
2.1 Rechtlicher Hintergrund

In diesem Kapitel ist eine Auswahl der die für städtische Zufahrtsmanagementsysteme relevanten rechtlichen Europäischen Rahmenbedingungen angeführt. Die jeweiligen Quellen sind auszugsweise zitiert um die für die Fragestellung wesentlichen Inhalte darzustellen.

2.1.1 IVS-Richtlinie 2010/40/EU

Die IVS-Richtlinie [11] wurde 2010 erlassen, um den Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern zu regeln. In Randzahl 4 sind intelligente Verkehrssysteme definiert:

IVS kombinieren Telekommunikation, Elektronik und Informationstechnologie mit Verkehrstechnik zu dem Zweck, Verkehrssysteme zu planen, zu konzipieren, zu betreiben, zu warten und zu steuern. Der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien im Straßenverkehrssektor und an dessen Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern wird einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Umweltleistung, der Effizienz, einschließlich der Energieeffizienz, der Straßenverkehrssicherheit, auch bei der Beförderung gefährlicher Güter, der öffentlichen Sicherheit sowie der Mobilität von Personen und Gütern leisten und gleichzeitig das Funktionieren des Binnenmarkts gewährleisten sowie für eine Zunahme der Wettbewerbsfähigkeit und der Beschäftigung sorgen. (...)

Dieser Definition zufolge ist die Richtlinie für städtische Zufahrtssysteme anwendbar, da Informations- und Kommunikationstechnologien im Straßenverkehrssektor zielgerichtet zu Einsatz kommen. Artikel 1 regelt Gegenstand und Geltungsbereich, der im Wesent-

lichen eine nahtlose und interoperable Nutzung von IVS und das Verfassen dazu notwendiger Normen zum Ziel hat:

1. Mit dieser Richtlinie wird ein Rahmen zur Unterstützung einer koordinierten und kohärenten Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme (IVS)[...] geschaffen, und es werden die dafür erforderlichen allgemeinen Bedingungen festgelegt.
2. Diese Richtlinie sieht die Ausarbeitung von Spezifikationen für Maßnahmen in den vorrangigen Bereichen nach Artikel 2 und, soweit angemessen, von erforderlichen Normen vor.
3. Diese Richtlinie gilt für IVS-Anwendungen und -Dienste im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern [...]

Artikel 2 regelt die vorrangigen Bereiche der Richtlinie:

Für die Zwecke dieser Richtlinie gibt es bei der Ausarbeitung und Anwendung von Spezifikationen und Normen die folgenden vorrangigen Bereiche:

1. Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten;
2. Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement;
3. IVS-Anwendungen für die Straßenverkehrssicherheit;
4. Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur.

Artikel 3 zeigt die vorrangigen Maßnahmen auf, die im Zuge dieser Richtlinie gesetzt werden sollen:

Als [...] vorrangige Maßnahmen für die Ausarbeitung und Anwendung von Spezifikationen und Normen in den vorrangigen Bereichen gelten:

- a. die Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reise-Informationendienste;
- b. die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationendienste ;
- c. Daten und Verfahren, um Straßennutzern, soweit möglich, ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen unentgeltlich anzubieten;
- d. harmonisierte Bereitstellung einer interoperablen EU-weiten eCall-Anwendung;
- e. Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge;
- f. Bereitstellung von Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge.

Die Punkte (I), (II) und (IV) aus Artikel 2 sowie (a) und (b) aus Artikel 3 sind auf städtische Zufahrtssysteme anwendbar, wenn es darum geht, die Zufahrts-Schemata (Bedingungen, unter denen eine städtische Zone befahren werden darf) elektronisch verfügbar zu machen, eine Interoperabilität der Systeme unterschiedlicher Städte herzustellen, sowie im Fall dass ein Fahrzeuggerät verwendet wird (Transponder) – dieser Fall ist allerdings durch die Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG (Kap. 2.1.3) gesondert geregelt.

2.1.2 Wegekostenrichtlinie 2006/38/EG

Die Wegekostenrichtlinie 2006/38/EG [12] ist eine Novelle der älteren Richtlinie 1999/62/EG [13], die erlassen wurde um einen EU-weiten Rechtsraum für die Einhebung von Maut und Straßenbenutzungsgebühren von Schwerfahrzeugen zu bilden. Insbesondere wird deren Höhe bestimmt.

