

Workshop „Personenverkehr: Straße & Schiene – Leitlinien für den Bundesverkehrswege- und mobilitätsplan 2040“
veranstaltet von der Friedrich-Ebert-Stiftung

Berlin, 11.03.2024

Straßenverkehrsbepreisung: Relevanz und Einbettung in einen BVMP, Umsetzungsoptionen und soziale Aspekte



BVMP = Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan

Lukas Vorwerk
TU Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP)

Agenda

1) Straßenverkehrsbepreisung – Grundlagen

1.1) Formen

1.2) (Mögliche) Motive

2) Straßenverkehrsbepreisung – Aktuelle Relevanz ...

3) ... und Umgang mit den (zentralen) Herausforderungen

4) Straßenverkehrsbepreisung – Wie umsetzen? ... um Ziele effektiv und effizient zu erreichen

5) Exkurs: Straßenverkehrsbepreisung zum einen und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zum anderen

6) Fazit

Formen einer Straßenverkehrsbeziehung

Straßenverkehrsbeziehung setzt beim (Fahrzeug-)Betrieb an und etabliert für die Nutzer Kosten mit Bezug zur Verkehrsleistung

Formen

- Besteuerung der Energie
 - Früher / aktuell: Mineralölsteuer / Energiesteuer
 - Zukünftig denkbar: „Autostromsteuer“
- Maut mit (gewissem) km-Bezug

Exkurs: Andere Ansätze für die Beziehung im Bereich des Straßenverkehrs

- Zeitbezogene Beziehung
 - Kfz-Steuer
 - „Vignette“ (zeitbezogene Maut)
- Beziehung des ruhenden Verkehrs (Parkgebühren)
- Außerdem: Beziehung der Fahrzeuganschaffung

Agenda

1) Straßenverkehrsbepreisung – Grundlagen

1.1) Formen

1.2) (Mögliche) Motive

2) Straßenverkehrsbepreisung – Aktuelle Relevanz ...

3) ... und Umgang mit den (zentralen) Herausforderungen

4) Straßenverkehrsbepreisung – Wie umsetzen? ... um Ziele effektiv und effizient zu erreichen

5) Exkurs: Straßenverkehrsbepreisung zum einen und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zum anderen

6) Fazit

(Mögliche) Motive für eine Straßenverkehrsbepreisung

Lenkung

- ... hinsichtlich Betrieb (nach Fahrzeugerwerb)
- ... hinsichtlich Fahrzeugerwerb (oder Nicht-Erwerb und vielmehr Fokus auf andere Optionen, insb. ÖV)
- ... ggf. auch hinsichtlich Standortwahl

Beeinflussung des Nachfrageniveaus und damit der Straßenverkehrsleistung

Einnahmeerzielung

Siehe dazu Punkt 5 („Exkurs: Straßenverkehrsbepreisung zum einen und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zum anderen“)

Agenda

1) Straßenverkehrsbepreisung – Grundlagen

1.1) Formen

1.2) (Mögliche) Motive

2) Straßenverkehrsbepreisung – Aktuelle Relevanz ...

3) ... und Umgang mit den (zentralen) Herausforderungen

4) Straßenverkehrsbepreisung – Wie umsetzen? ... um Ziele effektiv und effizient zu erreichen

5) Exkurs: Straßenverkehrsbepreisung zum einen und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zum anderen

6) Fazit

Straßenverkehrsbeziehung – Aktuelle Relevanz

Problem der Verbilligung des Straßenverkehrs im Rahmen des Umstiegs auf Elektromobilität

- Kosten des Betriebs bei Elektrofahrzeugen aktuell deutlich unterhalb derer von Verbrenner-Fahrzeugen (und bislang kein „Gegensteuern“ angekündigt)
- Kontinuierlich steigender Anteil an Elektrofahrzeugen

Zukünftige Verteuerung des Straßenverkehrs ...

