

1_2016

DISCUSSION PAPER

Juni 2016

Richard Goebelt und Benjamin Heese

Mobilität neu denken – Impulse für eine neue Verkehrspolitik

Wie werden wir in Zukunft unterwegs sein? Die Herausforderungen der Verkehrspolitik sind heute global und umfassend: Die Megatrends Digitalisierung, Globalisierung, Klimawandel, Individualisierung und demografischer Wandel werden unsere Mobilität grundlegend verändern. Progressive Verkehrspolitik sollte diesen Herausforderungen offensiv begegnen und den Wandel zupackend gestalten. Dies ist umso dringender, da aktuelle Trends in die falsche Richtung gehen: Unsere Autos werden größer und größer, Bahnfahren ist viel zu teuer, wir diskutieren über eine fragwürdige Ausländer-Maut und verlieren zeitgleich den Anschluss ans Silicon Valley. Der Nachwuchskreis „Progressive Verkehrspolitik“ möchte mit diesem Impulspapier fortschrittliche und intermodale Vorschläge in die politische Debatte einbringen. Wir wollen eine europäische Verkehrswelt der Zukunft, die autonom betrieben, schnell und komfortabel sowie zugleich rohstoffarm, klimafreundlich, erschwinglich und zugänglich für alle ist.

Einleitung

Die Analysegrundlage dieses Papiers sind globale Megatrends, die das Potenzial haben, unsere Gesellschaft, unsere Form des Wirtschaftens und unsere Mobilität grundlegend zu verändern. Aus unserer Sicht ergeben sich daraus wichtige verkehrspolitische Aufgaben für die kommenden Jahre. Am Bevölkerungswachstum der Städte und an der schrumpfenden Zahl der Landbevölkerung werden die demografischen Veränderungen in unserem Land sichtbar. Die zunehmend alternde

Bevölkerung braucht dringend angepasste Zugänge zur Mobilität. Die Digitalisierung ist auf vielen Gebieten sowohl in der Mobilität als auch in der Industrie insgesamt ein technologischer Treiber. Demografie und Digitalisierung verlangen so neue Herangehensweisen an Verkehrspolitik. Die Herausforderungen moderner Verkehrspolitik bestehen darin, einerseits Wohlstand, Wachstum und globale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Andererseits sollten soziale Teilhabe weiterhin und

individualisierte Verkehrsnutzung verstärkt ermöglicht werden. Nicht zuletzt muss moderne Mobilität mit den notwendigen globalen Klima- und Umweltschutzzielen in Einklang gebracht werden. Außerdem ist Verkehrspolitik auch eine Querschnittsaufgabe. Probleme und Lösungen sollten daher nicht mehr wie bisher nur für die einzelnen Verkehrsträger Straßen- und Schienenverkehr, Luftverkehr sowie See- und Binnenschifffahrt als konkurrierende Handlungsfelder diskutiert werden.

Moderne Verkehrspolitik überwindet aus unserer Sicht zunehmend dieses alte Säulendenken und versteht den Verkehr als integriertes System. Diese Erkenntnis sollte jetzt in politisches Handeln und konkrete Maßnahmen umgesetzt werden. Dabei muss moderne Mobilität auch stets als soziale Frage verstanden werden. Ziel einer modernen Verkehrspolitik ist es, Mobilität mit geringstmöglichen Umweltbelastungen für alle Menschen barrierefrei und bezahlbar zu realisieren.

Unsere **sechs zentralen Forderungen** für die politische Debatte:

- **1. FORDERUNG: Der europäische Binnenmarkt für alle Verkehrsträger muss vollendet werden**, um grenzübergreifende Verkehrsströme zu optimieren. Für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit in einer Welt internationaler Wertschöpfungsketten liegt die Priorität bei der bedarfsgerechten Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur. Faire Handelsregeln im Mobilitäts- und Logistikbereich sind elementar für die Wertschöpfung in unserem Land.
- **2. FORDERUNG: Die Entwicklung und Nutzung digitaler Innovationen** im Verkehrsbereich ermöglichen individualisierte, ressourcen- und umweltschonende Mobilitätsangebote. Der Rechtsrahmen zur Nutzung innovativer Dienstleistungen und digitaler Prozesse im Verkehrsbereich muss angepasst werden. Klare Regeln zur Sicherstellung der Integrität von Nutzer- und Anwenderdaten stärken die Akzeptanz neuer digitaler Geschäftsmodelle.
- **3. FORDERUNG: Moderne Mobilitätspolitik ist auch eine soziale Frage:** Es kommt darauf an, alternative Konzepte zum Individualverkehr zu entwickeln, die progressive Stadtentwicklung, Bezahlbarkeit und demografische Nutzbarkeit vereinen. Ökologisch und ökonomisch zweifelhafte Subventionen wie die Pendlerpauschale oder die Firmenwagen-Förderung sollten reformiert werden.
- **4. FORDERUNG: Die Unterfinanzierung der Infrastruktur muss gestoppt werden und Investitionen sollten bedarfsgerecht erfolgen.** Notwendig ist ein kompletter Systemwechsel von der Haushalts- zur Nutzerfinanzierung. Eine City-Maut sowie eine konsequente Parkraumbewirtschaftung schaffen Mehreinnahmen, die für den Erhalt der Infrastruktur und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit genutzt werden sollten.
- **5. FORDERUNG: Umweltschutz, Wettbewerbsfähigkeit und Mobilität müssen miteinander in Einklang gebracht werden.** Priorität hat die Reduzierung von Kohlenstoffdioxid-Emissionen durch eine verbesserte Energie- und Ressourceneffizienz, sowie postfossile und intermodale Verkehrskonzepte. Elektromobilität ist eine Systeminnovation im Mobilitäts- und Energiesektor. Ihre weitere Erforschung und Nutzung muss konsequent gefördert werden.
- **6. FORDERUNG: Informationsqualität, Transparenz und Bürgerbeteiligung bei der Planung von Infrastrukturprojekten müssen verbessert werden.** Dazu sind neue Informationskanäle zwischen Bauherrn, Betroffenen und der Politik notwendig. Das Ziel von Bürgerbeteiligung darf allerdings nicht sein, die parlamentarische Demokratie schleichend auszuhöhlen.

Aktuellen Herausforderungen begegnen und den Wandel progressiv gestalten

WETTBEWERBSFÄHIG BLEIBEN IN ZEITEN DER GLOBALISIERUNG

Die Globalisierung der Wirtschafts- und Finanzbeziehungen hat die internationale Ordnung in den vergangenen Jahrzehnten grundlegend verändert. Immer mehr Staaten nehmen am internationalen Welthandel teil. Damit verbunden sind eine fortschreitende globale Arbeitsteilung und logistische Herausforderungen durch zunehmende Im- und Exporte. Dies führt zu einer Intensivierung und Neuausrichtung der globalen Waren- und Handelsströme. Im Ergebnis stehen neben einem höher werdenden physischen Mobilitätsbedarf von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auch die steigenden Reisebedürfnisse des Einzelnen, denen eine moderne Verkehrspolitik gerecht werden muss.

Deutsche Unternehmen sind fest in globale Wertschöpfungsketten eingebunden und erhöhen ihre Produktionskapazitäten in Regionen mit hoher Nachfrage. Um sowohl die Produktion als auch Forschung und Entwicklung am Standort Deutschland zu erhalten, brauchen wir neben einer bezahlbaren Energieversorgung und gut ausgebildeten Fachkräften vor allem eine funktionierende, moderne Verkehrsinfrastruktur, die dem steigenden Mobilitätsbedürfnis Rechnung trägt sowie Mobilitäts- und Logistikkosten in einer multi-zentrischen Welt nicht erhöht.

Einen wirklichen EU-weiten Binnenmarkt gibt es bislang nur in der Luftfahrt.

Eine Antwort auf die Globalisierung liegt in der Vollen- dung des europäischen Binnenmarktes für alle Trans- port- und Mobilitätsdienstleistungen mit fairen und angeglichenen Wettbewerbsbedingungen. Einen wirk- lichen EU-weiten Binnenmarkt gibt es bislang nur in der Luftfahrt. Andere Verkehrsträger, in erster Linie der

Schieneverkehr und die Binnenwasserstraßen, sind noch weitgehend entlang der nationalen Grenzen in der EU unterbrochen. Der EU mangelt es nach wie vor an ef- fizienten und stärker vereinheitlichten transnationalen Verkehrsnetzen, um ein Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern herzustellen. Darüber hinaus bedarf es harmonisierte, technische und regulatorische Rahmen- bedingungen um die Verkehrsnetze aller EU-Regionen miteinander zu verknüpfen und Unterschiede im Ent- wicklungsstand der Infrastruktur in den EU-Staaten zu beseitigen. Ein solches Projekt braucht eine stärkere europäische Koordination bei der infrastrukturellen und verkehrsträgerübergreifenden Zusammenarbeit der EU-Staaten als bisher.

Faire Handelsregeln sind auch für die Wert- schöpfung im Mobilitäts- und Logistikbe- reich elementar.

Eine weitere Antwort auf die Globalisierung liegt in dem Abschluss kurz- oder langfristiger Abkommen mit anderen Weltmarktregionen, die zu Handelserleichte- rungen für einheimische Unternehmen im Mobilitäts- und Logistikbereich führen. Faire Handelsregeln auch im Mobilitäts- und Logistikbereich sind elementar für die Wertschöpfung in unserem Land bzw. in der EU, da die Industrieproduktion in globalen Wertschöpfungs- ketten stattfindet. Handelsabkommen sind dann zu schließen, wenn grundlegende Umwelt-, Arbeits- und Sozialstandards berücksichtigt werden. Diese Bedin- gungen dürfen nicht rein wirtschaftlichen Interessen geopfert werden.