In der Fassung 2006/38/EG wurde unter Anderem Artikel 7 Absatz (1) novelliert:

Die Mitgliedstaaten dürfen Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf dem transeuropäischen Straßennetz oder auf Teilen dieses Netzes [...] einführen. Das Recht der Mitgliedstaaten, [...] Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen [...] zu erheben, bleibt hiervon unberührt, vorausgesetzt, die Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf solchen Straßen diskriminiert den internationalen Verkehr nicht und führt nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Unternehmen.

Die Richtlinie hat dem ursprünglichen Gedanken nach lediglich auf dem transeuropäischen Straßennetz Gültigkeit. Wird allerdings eine Gebühr abseits dieses Netzes – also etwa auf Stadtstraßen – eingehoben, so gilt ein Diskriminierungsverbot, das heißt alle Straßenbenutzer müssen gleich behandelt werden. Diese Ungleichbehandlung wird insbesondere in Artikel 7 Absatz (4) detailliert geregelt:

Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers, des Landes oder Ortes der Niederlassung des Verkehrsunternehmers oder der Zulassung des Fahrzeugs oder des Ausgangs- oder Zielpunktes der Fahrt führen.

Beispiele für eine etwaige Ungleichbehandlung wären etwa, dass ortskundige (heimische) Verkehrsteilnehmer leichter einen Vertrag mit dem Mauterheber bekommen, bestimmte Nutzergruppen vom Erlangen eines Vertrages ausgeschlossen sind, oder bestimmte Nutzergruppen infolge ihrer Herkunft (z. B. Ausland) höhere Gebühren haben.

Artikel 7 Absatz (2) a) wurde ebenfalls novelliert:

Ein Mitgliedstaat kann Maut- und/oder Benutzungsgebühren beibehalten oder einführen, die ausschließlich für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen gelten. Beschließt ein Mitgliedstaat die Anwendung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf Fahrzeuge mit einem niedrigeren zulässigen Gesamtgewicht, so gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie.

Damit ist die Richtlinie, die ursprünglich nur für Schwerfahrzeuge gedacht ist, im Grunde für alle Fahrzeuge anwendbar.

2.1.3 Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG

Das Ziel der Richtlinie 2004/52/EG [14] ist insbesondere das Herstellen von Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme innerhalb des Binnenmarkts. Artikel 1 regelt Ziel und Anwendungsbereich der Richtlinie, Absatz (1) erstreckt den Anwendungsbereich dieser Richtlinie auf das gesamte Straßennetz im Gemeinschaftsgebiet:

In dieser Richtlinie werden die Voraussetzungen für die Gewährleistung der Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme in der Gemeinschaft festgelegt. Sie gilt für die elektronische Erhebung aller Arten von Straßenbenutzungsgebühren im gesamten gemeinschaftlichen Straßennetz einschließlich aller städtischen und außerstädtischen Straßen, Autobahnen, übergeordneten und nachgeordneten Straßen sowie Bauwerke wie Tunnel und Brücken sowie Fähren.

Artikel 1 Absatz (2) legt Ausnahmen fest:

Diese Richtlinie gilt nicht für:

- a. Mautsysteme ohne elektronische Einrichtungen für die Mauterhebung;
- b. elektronische Mautsysteme, die einen Einbau fahrzeugseitiger Geräte nicht erforderlich machen;
- c. kleine, rein lokale Mautsysteme, bei denen die Kosten für eine Anpassung an die Anforderungen dieser Richtlinie außer Verhältnis zum erzielten Nutzen stehen würden.

Ein häufiger Fall für eine Ausnahme nach Unterpunkt (b) von Artikel 1 (2) ist ein rein auf Kennzeichenkameras basierendes Zufahrtsmanagement, wie es häufig in Italien verwendet wird, oder beispielsweise die London Congestion Charge.

In Artikel 2 werden die technischen Lösungen zum Herstellen von Interoperabilität benannt, Absatz (1) schränkt die nutzbaren Basistechnologien ein:

Alle neuen elektronischen Mautsysteme, die ab dem 1. Januar 2007 in Betrieb genommen werden, nutzen zur Mautabwicklung eine oder mehrere der folgenden Techniken:

- a. Satellitenortung;
- b. Mobilfunk nach der GSM/GPRS-Norm (GSM TS 03.60/23.060);
- c. Mikrowellentechnik (5,8 GHz).

