

OLIVER MIETZSCH

Deutscher Städtetag

MONETÄRE LENKUNGSINSTRUMENTE IM STÄDTISCHEN MOBILITÄTSMANAGEMENT

In Deutschland sind monetäre Lenkungsinstrumente schon seit vielen Jahrzehnten im Einsatz: Kaum eine mittlere oder größere Stadt kommt heute noch ohne Parkraumbewirtschaftung aus, die Bauordnungen der Länder und kommunalen Stellplatzsitzungen sehen mehr oder weniger konsequente Instrumente zur Unterbringung des Verkehrsmittels Pkw bzw. zur Schaffung von Alternativen zum eigenen Pkw vor. Allerdings beziehen sich diese Maßnahmen bislang mehrheitlich auf den ruhenden Verkehr. Im fließenden Verkehr entfalten monetäre Lenkungsinstrumente wie Kfz-Steuer, Mineralölsteuer und Ökosteuer nur eine indirekte Wirkung auf das Verkehrsverhalten. Einzig die Lkw-Maut auf Autobahnen setzt als entfernungsabhängige (Schwer)verkehrsabgabe direkt beim Fahrverhalten an.

Trotz vieler Argumente, die für eine stärkere Berücksichtigung von Preisinstrumenten auch beim privaten Autoverkehr in städtischen Ballungsräumen sprechen, stehen der Einführung solcher Instrumente gerade in einem polyzentrisch strukturierten Land wie der Bundesrepublik auch gewichtige Einwände gegenüber. Diese beziehen sich auf das Ob einer solchen Maßnahme ebenso wie auf die Frage, wie Preisinstrumente konkret eingesetzt werden könnten. Angesichts von Standortkonkurrenzen zwischen benachbarten Kommunen könnte eine isolierte Einführung von Straßenbenutzungsgebühren in einer Kommune zu Verkehrsverlagerungen und damit verbundenen Kaufkraft- und Attraktivitätsverlusten führen. Die Einführung beispielsweise einer Pkw-Maut nur auf Bundesautobahnen würde ohne entsprechende Gegenmaßnahmen auf dem untergeordneten Straßennetz zwangsläufig zu einer massiven Verdrängung von Verkehrsströmen auch ins kommunale Straßennetz führen,

Es stellt sich vor diesem Hintergrund also die Frage, ob und ggfs. wie Straßenbenutzungsgebühren in der (städtischen) Praxis erwogen werden könnten. Im Unterschied zu ordnungsrechtlichen Maßnahmen wie etwa Verkehrsverboten negieren sie allerdings nicht das

konkrete Mobilitätsbedürfnis, sondern senden preisliche, d.h. marktkonforme Signale in Richtung einer alternativen Bedürfnisbefriedigung und stellen somit ein verhaltensbezogenes Steuerungsinstrument zur Verfügung. Dies lässt im Einzelfall auch den herkömmlichen, zu-meist autobasierten Verkehr zu, kann aber zumindest mittel- bis langfristig zu einer Verhaltensänderung führen, wie Beispiele aus Ländern mit Straßenbenutzungsgebühren (Großbritannien, Schweden, Norwegen etc.) belegen. Darüber hinaus können sie über die Generierung von Einnahmen die Finanzierung angebotsorientierter Alternativen zum Pkw, die aufgrund der angespannten Situation der öffentlichen Haushalte ansonsten nur schwer realisierbar sind, ermöglichen.

Eine von Dr. Jens Schade und Denise Obst kürzlich in der Fachzeitschrift „Internationales Verkehrswesen“ veröffentlichte Umfrage unter 22 europäischen Städten wie Berlin, Amsterdam, Genua, Madrid oder London zeigt, dass die Einführung eines „Road-Pricing“-Systems in etwa einem Drittel der Kommunen derzeit diskutiert wird. In zehn Städten ist aktuell eine Studie hierzu in Arbeit, zwei Städte befinden sich bereits in der Planungsphase, in zwei weiteren Städten wird bereits eine Straßenbenutzungsgebühr erhoben. Die Befragung ergab zudem, dass die Maßnahmen zwar auch aus Umweltsichtpunkten erwogen werden, in erster Linie aber zur Bekämpfung von Stau Problemen dienen sollen. Im Umkehrschluss ist es deshalb wahrscheinlich, dass Straßenbenutzungsgebühren vor allem dann in die Diskussion gebracht werden können, wenn die Städte mit nennenswerten Verkehrsproblemen zu kämpfen haben. Angesichts des zielgerichteten Effekts monetärer Lenkungsinstrumente, sollte dies andere Städte jedoch nicht davon abhalten, zu untersuchen, inwieweit die Regulierung des innerstädtischen fließenden Verkehrs mit Hilfe einer City-Maut eine mögliche Maßnahme wäre, um wahrnehmbare Änderungen im Verkehrsverhalten zu initiieren.