1. FORDERUNG:

Der europäische Binnenmarkt für alle Verkehrsträ- ger muss vollendet werden, um grenzübergreifende Verkehrsströme zu optimieren. Für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit in einer Welt internationaler Wertschöpfungsketten liegt die Priorität bei der be- darfsgerechten Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur. Faire Handelsregeln im Mobilitäts- und Logistikbe- reich sind elementar für die Wertschöpfung in unse- rem Land.

DIGITALE INNOVATIONEN NUTZEN UND INDIVIDUALISIERTE MOBILITÄT ERMÖGLICHEN

Unsere Mobilität wird sich in den kommenden Jahren wandeln, da Intermodalität und Ressourceneffizienz zu Haupttreibern werden. Grundlage ist dabei die „intelligente Nutzung“ von heute noch miteinander konkurrierenden Verkehrsträgern durch deren digitale Vernetzung und durch Fortschritte im Bereich der Elektromobilität. Diese Entwicklungen werden etablierte Geschäftsmodelle und Produktionsprozesse infrage stellen. Die Verschmelzung aller verfügbaren Verkehrsarten wird erheblich zur Erfüllung individueller Mobilitätsbedürfnisse – gerade auch in einer älter werdenden Gesellschaft – beitragen. Vor allem das Auto, als exklusiver Ausdruck des sozialen Status und als unverzichtbarer Bestandteil der Alltagsmobilität, scheint seine Bedeutung vor allem im urbanen Raum zu verlieren. Innerhalb der industriellen Wertschöpfungsketten werden Güter und Produkte durch digitale Innovationen schnell, sicher und komfortabel, aber auch effizienter und ressourcenschonender befördert.

Langfristig können wir uns Wirtschaften nach der Devise ‚Karl Benz versus Elon Musk‘ nicht leisten.

Es zeichnet sich ein Wandel ab vom motorisierten Individualverkehr zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß gehen). Diese gewinnen durch digitale Vernetzung weiter an Attraktivität als effiziente Mobilitätsalternativen. Die meisten Bürgerinnen und Bürger werden eine Vielzahl unterschiedlicher Verkehrsträger entsprechend ihrer individuellen Bedürfnisse, dank landes- oder auch EU-weit einheitlicher digitaler Bezahlssysteme, nutzen. Social Media, Car- und Bikesharing-Apps und sonstige Beförderungsdienste werden so die Beziehung zwischen Verkehrsanbieter und Nutzerinnen und Nutzern grundlegend verändern. Nicht der materielle Besitz scheint mehr attraktiv, sondern die zeitlich begrenzte gemeinsame Nutzung. Diese neue „Sharing-Economy“ gilt als Hoffnungsträger für eine ressourcen- und umweltschonende Mobilität, die gleichzeitig individuell und bezahlbar bleibt, aber auch zu weniger Verkehr

auf unseren Straßen führen kann. Neue Mobilitätsdienstleister in diesem Bereich, die dank Unmengen gesammelter Daten aus Smartphone-Anwendungen und fortschrittlicher Satellitennavigation neue Geschäftsmodelle entwickeln, setzen die traditionellen Anbieter, gewollt oder ungewollt, politisch und wirtschaftlich unter Druck. Das digitale Zeitalter erfordert, dass die rechtlichen Voraussetzungen, beispielsweise im Personenbeförderungsrecht bzw. für die Lizenzierung privater Verkehrsdienstleister angepasst werden. Denn nur so kann sich in Deutschland ein funktionierendes Ecosystem für innovative Dienstleistungen mit den gewünschten Effekten entwickeln und Wertschöpfung im Mobilitätsbereich sichern. Zeitgleich müssen high-quality Jobs der digitalen Autowelt verstärkt nach Deutschland geholt werden – denn langfristig können wir uns Wirtschaften nach der Devise „Karl Benz versus Elon Musk“ nicht leisten.

Bereits heute existieren die Technologien für intelligente Straßen und zunehmend automatisierte Fahrzeuge (Stichwort elektronische Fahrerassistenzsysteme). Gleichzeitig zeichnet sich durch die Verbindung des Fahrzeugs mit dem Internet ein deutlicher Trend ab hin zur digitalen Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur, der Integration von Verkehrsmanagementsystemen (Open Data Nutzung) und cloudbasierten Diensten. Das digitale Zusammenspiel dieser Faktoren wird ein vollkommen neues Mobilitätsverständnis vermitteln und signifikante Verbesserungen im Bereich Straßenverkehrssicherheit, bei der Energie- und Ressourceneffizienz der Verkehrsträger und im individuellen Komfort der Nutzerinnen und Nutzer erzielen.