Artikel 2 Absatz (2) regelt die Herausgabe etwaiger Fahrzeuggeräte. Demnach müssen die Betreiber von Gebühreneinhebungssystemen Fahrzeuggeräte zur Verfügung stellen, die auch in den Systemen anderer Betreiber eingesetzt werden können:

[...] Die Betreiber stellen den [...] Nutzern [...] Erfassungsgeräte für ihre Fahrzeuge bereit, die sich für alle in den Mitgliedstaaten eingesetzten elektronischen Mautsysteme, bei denen die in Absatz 1 genannten Techniken zum Einsatz kommen, und für alle Fahrzeugarten eignen. Diese Geräte müssen zumindest interoperabel und in der Lage sein, mit allen in den Mitgliedstaaten betriebenen Systemen, bei denen eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Techniken eingesetzt werden, zu kommunizieren. [...].

Artikel 2 Absatz (3) empfiehlt bei neuen Systemen den Einsatz von Satellitentechnologie:

Es wird empfohlen, bei neuen elektronischen Mautsystemen, die nach Annahme dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden, die Satellitenortungs- und die Mobilfunktechnik gemäß Absatz 1 einzusetzen [...].

2.1.4 EETS-Entscheidung 2009/750/EG

In der Einleitung der EETS-Entscheidung 2009/750/EG [15] wird EETS (European Electronic Toll Service) kurz umrissen:

Ein einziger Vertrag mit einem EETS-Anbieter sollte es den EETS-Nutzern [...] ermöglichen, ihre Maut in allen EETS-Gebieten des europäischen Straßennetzes zu bezahlen, unter anderem mittels eines einzigen Bordgeräts (OBE – On-board Equipment), das in allen EETS-Gebieten verwendet werden kann.

Demnach wird dem Straßenbenutzer ein Dienst angeboten der es ihm erlaubt, die Straßenbenutzungsgebühren aller Mautbetreiber zu entrichten, ohne mit den entsprechenden Mautbetreibern direkt ein Vertragsverhältnis einzugehen.

Artikel 2 der Entscheidung enthält Begriffsbestimmungen; Unterpunkt (a) legt fest dass die geografische Gültigkeit der Entscheidung identisch mit jener der Interoperabilitätsdirektive und somit das gesamte Gemeinschaftsgebiet ist:

[Ein] „EETS-Gebiet“ [ist] ein Mautgebiet, für den die Richtlinie 2004/52/EG gilt;

Artikel 5 regelt die Rechte und Pflichten der Mauterheber. Nach Absatz (5) haben Mauterheber bereits existierende EETS-kompatible Fahrzeuggeräte als Komponente im eigenen System anzunehmen:

Mauterheber akzeptieren in ihren EETS-Gebieten von den EETS-Anbietern, mit denen sie einen Vertrag geschlossen haben, alle funktionsfähigen Bordgeräte, die gemäß Anhang IV zertifiziert [...] sind.

Anhang II legt die Aufgaben aller EETS-Beteiligten sowie die verwendeten Schnittstellen fest. Absatz (3) betrifft die Schnittstelle zwischen Fahrzeuggerät und den ortsfesten Installationen:

Die standardisierten straßenseitigen Schnittstellen zwischen den OBE und der ortsfesten oder mobilen Ausrüstung der Mauterheber müssen mindestens Folgendes ermöglichen:

- a. DSRC (Dedicated Short-Range Communication)-Mauttransaktionen;
- b. Transaktionen zur Konformitätsprüfung in Echtzeit;
- c. gegebenenfalls die Übermittlung zusätzlicher Lokalisierungsdaten

In den OBE der EETS-Anbieter müssen alle drei Schnittstellen implementiert sein. Die Mauterheber können entsprechend ihren Vorgaben einige oder all diese Schnittstellen in ihre ortsfeste oder mobile straßenseitige Ausrüstung integrieren.

2.2 Initiativen der EU

2.2.1 Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme

Der 2008 veröffentlichte Aktionsplan [16] dient dazu, die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr, einschließlich Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, zu beschleunigen und zu koordinieren. Er umfasst unter anderem die folgenden vorrangigen Aktionsbereiche:

- Aktionsbereich 2: Kontinuität von IVS-Diensten für das Verkehrs- und Gütermanagement in europäischen Verkehrskorridoren und Ballungsräumen
- Aktionsbereich 6: Europäische Zusammenarbeit und Koordinierung im Bereich intelligenter Verkehrssysteme

Aktionsbereich 2 hat die Verwirklichung der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme – Richtlinie 2004/52/EG [14] – als Zielsetzung. Aktionsbereich 6 bereitet die Schaffung einer spezifischen IVS-Kooperationsplattform unter Beteiligung von Mitgliedstaaten und Gebietskörperschaften zur Förderung von IVS-Initiativen im Bereich der städtischen Mobilität vor.