- ... als Beitrag zu einem Kapazitätsmanagement, welches (einen Teil der diskutierten) Netzausbau-/Kapazitätserweiterungsmaßnahmen überflüssig lassen werden kann
- ... sollte daher als (nicht-investive) Maßnahme im Rahmen der Erstellung eines BVMP 2040 berücksichtigt werden

Agenda

1) Straßenverkehrsbepreisung – Grundlagen

1.1) Formen

1.2) (Mögliche) Motive

2) Straßenverkehrsbepreisung – Aktuelle Relevanz ...

3) ... und Umgang mit den (zentralen) Herausforderungen

3.1) Effektive und effiziente Antriebswende im Zusammenspiel mit einer Vermeidung bzw. „Rücknahme“ der Verkehrsverbilligung

3.2) Zukünftige Verteuerung des Straßenverkehrs als Beitrag zum Kapazitätsmanagement im Zusammenspiel mit Schutz vor Mehrbelastungen

4) Straßenverkehrsbepreisung – Wie umsetzen? ... um Ziele effektiv und effizient zu erreichen

5) Exkurs: Straßenverkehrsbepreisung zum einen und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zum anderen

6) Fazit

Effektive und effiziente Antriebswende im Zusammenspiel mit einer Vermeidung bzw. „Rücknahme“ der Verkehrsverbilligung

Effektive und effiziente Antriebswende

- Effektive Antriebswende → Markthochlaufziele hinsichtlich Elektromobilität werden erreicht
- Effiziente Antriebswende
 - ... → zunächst wechseln Fahrzeuge mit hoher Fahrleistung „in“ die Elektromobilität
 - Reduktion der Kosten im Betrieb (pro km) als Ansatzpunkt
 - Vorgehen im Status quo
 - ... → Gesamtwirtschaftliche Kosten der Förderung / Anreizsetzung hinsichtlich des Antriebswechsel werden begrenzt
 - Eher Förderung direkt beim Invest
 - Wird ebenfalls praktiziert

... im Zusammenspiel mit einer Vermeidung bzw. „Rücknahme“ der Verkehrsverbilligung

- Ansatzpunkt Elektromobilität
 - Durch entsprechende Straßenverkehrsbepreisung die Betriebskosten bei Elektromobilität nach und nach (perspektivisch über X Jahre) auf das Status quo-Niveau (bei Verbrennern) anheben
 - Soweit Förderung der Elektromobilität erforderlich ist, verstärkt Investitionszuschüsse („Kaufprämie“) einsetzen
 - Berechenbarkeit von hohem Wert
- Ansatzpunkt Verbrenner
 - Stets (spürbar) höhere Kostenniveau im Betrieb als bei Elektrofahrzeugen (aufgrund entsprechender Straßenverkehrsbepreisung)
 - Aber auch Berechenbarkeit von Bedeutung

Agenda

1) Straßenverkehrsbepreisung – Grundlagen

1.1) Formen

1.2) (Mögliche) Motive

2) Straßenverkehrsbepreisung – Aktuelle Relevanz ...

3) ... und Umgang mit den (zentralen) Herausforderungen

3.1) Effektive und effiziente Antriebswende
im Zusammenspiel mit einer Vermeidung bzw. „Rücknahme“ der Verkehrsverbilligung

3.2) Zukünftige Verteuerung des Straßenverkehrs als Beitrag zum Kapazitätsmanagement
im Zusammenspiel mit Schutz vor Mehrbelastungen

4) Straßenverkehrsbepreisung – Wie umsetzen? ... um Ziele effektiv und effizient zu erreichen

5) Exkurs: Straßenverkehrsbepreisung zum einen und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zum anderen

6) Fazit

Zukünftige Verteuerung des Straßenverkehrs als Beitrag zum Kapazitätsmanagement im Zusammenspiel mit Schutz vor Mehrbelastungen

Wdh.: Zukünftige Verteuerung des Straßenverkehrs als Beitrag zum Kapazitätsmanagement ...