Der Rechtsrahmen für innovative Verkehrsdienstleistungen muss angepasst werden.

Die Vorstellung eines automatisierten Straßenverkehrs im Alltag, bei dem Autofahrer zunehmend zu Passagieren werden, wirft zahlreiche rechtliche Fragen auf, die zeitnah gelöst werden müssen. Die digitale Kommunikation der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur erfordert von den Herstellern entwicklungsbegleitende Investitionen in IT-Sicherheit und

Datenschutz. Die zukünftige Nutzung automatisierter Fahrzeuge wird den Rechtsrahmen zivilrechtlicher Haftung sowie der straf- und ordnungswidrigkeitsrechtlichen Verantwortlichkeit ändern. Der Aufbau von standardisierten, sicheren Cloud-Plattformen und einer flächendeckenden, mobilen Breitbandversorgung (5G) sowie die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens und dessen internationale Harmonisierung werden den Weg zu erfolgreichen Markteinführungen in Deutschland öffnen.

Anonymisierte Wegedaten aller Verkehrsträger aus digitalen Bewegungs- und Aktivitätsprotokollen der Nutzerinnen und Nutzer besitzen zudem ein erhebliches wirtschaftliches Potential, das in Zukunft genutzt werden muss. Die Analyse dieses Datenmaterials vereinfacht eine effiziente Verkehrs- und Infrastrukturplanung, die sich an volkswirtschaftlichen Prioritäten orientiert. Datengestützte Erkenntnisse aus der Verkehrsinfrastrukturnutzung ermöglichen deren gezielte und faire Bepreisung sowie Cent-genaue Tarife für Wartung, Leasing und Versicherung. Klare Datenschutzregeln, wie deren obligatorische Anonymisierung und IT-Sicherheit, die vor Diebstahl, Sabotage und Verletzungen der Privatsphäre der Nutzerinnen und Nutzer schützen, können die Akzeptanz dieser neuen Geschäftsmodelle gewährleisten. Hierzu sind geeignete Rahmenbedingungen zur Sicherstellung der Datenintegrität (Schutz und Sicherheit) notwendig.

2. FORDERUNG:

Die Entwicklung und Nutzung digitaler Innovationen im Verkehrsbereich ermöglichen individualisierte, ressourcen- und umweltschonende Mobilitätsangebote. Der Rechtsrahmen zur Nutzung innovativer Dienstleistungen und digitaler Prozesse im Verkehrsbereich muss angepasst werden. Klare Regeln zur Sicherstellung der Integrität von Nutzer- und Anwenderdaten stärken die Akzeptanz neuer digitaler Geschäftsmodelle.

BEZAHLBARE MOBILITÄT FÜR JEDEN – OB INNERSTÄDTISCH ODER IM LÄNDLICHEN RAUM

Moderne Mobilität muss auch als soziale Frage verstanden werden – gerade aus sozialdemokratischer Perspektive ist dies unumgänglich. Die große Nachfrage nach Fernbusangeboten zeigt exemplarisch die Notwendigkeit kostengünstiger Alternativen zu bestehenden Mobilitätsangeboten. Auch der ländliche Raum darf nicht von den Zentren abgeschnitten werden: Das funktionierende Netz muss gesichert werden, indem durch Verkehrsanalysen diejenigen Verkehrsmittel definiert werden, die den Bedarf am effizientesten abdecken. Wenn Busse im Einzelfall kostengünstiger und ökologischer sind, dann sollte man diese durchaus Zügen gegenüber vorziehen.

Wir brauchen eine vorausschauende Verkehrspolitik um dem demografischen Wandel und seinen Folgen begegnen zu können.

Vor der Herausforderung einer alternden Gesellschaft einerseits sowie einer zunehmenden Individualisierung junger Generationen andererseits zeichnet sich das Problemfeld des demografischen Wandels auch im Verkehrsbereich ab. Hier lassen sich gegenläufige Tendenzen erkennen: die berechtigten Interessen der abnehmenden, alternden Bevölkerung im ländlichen Raum kollidieren mit denen der stark wachsenden, jüngeren Bevölkerung in den Zentren und Metropolen. Wir brauchen deshalb eine vorausschauende Verkehrspolitik, um dem demografischen Wandel und seinen Folgen begegnen zu können. Gegenüber der veränderten Nachfrage müssen entsprechende Infrastruktur- und Mobilitätsangebote entwickelt werden, beispielsweise um der Barrierefreiheit für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger, aber auch jungen Familien mit Kinderwagen, gerecht zu werden.

