gesetz
- ... eine Ergänzung durch neue Instrumente.
  - Neue Instrumente auf neue Aufgaben ausrichten
  - Verstärkte Innovationsförderung
  - City Maut „ent - mystifizieren“
  - Neue Instrumente der Nutzerfinanzierung
- ... eine konsistente neue Verkehrspolitik.
  - Nachhaltigkeit ist nicht nur ein kommunale Aufgabe
  - Ziele definieren - Finanzierung sichern
  - ⇒ Nachhaltige Mobilität der Zukunft gestalten

Prof. Dr.-Ing. Martin Haag  
Finanzierungsmöglichkeiten nachhaltiger Mobilität 24

Institut für Mobilität & Verkehr **innovac**

---

---

---

---

---

---

---

---