- Kapazitätsmanagement durch Straßenverkehrsbepreisung, welches (einen Teil der diskutierten) Netzausbau-/Kapazitätserweiterungsmaßnahmen überflüssig lassen werden kann
- Straßenverkehrsbepreisung sollte daher als (nicht-investive) Maßnahme im Rahmen der Erstellung eines BVMP 2040 berücksichtigt werden

... im Zusammenspiel mit (gewissem Bestands-)Schutz vor (insbesondere spunghaften) Mehrbelastungen der Bevölkerung

- U.a. „Mobilitäts-Budget“-Gedanken anwenden ...
 - Z.B. über Pendlerpauschale und / oder über „Pendler-EURO“ (gemäß „österreichischem Wording“)
- ... und verschiedene Gebiets-Konstellationen berücksichtigen (und insofern Differenzierungen vornehmen)
 - Ballungsraum (mit gutem ÖV-Angebot) vs. „flaches Land“
- Auch zu beachten: Ausweitung des ÖV-Angebots als mögliche Maßnahme zur (weiteren) Gewährleistung von kostengünstiger Mobilität

Agenda

1) Straßenverkehrsbepreisung – Grundlagen

1.1) Formen

1.2) (Mögliche) Motive

2) Straßenverkehrsbepreisung – Aktuelle Relevanz ...

3) ... und Umgang mit den (zentralen) Herausforderungen

3.1) Effektive und effiziente Antriebswende
im Zusammenspiel mit einer Vermeidung bzw. „Rücknahme“ der Verkehrsverbilligung

3.2) Zukünftige Verteuerung des Straßenverkehrs als Beitrag zum Kapazitätsmanagement
im Zusammenspiel mit Schutz vor Mehrbelastungen

4) Straßenverkehrsbepreisung – Wie umsetzen? ... um Ziele effektiv und effizient zu erreichen

5) Exkurs: Straßenverkehrsbepreisung zum einen und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zum anderen

6) Fazit

Straßenverkehrsbesteuerung – Wie umsetzen? ... um Ziele effektiv und effizient zu erreichen (1/2)

Formen einer Straßenverkehrsbesteuerung und Varianten

- Besteuerung der Energie
 - „Autostromsteuer“
 - ???
- Maut mit (gewissem) km-Bezug ...
 - Räumliche und zeitliche Differenzierungen?
 - Und wenn ja: Wie dynamisch?
- ... sowie denkbare komplementäre und spezielle Maut-Lösungen
 - Insbesondere relevant für Ballungsräume
 - Z.B. Cordon Pricing

Kriterien / Ziele (im Fokus)

- Lenkung (und damit Beitrag zum Kapazitätsmanagement)
 - Nachfragedämpfung
 - Sinnvolle Lenkung des Verkehrs hinsichtlich Raum / Strecken und Zeit
- Einnahmeerzielung
- Geringe Kosten der Mittelhebung (für Steuerzahler und Nutzer)

Forschungsbedarf hinsichtlich der einzelnen (und dabei insbesondere hinsichtlich der differenzierteren und dynamischen) Formen (und deren Varianten) einer Straßenverkehrsbesteuerung

Straßenverkehrsbeziehung – Wie umsetzen? ... um Ziele effektiv und effizient zu erreichen (2/2)

Formen einer Straßenverkehrsbeziehung und Varianten

Kriterien / Ziele (im Fokus)

Forschungsbedarf hinsichtlich der einzelnen (und dabei insbesondere hinsichtlich der differenzierteren und dynamischen) Formen (und deren Varianten) einer Straßenverkehrsbeziehung

- Verkehrliche Wirkungen und (wohlfahrts-)ökonomische Beurteilung
- Technische Lösungen: Zeithorizonte und (Erhebungs-)Kosten
- Governance-Lösungen (insbesondere bei differenzierter und dynamischer Beziehung)
- Rechtliche Fragen

Agenda

1) Straßenverkehrsbepreisung – Grundlagen

1.1) Formen

1.2) (Mögliche) Motive

2) Straßenverkehrsbepreisung – Aktuelle Relevanz ...