Arbeitsplatz und Wohnort müssen intelligenter verbunden werden. Verkehrsbedarfsvermeidung lässt sich dabei durch kluge Raum- und Siedlungsstrukturpolitik und den Abbau von umweltschädlichen Subventionen wie der Pendlerpauschale oder eine ökologisch

und ökonomisch sinnvolle Reform der Firmenwagen-Förderung erreichen. Um dem zunehmenden Verkehrswachstum in den Städten Herr zu werden, bedarf es einer Weiterentwicklung des ÖPNV sowie weiterer Sharing-Angebote. Dies ist die Grundlage von progressiver Stadtentwicklung, Wohlstand und wirtschaftlicher Prosperität. Es bedeutet zudem mehr Lebensqualität und weniger Umwelt- und Lärmbelastung. Die Stadt der Zukunft leistet sich keine Parkplätze – oder möglichst nur Parkplätze für Carsharing.

Die Stadt der Zukunft leistet sich keine Parkplätze – oder möglichst nur Parkplätze für Carsharing.

Neben attraktiven Verkehrsmitteln gehört dazu aber auch eine gute Taktung, die sich an der Nachfrage und dem Bedarf orientiert. Nur wenn der ÖPNV bezahlbar, sicher und zuverlässig ist, bleibt er attraktiv und eine Alternative zum Individualverkehr. Intelligente Parkraumbewirtschaftung sollte ein Kernaspekt moderner Mobilität sein. Durch nachfrageorientierte Parkraumangebote lässt sich der heutzutage vielfach bestehende Parkraumdruck effektiv senken und gleichzeitig Lärm- und Umweltbelastungen reduzieren. Die notwendige Anpassung der deutschen Gebührenordnung sollte alsbald angegangen werden.

3. FORDERUNG:

Moderne Mobilitätspolitik ist auch eine soziale Frage: Es kommt darauf an, alternative Konzepte zum Individualverkehr zu entwickeln, die progressive Stadtentwicklung, Bezahlbarkeit und demografische Nutzbarkeit vereinen. Ökologisch und ökonomisch zweifelhafte Subventionen wie die Pendlerpauschale oder die Firmenwagen-Förderung sollten reformiert werden.

Aktuellen Herausforderungen begegnen und den Wandel progressiv gestalten

INFRASTRUKTURPROJEKTE SOLIDE FINANZIEREN

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist seit Jahrzehnten unterfinanziert. Angesichts des täglichen Wertverlusts des bundesdeutschen Verkehrsnetzes in Höhe von 13 Millionen Euro (Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 2.10.2013) bleibt die Sicherstellung einer dauerhaften, verlässlichen und zukunftsfähigen Finanzierung für alle Verkehrsträger und staatlichen Ebenen weiterhin eine hochaktuelle Aufgabe. Zudem ist Deutschland mit weiteren strategischen Investitionen in den flächendeckenden Breitbandausbau, die postfossile Energienutzung, soziale Infrastruktur sowie KMUs und in die Entwicklung einer Start-Up-Kultur herausgefordert.

Investitionen müssen auf Grundlage des tatsächlichen Bedarfs und nicht aufgrund politischen Willens erfolgen.

Grundlage aller zukünftigen Entscheidungen für Investitionen in Infrastrukturprojekte müssen genaue Informationen über den Zustand und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sein, die bislang jedoch nicht vorliegen. Ein regelmäßiger Verkehrsinfrastrukturbericht kann den Paradigmenwechsel in der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung fortsetzen, sodass die Investitionen auf Grundlage des tatsächlichen Bedarfs und nicht aufgrund politischen Willens erfolgen. Nur ein kompletter Systemwechsel von der Haushaltsfinanzierung zur konsequenten und flächendeckenden Finanzierung des Verkehrs und seiner Infrastruktur durch die Nutzerinnen und Nutzer kann zu notwendigen Effizienzsteigerungen bei der Infrastrukturfinanzierung führen. Eine City-Maut oder der Abbau liebgehabter, versteckter Subventionen wie eine konsequente Parkraumbewirtschaftung wären beispielsweise effektive Instrumente, um die Internalisierung externer Kosten im Straßenverkehr umzusetzen.

Zukünftige Einnahmen dieser Art müssten dann konsequent zweckgebunden in den Verkehrsetat fließen. Zudem darf dieser Systemwechsel nicht zu einer sozialen Schieflage führen. Mobilität muss für alle Menschen im Land zuverlässig und bezahlbar bleiben. Es gilt, die zwangsläufige Verteuerung von Mobilität auf anderer Seite steuerrechtlich zu kompensieren sowie den Umstieg auf einen intermodal und postfossil ausgerichteten Verkehr zu vereinfachen. Ziel muss es sein, ein tragfähiges Infrastrukturförderungssystem zu entwickeln, das allen Nutzerinnen und Nutzern der Verkehrsinfrastruktur den größten Vorteil bietet.

Notwendig ist ein kompletter Systemwechsel von Haushalts- zu Nutzerfinanzierung.