2.2.2 Aktionsplan Urbane Mobilität

Der 2009 erlassene Aktionsplan [17] bildet einen abgestimmten Rahmen für EU-Initiativen auf dem Gebiet der urbanen Mobilität unter Wahrung des Grundsatzes der Subsidiarität. Der Plan sieht vor, dass Strategien für die nachhaltige urbane Mobilität unterstützt werden, *„die beispielsweise durch den erleichterten Austausch bewährter Verfahren und die Bereitstellung finanzieller Mittel dazu beitragen, die Gesamtziele der EU umzusetzen. Der Kommission ist bewusst, dass Stadtgebiete in der EU je nach ihrer geografischen Lage, ihre Größe und ihres jeweiligen Wohlstands unterschiedlichen Herausforderungen gegenüberstehen. Mit dem Aktionsplan sollen keine Standard- oder Topdown-Lösungen vorgeschrieben werden. In dem Aktionsplan werden praktische kurz- und mittelfristige Aktionen vorgeschlagen, die bis 2012 schrittweise umgesetzt werden können und sich auf integrierte Art und Weise mit besonderen Fragen zur urbanen Mobilität befassen.“*

Unter anderem wurden die folgenden Aktionen vorgeschlagen:

Aktion 1 – Beschleunigung der Einführung von Plänen für die nachhaltige urbane Mobilität

Die Kommission wird kurzfristig lokale Behörden bei der Aufstellung von Plänen unterstützen, die die nachhaltige urbane Mobilität in städtischen und stadtnahen Gebieten zum Gegenstand haben. Sie wird Informationsmaterial zur Verfügung stellen, den Austausch bewährter Verfahren unterstützen, Benchmarks ermitteln und Fortbildungsmaßnahmen für Fachleute auf dem Gebiet der urbanen Mobilität fördern. Längerfristig könnte die Kommission weitere Schritte ergreifen, etwa durch Anreize und Empfehlungen.

Ferner wird die Kommission in den Bürgermeisterkonvent [24] die Frage der urbanen Mobilität einbringen, um einen integrierten Ansatz zu fördern, der die Themen Energie und Klimaschutz mit dem Thema Verkehr verknüpft.

Aktion 2 – Nachhaltige Mobilität in den Städten und zur Regionalpolitik

Um die Finanzierungsmöglichkeiten, die Strukturfonds, Kohäsionsfonds und Europäische Investitionsbank bieten, besser bekannt zu machen, beabsichtigt die Kommission, auf der Grundlage der derzeit in der Gemeinschaft und in den Mitgliedstaaten bestehenden Rahmenbedingungen im Jahr 2011 Informationen zu den Beziehungen zwischen einer nachhaltigen urbanen Mobilität und den Zielen der Regionalpolitik herauszugeben. Dieser wird sich mit dem größeren Zusammenhang der nachhaltigen Stadtentwicklung sowie mit den Berührungspunkten zwischen dem Stadtverkehr und dem transeuropäischen Verkehrsnetz befassen. Die Kommission wird auch die Fördermöglichkeiten darlegen und die Regeln für staatliche Beihilfen und die öffentliche Auftragsvergabe erläutern.

Aktion 7 – Zugang zu Umweltzonen

Die Kommission wird eine Studie in Auftrag geben, die sich mit den verschiedenen Zugangsvorschriften für unterschiedliche Arten von Umweltzonen in der EU befassen soll, um mehr Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie die unterschiedlichen Systeme in der Praxis funktionieren

Aktion 12 – Studie zu urbanen Aspekten der Internalisierung externer Kosten

[...] Die Kommission [wird] unter Berücksichtigung der Schlussfolgerungen aus der von ihr eingeleiteten Debatte über die nachhaltige Zukunft des Verkehrs, eine methodische Studie zu den urbanen Aspekten der Internalisierung in Auftrag geben. Die Studie soll sich mit der Wirksamkeit und Effizienz verschiedener Lösungen für die Kostenanlastung befassen sowie mit Umsetzungsfragen, wie öffentliche Akzeptanz, soziale Auswirkungen, Kostendeckung, Verfügbarkeit von intelligenten Verkehrssystemen und der Frage, wie sich urbane Strategien der Kostenanlastung und andere Vorkehrungen für Umweltzonen wirksam kombinieren lassen.