3) ... und Umgang mit den (zentralen) Herausforderungen

3.1) Effektive und effiziente Antriebswende
im Zusammenspiel mit einer Vermeidung bzw. „Rücknahme“ der Verkehrsverbilligung

3.2) Zukünftige Verteuerung des Straßenverkehrs als Beitrag zum Kapazitätsmanagement
im Zusammenspiel mit Schutz vor Mehrbelastungen

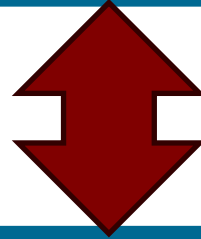
4) Straßenverkehrsbepreisung – Wie umsetzen? ... um Ziele effektiv und effizient zu erreichen

5) Exkurs: Straßenverkehrsbepreisung zum einen und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zum anderen

6) Fazit

Exkurs: Straßenverkehrsbepreisung zum einen und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zum anderen

Verkehrsbepreisung ausgerichtet auf Kapazitätsmanagement



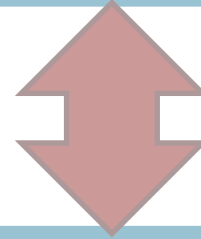
Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

- Gestaltungsbereiche von Finanzierungs-Regimen
 - Einnahmequellen
 - Regelrahmen für die Fällung von Ausgabeentscheidungen und Gestaltung der Finanzflüsse („institutionelle Finanzierungslösung“)
 - Kapitalaufnahme
- Öffentliche Finanzierungsregime
 - Idealtypische öffentliche (Standard-)Finanzierungsregime
 - Haushaltssystem
 - Haushaltsexterne Finanzierungskreisläufe (wie z.B. bei DFS, Tennet)
 - Außerdem: Haushaltsintegrierte Fondslösungen (in diversen Varianten)

Exkurs: Straßenverkehrsbepreisung zum einen und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zum anderen

BACK UP

Verkehrsbepreisung ausgerichtet auf Kapazitätsmanagement



Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

- Gestaltungsbereiche von Finanzierungs-Regimen
 - Einnahmequellen
 - Regelrahmen für die Fällung von Ausgaben
 - Kapitalaufnahme
- Öffentliche Finanzierungsregime
 - Idealtypische öffentliche (Standard-)Finanzierungsregime
 - Haushaltssystem
 - Haushaltsexterne Finanzierungskreisläufe (wie z.B. bei DFS, Tennet)
 - Außerdem: Haushaltsintegrierte Fondslösungen (in diversen Varianten)

(Isoliert und kombiniert „einsetzbare“) Elemente von haushaltsintegrierten Fondslösungen:

- Priorisierungsvorgaben
- Voreinstellungen bezüglich Einnahmeanpassungen bei Mittelbedarfsanpassungen und mögliche Verbindung mit dem Kreislaufansatz
- Mehrjährigkeit

Agenda

1) Straßenverkehrsbepreisung – Grundlagen

1.1) Formen

1.2) (Mögliche) Motive

2) Straßenverkehrsbepreisung – Aktuelle Relevanz ...

3) ... und Umgang mit den (zentralen) Herausforderungen

3.1) Effektive und effiziente Antriebswende
im Zusammenspiel mit einer Vermeidung bzw. „Rücknahme“ der Verkehrsverbilligung

3.2) Zukünftige Verteuerung des Straßenverkehrs als Beitrag zum Kapazitätsmanagement
im Zusammenspiel mit Schutz vor Mehrbelastungen

4) Straßenverkehrsbepreisung – Wie umsetzen? ... um Ziele effektiv und effizient zu erreichen

5) Exkurs: Straßenverkehrsbepreisung zum einen und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zum anderen

6) Fazit

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Lukas Vorwerk

Ivo@wip.tu-berlin.de

www.tu.berlin/wip/ueber-uns/team-personen/lukas-vorwerk

Dimensionen einer (aus ökonomischer Sicht empfehlenswerten) integrierten Verkehrssystemgestaltung