Angesichts positiver Erfahrungen in Deutschland (DEGES, VIFG) und in anderen europäischen Nachbarländern mit privaten Organisationsformen sollten zukünftig der Bau, der Erhalt und der Betrieb von Bundesfernstraßen in Deutschland „aus einer Hand“ nach dem Lebenszyklusansatz unter Nutzung von privatem Know-how und Kapital erfolgen. Hierzu besteht bereits seit langem der sinnvolle Ansatz, eine Infrastrukturgesellschaft für die Bundesfernstraßen in Kombination mit einem unbefristeten, staatlichen Infrastrukturfonds zu schaffen. Dieser privatwirtschaftliche Ansatz muss jedoch wichtige Bedingungen erfüllen: Zunächst müssen die Beaufsichtigung und die Einflussmöglichkeiten durch die öffentliche Hand geregelt werden, um eine komplette Privatisierung von Infrastruktur von vornherein auszuschließen. Stärker als bisher muss bei öffentlich-privaten Partnerschaften der Nachweis geführt werden, dass wichtige Aspekte wie Termin- und Kostensicherheit oder die generelle Risiko-Betrachtung von öffentlich-privaten Partnerschaften im Vergleich zur konventionellen Vergabe konkurrenzfähig bleiben. Die Risiken zwischen öffentlicher und privater Seite müssen klar verteilt und Verantwortlichkeiten langfristig organisiert sein. Privaten Kapitalgebern können sichere Anlagemöglichkeiten geboten werden, die in klaren Abgrenzungen zum Staatssektor stehen.

4. FORDERUNG:

Die Unterfinanzierung der Infrastruktur muss gestoppt werden und Investitionen sollten bedarfsgerecht erfolgen. Notwendig ist ein kompletter Systemwechsel von der Haushalts- zur Nutzerfinanzierung. Eine City-Maut sowie eine konsequente Parkraumbewirtschaftung schaffen Mehreinnahmen, die für den Erhalt der Infrastruktur und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit genutzt werden sollten.

UMWELTSCHUTZ UND WETTBEWERBSFÄHIGKEIT ZUSAMMEN DENKEN

Die exportorientierte deutsche Wirtschaft sorgt für Arbeitsplätze und für ein hohes Niveau an Lebensqualität der Bevölkerung. Wo produziert und exportiert wird, muss auch transportiert werden. Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist in einer hochentwickelten Industriegesellschaft der Garant für Wohlstand und Wachstum. Den reibungslosen Transport von Waren ermöglichen dabei intelligente und transnationale Transportketten, die bei steigender Verkehrsleistung durch den Ausbau intermodaler Verkehrskonzepte immer nachhaltiger und klimafreundlicher werden.

Der PKW-Verkehr muss seine Energiebasis wechseln – er muss dekarbonisiert werden.

Auf der anderen Seite stehen wachsende Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz. Die zentrale Frage lautet: Wie kann oder muss eine Transformation des Verkehrs in eine postfossile Zukunft aussehen? Denn Verkehr ist neben der Landwirtschaft bislang derjenige Sektor, der am wenigsten zur Minderung klimaschädlicher Stoffe wie Kohlenstoffdioxid und Stickstoffoxiden beiträgt. Gerade im Straßenverkehr ließe sich der größte Hebel ansetzen. Der PKW-Verkehr muss seine Energiebasis wechseln – er muss dekarbonisiert werden.

Der Einsatz von effizienter Mobilität, von IKT-Lösungen, alternativen Antrieben wie Hybrid- und Elektromotoren sowie alternativen Kraftstoffen senkt die Emissionen und steigert die Effizienz. Hierfür benötigen wir ein flächendeckendes Versorgungsnetz, das sich auf ein integriertes Gesamtkonzept stützt und eine stärkere Verzahnung von Energie- und Verkehrspolitik ermöglicht. Elektromobilität revolutioniert die moderne Verkehrswelt und birgt als Systeminnovation große Chancen für neue vernetzte Mobilitätskonzepte und für den Umweltschutz. Daher sollte sie konsequent in Form von Batterie-Antrieben und Brennstoffzelle gefördert werden.

Unser Individualverkehr muss in seiner jetzigen Form von alternativen Mobilitätskonzepten abgelöst werden.

Aufgrund seiner negativen Auswirkungen (Lärmemissionen, Umweltbelastung, Staus, etc.) ist unser heutiger Individualverkehr nicht zukunftstauglich und muss in seiner jetzigen Form von alternativen Mobilitätskonzepten abgelöst werden. Das Fahrrad hat dabei bezüglich Elektromobilität großes bisher ungenutztes Potenzial. Bei der Radmobilität sprechen wir über geringe Infrastrukturkosten etwa für Fahrradstreifen oder Fahrradabstellanlagen, die jedoch ein enormes Verkehrsverlagerungspotential bieten. Dies gilt insbesondere im innerstädtischen Raum.

