

# Zukünftige Finanzierung des Verkehrs in Kommunen

Dresden, 27.10.2010

# Was soll heute geschehen?

0. Dank und Grüße
  
1. Wir berichten: Graduiertenkolleg DIKE  
Wir berichten: Nutzerfinanzierung, Externe Effekte, Akzeptanzaspekte  
→ Sie sind anschließend informiert
  
2. Sie berichten: Aspekte der Praxis/politische Überlegungen  
→ Wir sind anschließend informiert
  
3. Es wird kein Programm beschlossen, nichts wird veröffentlicht: Vertraulich!  
Heute bitte jeden Referenten bei Fragen und Ideen sofort unterbrechen
  
4. Wir wollen in Kontakt bleiben: Anregungen jederzeit willkommen  
Ideal wäre es, wenn Sie unsere Arbeiten verwenden könnten: Fragen Sie uns!

---

## Programm (unverbindlich)

- 13:30 Begrüßung, Hintergründe (Stefan Schönfelder, Udo Becker)
- 13:45 Kosten der kommunalen Verkehrsinfrastruktur, Diskussion (Reinhard Koettnitz, Landeshauptstadt Dresden)
- 14:15 Möglichkeiten der Nutzerfinanzierung, Diskussion (Udo Becker)
- 14:30 Private Kosten des Verkehrs und externe Kosten des Verkehrs, Diskussion (Thilo Becker/ Julia Friedemann, TU Dresden)
- 15:00 Kaffeepause
- 15:15 Umsetzung von Veränderungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Akzeptanz, Diskussion (Angela Francke / Denise Obst, TU Dresden)
- 15:45 Kommunale Zwänge und Rahmenbedingungen, Praxisaspekte
- 16:20 Zusammenfassung und weitergehende Schritte

## Einschränkungen:

1. In der Uni werden die Themen breit diskutiert (z. B. PKW-Maut):  
Bitte nicht denken, Sie müssten in Kleinstädten die Maut einführen!
2. In der Uni werden die Themen langfristig diskutiert:  
Bitte denken Sie nicht, Sie müssten das sofort umsetzen!
3. Wir wollen nur, dass Sie informiert sind: kann nicht schaden!  
Und: dass Sie vorbereitet sind, wenn es einmal so kommt
4. Uns hilft es, wenn wir besser über Praxiszwänge Bescheid wissen  
Deshalb: Übersicht zur Situation durch Herrn Koettnitz zuerst

## Nutzerfinanzierungen:

Alle Arten der Finanzierung, bei denen Nutzer für Nutzung bezahlen: vielfältig  
LKW-Maut, PKW-Maut, Parkgebühren, Congestion Charge, Sozialticket,  
Haftpflichtversicherung, Nahverkehrsabgabe, auch Anliegerbeiträge ...

- s. Verursacherprinzip: Wer etwas beschädigt/verbraucht, bezahlt (UMTS)
- gilt immer nur in bestimmten Grenzen (Daseinsvorsorge bis Verbot)
- ökonomisch ideal: Jeder überlegt genau, was er braucht und was nicht
- einziges Instrument mit „Effizienzgarantie“: Nicht zu viel, nicht zu wenig
- politische Nachteile: beim Übergang von bisher kostenfreien Systemen
- Transaktionskosten (Gebühren erheben und eintreiben, Überwachung)
- i. a. von EU-Kommission, Weltbank (und oft vom Wähler) bevorzugt

siehe: Steuerfinanzierung, Schuldenaufnahmen, Public Private Partnership PPP

## Finanzierungen im Verkehr heute

1. Wegekosten Straße: steuerfinanziert (außer Anlieger, Parken, LKW-Maut)
2. Wegekosten Schiene/ÖV: oft steuerfinanziert, Unterhalt teilweise nutzerfinanziert, ÖPNV teilweise Daseinsvorsorge (Quersubvention)
3. Nutzerkosten MIV: weitgehend nutzerfinanziert
4. Nutzerkosten ÖV: oft nutzerfinanziert, teils Daseinsvorsorge
5. Externe Kosten (ungedeckte Unfallkosten, Stau, Lärm, Abgas, Klima ...):
  - teilweise gedeckt durch pers. Leid/Kosten, Steuern (Umweltschäden)
  - Paradebeispiel für Nutzerfinanzierungen, weil klar und begründet
6. Nutzerfinanzierungen haben heute kaum Entscheidungskraft
7. Steuerfinanzierung überwiegt (z. B. Regionalisierungsmittel). Gesellschaft bezahlt: hohe externe Kosten (MIV), ungedeckte Wegekosten (ÖV)
8. Finanzierungen führen zu Vergeudung, Ineffizienz, Stau, Umweltschäden

## Verkehr braucht auch künftig Geld

1. Verkehrswegeunterhalt: Kostenbedarf stark steigend
2. Steuereinnahmen: tendenziell stark sinkend:
  - demographisch: Weniger Steuerzahler/Arbeitnehmer
  - demographisch: Höhere Ausgaben für Gesundheitskosten
  - ökonomisch: Höhere Ausgaben für Energie und Nahrung
  - ökologisch: Höhere Ausgaben für Umweltschäden
3. Spielraum für Steuerfinanzierungen sinkt (stark): Und dann?
4. Nutzerfinanzierungen kommen sicher: Was, wie viel, wann, akzeptiert?
5. Wer früher beginnt, kann leichter/akzeptierter umstellen
6. Wie kann man die politischen Umstellungsängste reduzieren?

## Stichpunkte:

1. Öffentliche Diskussionen: Finanzbedarf und Folgekosten heutiger Entscheidungen
2. Junktin Beschlussvorlage – Finanzausweisung im Haushalt?
3. Standards senken, Mindeststandards diskutieren: Was ist kostenlose Daseinsvorsorge, wofür muss bezahlt werden?
4. Wer beginnt? (Nicht der ÖV)
5. Pragmatisch vorgehen: Lieber einen halbguten Schritt gehen als den ganz guten Schritt lassen
6. Sagen Sie mir, was Ihr Problem ist: Erst Dann überlegen!
7. Wollen Sie über den Fortgang der Arbeiten informiert werden?  
Dann würden wir Sie in etwa einem Jahr wieder einladen.

## Noch ein Wort zum Schluss:

1. Politisch (MoPo: „Becker fordert höhere Preise im Verkehr“)
2. Also weiter so: Das führt ganz sicher in die Sackgasse (MoPo dann?)
3. Gelingt es, Nutzerfinanzierungen einzuführen, dann:
  - Alle, die fahren, können besser gestellt werden (kein Stau, Parken ...)
  - Die Gesamtkosten sinken (überlegter, näher, gemeinsam, ÖV)
  - Die Nutzerkosten sinken, Steuern sinken, neue Angebote kommen
  - Raumnutzung (Läden in der Nähe) und Fahrzeuge ändern sich
  - Lärm, Abgas, Unfälle, Schadenskosten sinken: Gelder werden frei
  - ÖV hat mehr Nutzer für gleiche Fixkosten: Kostendeckung steigt
  - ...
4. Werden Nutzerkosten höher/transparent, können alle Geld sparen
5. Wird Geld knapp, muss effizienter gehandelt werden (ext. Effekte)