BACK UP

Investitionen + Betrieb

- Verkehrsinfrastruktur-Kapazitäts-Wahl / -Ausbau
- Betriebsphase
 - „Verkehrs-Bepreisung“ (Maut, Verkehrs-Energie-Steuern etc.)
 - ... sowie (sonstige) Regelungen bezüglich der Nachfragesteuerung und Kapazitätsallokation
 - Öffentliche Verkehrsangebote (ÖV)

Zur Erinnerung

Beckers, T. (2023/10/09): Verkehrsinfrastruktur-(Kapazitäts-)Planung als Bestandteil der Verkehrssystemgestaltung – Eine (institutionen-)ökonomische Analyse der Bundesverkehrswegeplanung und ihres Weiterentwicklungsbedarfs, Vortrag auf dem von der Friedrich-Ebert-Stiftung veranstalteten Workshop „Bundesverkehrswegeplanung und Verkehrsprognosen: Wie ebnen wir den Weg für den Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040?“, Berlin

Straße + Schiene (+ Wasserstraße)

Personenverkehr (PV) + Güterverkehr (GV)

Individual-Verkehr + Öffentlicher Verkehr

Ebenen (im Verkehrssystem und im föderalen Staat) und (Bereitstellungs- und Finanzierungs-)Zuständigkeiten

Und nicht zuletzt: Allokation + Verteilung (inkl. Frage des Bestandsschutzes)

Dimensionen einer (aus ökonomischer Sicht empfehlenswerten) integrierten Verkehrssystemgestaltung

BACK UP

Investitionen + Betrieb

- Verkehrsinfrastruktur-Kapazitäts-Wahl / -Ausbau
- Betriebsphase
 - „Verkehrs-Bepreisung“ (Maut, Verkehrs-Energie-Steuern etc.)
 - ... sowie (sonstige) Regelungen bezüglich der Nachfragesteuerung und Kapazitätsallokation
 - Öffentliche Verkehrsangebote (ÖV)

Straße + Schiene (+ Wasserstraße)

Personenverkehr (PV) + Güterverkehr (GV)

Individual-Verkehr + Öffentlicher Verkehr

Dabei zu beachten:

- Einheitliche Gesamtstrategie (an die sich auch Akteure auf untergeordneten Ebenen zu halten haben)
- Adäquate Nutzung zentralen und dezentralen Wissens (u.a. bei konkreten Alternativen-Vergleichen)
- Gestaltung eines sinnvollen Zusammenspiels der Ebenen bei (sowohl Bereitstellungs- als auch Finanzierungs-)Entscheidungen als „institutionenökonomische Königsdisziplin“

Ebenen (im Verkehrssystem und im föderalen Staat) **und** (Bereitstellungs- und Finanzierungs-)**Zuständigkeiten**

Und nicht zuletzt: Allokation + Verteilung (inkl. Frage des Bestandsschutzes)

Verteilung ↔ Schutz getätigter spezifischer Investitionen
↔ Politische Durchsetzbarkeit

Reformempfehlungen hinsichtlich (integrierten) Verkehrssystemgestaltung im Allgemeinen und der Verkehrsinfrastruktur- Planung im Speziellen (1/3)

BACK UP

Strategische Grundsatzentscheidungen zur Verkehrssystemgestaltung / -entwicklung

- Mit Bezug zu „Zielbild“ (Endzustand) und Übergangspfaden
- Über Kapazitäts-Wahl / -Ausbau und Betrieb (Verkehrs-Bepreisung, Regelungen bezüglich der Nachfragesteuerung und Kapazitätsallokation) hinweg
- ... und auch ansonsten integriert gestaltet (PV-GV, Straße-Schiene, IV-ÖV)

... und dabei (u.a.) Entscheidungen treffen sowohl zur „Verkehrs-Bepreisung“ als auch zum Schutz vor Belastungen der Bevölkerung