Der Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gründet auf Akzeptanz bei der Bevölkerung. Dies wiederum setzt Lärmschutz und Lärmsanierung voraus. Da aktuelle Verkehrsprognosen von erheblichem Wachstum beim Personen- und Frachttransport ausgehen, sind Politik und Wirtschaft gefordert, weiter in diese Maßnahmen zu investieren. Für die Forschung an neuen lärmreduzierenden Technologien müssen deshalb gezielte Förderprogramme aufgesetzt und die Kooperation zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Politik vertieft werden.

5. FORDERUNG:

Umweltschutz, Wettbewerbsfähigkeit und Mobilität müssen miteinander in Einklang gebracht werden. Priorität hat die Reduzierung von Kohlenstoffdioxid-Emissionen durch eine verbesserte Energie- und Ressourceneffizienz, sowie postfossile und intermodale Verkehrskonzepte. Elektromobilität ist eine Systeminnovation im Mobilitäts- und Energiesektor. Ihre weitere Erforschung und Nutzung muss konsequent gefördert werden.

EFFEKTIVE BÜRGERBETEILIGUNG FÖRDERN

Wir leben in einer zunehmend alternden, postmateriellen Wohlgefühlsgesellschaft, in der der Wohlstand als gegeben angesehen wird. Diese Haltung ist gefährlich, denn der Rückhalt für große Infrastrukturprojekte in der Bevölkerung schwindet. Das gilt für Vorhaben zur Umsetzung der Energiewende genauso wie für größere Verkehrsprojekte. Dabei sind es längst nicht mehr nur die Jungen und Alternativen, die gegen Infrastrukturprojekte auf die Straße gehen – die Protestkultur in Deutschland hat sich verbürgerlicht und reicht in weite Teile der Gesellschaft hinein.

Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen kann heute nur noch erlangen, wer die Menschen früher und stärker beteiligt.

Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen kann heute nur noch erlangen, wer die Menschen früher und stärker beteiligt. Hier sind Wirtschaft und Politik in der Pflicht, transparent und dialogorientiert über Chancen und Risiken zu informieren. Betroffene müssen frühzeitig in die Planung eingebunden werden. Dazu brauchen wir neue Wege des Informierens: Projektpläne müssen an die Bevölkerung herangetragen werden. Die Information muss zur Bürgerin und zum Bürger kommen, nicht die Bürgerin und der Bürger zur Information. Dabei darf die Politik jedoch nicht aus der Verantwortung entlassen werden. Auch bedarf es eines aktiven Werbens für notwendige Projekte und eines Herausstellens

von Nutzen und Bedarf seitens des Projektträgers, aber auch unterstützt durch Verantwortliche in Politik und Wirtschaft.

Die letztendliche Entscheidung muss weiter von den demokratisch legitimierten Institutionen getroffen werden. Das Ziel von Bürgerbeteiligung darf nicht sein, die parlamentarische Demokratie schleichend auszuhöhlen. Beteiligung birgt Chancen, hat aber auch Grenzen. Investitionen im Verkehrsbereich sind langfristig angelegt und zahlen sich häufig erst nach Jahrzehnten aus. Daher brauchen alle Beteiligte ein Höchstmaß an Verbindlichkeit und Planungssicherheit. Ein Verständnis von Bürgerbeteiligung bei dem planfestgestellte oder im Bau befindliche Bauvorhaben jederzeit durch ein Votum gestoppt werden können, würde die Rechtsstaatlichkeit konterkarieren. Bürgerbeteiligung darf nicht instrumentalisiert werden um Verkehrsprojekte zu verhindern. Sie sollte die Planungsverfahren nicht verlängern sondern verkürzen. Vor allem darf sie nicht dazu führen, dass artikulationsstarke Bevölkerungsgruppen ihre Interessen zu Lasten von Menschen durchsetzen, die ihre Interessen weniger gut vertreten können.

Notwendig ist eine Novellierung von Ausschreibungsverfahren, um die Glaubwürdigkeit der öffentlichen Hand wieder zu stärken.

Ein relativ neues Phänomen in der gesellschaftlichen Debatte über Infrastrukturprojekte ist die Sorge um zu hohe Kosten. Es müssen deshalb Wege gefunden werden, die die Planungs- und Investitionssicherheit gewährleisten. Durch den Zwang der öffentlichen Hand bei Ausschreibungen den preisgünstigsten Anbieter zu wählen, werden die Kosten oftmals nicht realitätsnah kalkuliert, um den Zuschlag für das Bauprojekt zu erhalten. Dies führt zu erheblichen Kostensteigerungen, längeren Bauzeiten und schwächt das Image und die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Notwendig ist deshalb eine Novellierung von Ausschreibungsverfahren, um die Glaubwürdigkeit der öffentlichen Hand wieder zu stärken.