- „Verkehrs-Bepreisung“ („Verkehrs-Energie-Steuer“, Maut, ...), die nicht zuletzt auf Nachfragesteuerung ausgerichtet ist
- (Bestands-)Schutz vor (vor allem sprunghaften) Mehrbelastungen der Bevölkerung
 - U.a. „Mobilitäts-Budget“-Gedanken anwenden ...
 - Z.B. über Pendlerpauschale und / oder über „Pendler-EURO“ (gemäß „österreichischem Wording“)
 - ... und verschiedene Gebiets-Konstellationen berücksichtigen (und insofern Differenzierungen vornehmen)
 - Ballungsraum (mit gutem ÖV-Angebot) vs. „flaches Land“
 - Auch zu beachten: Ausweitung des ÖV-Angebots als mögliche Maßnahme zur (weiteren) Gewährleistung von kostengünstiger Mobilität

Verbesserte (und dabei vor allem über Alternativen hinweg symmetrische) Zuordnung von (oftmals sinnvollerweise „aufgeteilten“) Zuständigkeiten (Bereitstellung und Finanzierung) auf die Ebenen des föderalen Staates

Reformempfehlungen hinsichtlich (integrierten) Verkehrssystemgestaltung im Allgemeinen und der Verkehrsinfrastruktur-Planung im Speziellen (1/3)

BACK UP

Strategische Grundsatzentscheidungen zur Verkehrssystemgestaltung / -entwicklung

- Mit Bezug zu „Zielbild“ (Endzustand) und Übergangsempfehlungen
- Über Kapazitäts-Wahl / -Ausbau und Betrieb (Verkehrsmittelwahl, Kapazitätsallokation) hinweg
 - Rationalität zur Abwicklung von PV auf Schiene (auch) auf Fernverkehrs-Relationen beachten!
 - ... und in diesem Zusammenhang überzogene Trassenzuteilungen an GV verhindern!
- ... und auch ansonsten integriert gestaltet (PV-GV, Straße-Schiene, IV-ÖV)

... und dabei (u.a.) Entscheidungen treffen sowohl zur „Verkehrs-Bepreisung“ als auch zu den Belastungen der Bevölkerung

- „Verkehrs-Bepreisung“ („Verkehrs-Energie-Steuer“, Maut, ...), die nicht zuletzt auf Nachfragesteuerung ausgerichtet ist
- (Bestands-)Schutz vor (vor allem) ... Belastungen der Bevölkerung
 - U.a. ... Verkehrs-Bepreisung zur Nachfragedämpfung / -steuerung im Straßenverkehr hat nicht nur den GV, sondern auch den PV zu berücksichtigen und zu adressieren
 - ... und ... Aktuell keine (langfristige) Strategie für zukünftige Verkehrs-Bepreisung im Straßenverkehr im Rahmen des Umstiegs auf Elektromobilität (und ggf. weitere alternative Antriebe im SGV) erkennbar
- ... Ballungsraum (mit gutem ÖV-Angebot) vs. flaches Land“
 - Symmetrische Zuordnung von (Bereitstellungs- und Finanzierungs-)Verantwortung über (Handlungs-)Alternativen hinweg im Kontext von (letztendlich auch nach entsprechenden Verbesserungen noch bestehenden und unvermeidbaren) methodischen Defiziten von besonderer Bedeutung
 - Ggf. können z.T. auch durch pragmatische (Second Best-)Lösungen Ziele effektiv erreicht und langwierige (Verfassungs-)Reformdiskussionen vermieden werden

Verbesserte (und dabei vor allem über Alternativen hinweg symmetrische) Zuordnung von (oftmals sinnvollerweise „aufgeteilten“) Zuständigkeiten (Bereitstellung und Finanzierung) auf die Ebenen des föderalen Staates

Reformempfehlungen hinsichtlich (integrierten) Verkehrssystemgestaltung im Allgemeinen und der Verkehrsinfrastruktur- Planung im Speziellen (3/3)