Die Umsetzung von Projekten sollte anhand bedarfsorientierter Kriterien durchgeführt werden, denn nicht überall gelten die gleichen Bau- und Querschnittstandards. Es bedarf daher effizienterer Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie einer Reform der Auftragsverwaltung bei Autobahnen und Fernstraßen. Planung und Bau sollten in inhaltlich projektorientierten und nicht verwaltungsabhängigen Abschnitten angegangen werden.

6. FORDERUNG:

Informationsqualität, Transparenz und Bürgerbeteiligung bei der Planung von Infrastrukturprojekten müssen verbessert werden. Dazu sind neue Informationskanäle zwischen Bauherrn, Betroffenen und der Politik notwendig. Das Ziel von Bürgerbeteiligung darf allerdings nicht sein, die parlamentarische Demokratie schleichend auszuhöhlen.

Die Autoren*



Benjamin Heese leitet die Stabstelle Politik- und Regierungsbeziehungen am Flughafen Köln/Bonn.



Richard Goebelt ist stellvertretender Leiter der Verband der TÜV e.V. (VdTÜV)-Repräsentanz in Brüssel.

* Das vorliegende Papier spiegelt Diskussionsergebnisse des Nachwuchskreises „Progressive Verkehrspolitik“ wider. Im Nachwuchskreis „Progressive Verkehrspolitik“ tauschen sich Young Professionals aus Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft seit Juli 2014 im Progressive Zentrum über verkehrspolitische Fragen aus. Als Impulsgeber und Sparringpartner standen in verschiedenen Arbeitsgruppensitzungen u.a. die Bundestagsabgeordneten Kurt Bodewig, Martin Burkert, Kirsten Lühmann sowie Sören Bartol zur Verfügung.

Die Koordinatoren der Gruppe sind Richard Goebelt und Benjamin Heese. Folgende weitere Mitglieder der Gruppe haben bei der Erstellung des Papiers mitgewirkt: Lina Abou Nabout, Sophia Azara, Julia Binder, Stephan Bull, Eike Arnold, David Furch, Thomas Gehringer, Tineke Geywitz, Boris Kluge, Danuta Kneip, Julia Krippgans, Norbert Mauren, Christoph Müller, Johannes Pallasch, Simone Peuten, Jörg Roesner, Ivo Rzegotta, Brigitte Sorg und Fani Zaneta. Das vorliegende Papier vertritt nicht notwendigerweise die Meinung aller Mitglieder. Die Mitwirkenden vertreten ausschließlich ihre private Meinung und nicht die ihres Arbeitgebers.

Wir danken allen Mitwirkenden herzlich für die gute Zusammenarbeit im Projekt!

Über das Progressive Zentrum

Das Progressive Zentrum ist ein unabhängiger und gemeinnütziger Think Tank mit Sitz in Berlin. Ziel des Progressive Zentrums ist es, gemäß dem Dreiklang „Vordenken – Vernetzen



– Streiten“ fortschritts- und innovationsorientierte Politikideen in die öffentliche Debatte und auf die politische Agenda zu bringen. Wir wollen dazu beitragen, neue Netzwerke progressiver Akteure unterschiedlicher Herkunft zu stiften und eine tatkräftige Politik für den ökonomischen und gesellschaftlichen Fortschritt mehrheitsfähig zu machen. Dabei beziehen wir besonders junge, verantwortungsbewusste VordenkerInnen und EntscheidungsträgerInnen aus Deutschland und Europa in progressive Debatten ein.

Die Discussion Papers des Progressive Zentrums richten sich insbesondere an politische EntscheidungsträgerInnen und EntscheidungsvorbereiterInnen in Ministerien, Parlamenten und Parteien, aber auch an Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Erklärtes Ziel ist es, drängende Herausforderungen zu adressieren und mit neuen Perspektiven, programmatischen Ideen und präziser Argumentation konkrete Impulse für eine fortschrittliche und gerechte Politik in Deutschland und Europa zu liefern.

Impressum

Alle Rechte vorbehalten. Abdruck oder vergleichbare Verwendung von Arbeiten des Progressive Zentrums auch in Auszügen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung gestattet.

© Das Progressive Zentrum e.V., 2016

Ausgabe: Juni 2016

V.i.S.d.P.: Dominic Schwickert

c/o Das Progressive Zentrum e.V.

Werftstraße 3, 10577 Berlin

Vorsitzende: Dr. Tobias Dürr, Michael Miebach, Katarina Niewiedzial

Geschäftsführer: Dominic Schwickert

www.progressives-zentrum.org

mail@progressives-zentrum.org

www.facebook.com/dasprogressivezentrum

twitter: @DPZ_Berlin

Gestaltung: 4S und Collet Concepts

Layout: Daniel Menzel