BACK UP

Strategische Grundsatzentscheidungen zur Verkehrssystemgestaltung / -entwicklung

... und dabei (u.a.) Entscheidungen treffen sowohl zur „Verkehrs-Bepreisung“ als auch zum (Bestands-)Schutz vor Belastungen der Bevölkerung

Verbesserte (und dabei vor allem über Alternativen hinweg symmetrische) Zuordnung von (oftmals sinnvollerweise „aufgeteilten“) Zuständigkeiten (Bereitstellung und Finanzierung) auf die Ebenen des föderalen Staates

Auf Konstellationen ausgerichtete Methodik(en) zur (insbesondere relativen) Bewertung von Handlungs-/Gestaltungs-Alternativen im Hinblick auf die Erreichung definierter Ziele

(„Vorlaufenden“) Finanzmittelbedarf beachten und adäquate langfristige Finanzmittelbereitstellung gewährleisten

- Zur Vermeidung kurzfristiger „Verlierer-Konstellationen“ und somit auch aus Gründen der („gerechten“) intertemporalen Lastenverteilung
- Verzicht auf Kreditfinanzierung von Investitionen ...
 - ... wohl (aus politik-ökonomischen Gründen und aufgrund fehlender Bereitschaften zu Abgaben- und dabei insbesondere Steuererhöhungen) nicht durchsetzbar
 - ... und (aus makroökonomischen Gründen) auch eher nicht sinnvoll
- Fonds-Finanzierung in Anlehnung an das Schweizer Vorbild implementieren
- Auch Finanzierung (sinnvoller) Ausweitungen von ÖV-Angeboten zu berücksichtigen

Reformempfehlungen hinsichtlich (integrierten) Verkehrssystemgestaltung im Allgemeinen und der Verkehrsinfrastruktur-Planung im Speziellen (3/3)

BACK UP

Strategische Grundsatzentscheidungen zur Verkehrssystemgestaltung / -entwicklung

... und dabei (u.a.) Entscheidungen treffen sowohl zur „Verkehrs-Bepreisung“ als auch zum (Bestands-)Schutz vor Belastungen der Bevölkerung

Verbesserte (und dabei vor allem über Alternativen hinweg symmetrische) Zuordnung von (oftmals sinnvollerweise „aufgeteilten“) Zuständigkeiten (Bereitstellung und Finanzierung) auf die Ebenen des föderalen Staates

Auf Konstellationen ausgerichtete Methodik(en) zur (insbesondere relativen) Bewertung von Handlungs-/Gestaltungs-Alternativen im Hinblick auf die Erreichung definierter Ziele

(„Vorlaufenden“) Finanzmittelbedarf beachten und adäquate langfristige Finanzmittelbereitstellung gewährleisten

- Zur Vermeidung kurzfristiger „Verlierer-Konstellationen“ und somit auch aus Gründen der („gerechten“) intertemporalen Lastenverteilung
- Verzicht auf Kreditfinanzierung
 - ... wohl (aus politischer Sicht) als großer Vorteil, ...
 - ... aber Kreditfinanzierungs-Möglichkeit (im Kontext der Ausgestaltung der grundgesetzlichen Schuldenbremse) faktisch extrem bedeutsam
- Fonds-Finanzierung in Anlehnung an das Schweizer Vorbild implementieren
- Auch Finanzierung

• Vgl. dazu z.B.: Vorwerk, L. / Beckers, T. / Rodi, M. / Weidinger, R. (2023): Investitionsplanung und -finanzierung und deren Zusammenspiel bei der Transformation des deutschen Energiesystems zur Klimaneutralität – Eine (institutionen-)ökonomisch-juristische Analyse, im Auftrag des Instituts für Klimaschutz, Energie und Mobilität e.V. (IKEM) im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten (Kopernikus-)Projekts Ariadne („Evidenzbasiertes Assessment für die Gestaltung der deutschen Energiewende“) erstellte Studie, Online-Veröffentlichung.