Aktion 13 – Informationsaustausch über städtische Gebührensysteme

Die Kommission wird den Informationsaustausch über urbane Systeme der Kostenanlastung in der EU zwischen den Sachverständigen und politischen Entscheidungsträgern erleichtern. [...] Es geht um Informationen über Konsultationsverfahren, Ausgestaltung der Systeme, Informationsangebote für Bürger, öffentliche Akzeptanz, Betriebskosten und Einnahmen, technologische Aspekte und Auswirkungen auf die Umwelt. Die Schlussfolgerungen werden in die Arbeiten der Kommission zur Internalisierung externer Kosten einfließen.

In der zweiten Jahreshälfte 2012 wurde seitens der Europäischen Kommission eine öffentliche Erhebung zu den Initiativen 31, 32 und 33 des Weißbuchs für Verkehr (siehe 2.2.3) durchgeführt. Dazu kam folgendes zu Tage:

Initiative 31 Städtische Mobilitätspläne: Es sollte der Inhalt eines „Benchmark“-Mobilitätsplans sowie der Alternativen für die Politik definiert werden, wobei hinsichtlich Inhalt und Vorgehensweise des Benchmarks Minimal- und Maximalkriterien festgelegt werden sollen. In der Minimalvariante sollte der Mobilitätsplan die folgenden Punkte ansprechen:

- Öffentlicher Personennahverkehr
- Nicht-motorisierter Verkehr
- Städtische Güterlogistik
- Mobilitätsmanagement
- Multimodale Integration
- Straßennetz und motorisierter Verkehr einschließlich ruhender Verkehr.

In der Maximalvariante sollen die folgenden Punkte angesprochen werden:

- Umweltzonen
- Stadtmaut
- Parkraumbewirtschaftung
- Preisgestaltung im ÖPNV

Gegenwärtig ist noch nicht klar, ob – wenn überhaupt – die Minimal- oder Maximalvariante verbindlich werden soll, und wenn ja, ab welcher Stadtgröße.

Initiative 32 – Zufahrtsmanagement Städtisches Zufahrtsmanagement inklusive Parkraumbewirtschaftung ist gegenwärtig nicht harmonisiert, wodurch erhebliche gesellschaftliche Kosten entstehen. Weiters werden die Folgen hinsichtlich der verwendeten Daten und eingesetzten Methoden unzureichend bewertet. Insbesondere bei der Parkraumbewirtschaftung gibt es keine Sammlung an Referenzfällen. Insbesondere der Harmonisierung wird eine tragende Rolle zugeschrieben, nämlich hinsichtlich der Emissionsstandards, der eingesetzten Technologien (wie z. B. Vignetten, Fahrzeuggeräte, Zahlungsmethoden, IT-Plattformen usw.), der Informationsbereitstellung und der Bewertung und Überwachung der Ergebnisse.

2.2.3 Weißbuch für Verkehr

Bei der Ausgabe von 2011 handelt es sich um die zweite Ausgabe des Weißbuchs für Verkehr der Europäischen Kommission. Der Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem [18] beschreibt die Vision der Europäischen Kommission für den Verkehr und skizziert die Schlüsselmaßnahmen zu deren Erreichung. Das Weißbuch hat keinerlei verbindlichen Charakter sondern zeigt die Ausrichtung der Politik der Europäischen Kommission (Abb. 2.1).



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 28.3.2011
KOM(2011) 144 endgültig

WEISSBUCH

**Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem
wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem**

SEK(2011) 359 endgültig
SEK(2011) 358 endgültig
SEK(2011) 391 endgültig

DE

DE

Abb. 2.1 Deckblatt des Weißbuchs für Verkehr der Europäischen Kommission. (deutschsprachige Version)

Eine der Themenstellungen ist umweltfreundlicher Stadt- und Pendelverkehr, als Ziel (Ziel 1) wird etwa formuliert:

Halbierung der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener PKW“ im Stadtverkehr bis 2030; vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050; Erreichung einer im Wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030

In der Fußnote zu diesem Ziel wird auf den Nebeneffekt einer erheblichen Verringerung anderer schädlicher Emissionen verwiesen. Der erste Halbsatz hat keinerlei Einschränkung der Stadtgröße sondern meint Stadtverkehr als Ganzes. Insofern ist dieses Ziel ausgesprochen ambitioniert.

Randzahl 58 hat durch seinen Bezug auf die Festsetzung verkehrsbezogener Entgelte und Steuern auch für Städte Bedeutung, da etwa die Einhebung einer City-Maut als Maßnahme zur Verringerung von Luftschadstoffen eine offensichtliche Preisdifferenzierung nach der Schadstoffklasse des Fahrzeuges oder der zurückgelegten Wegstrecke nach sich ziehen soll. Der letzte Satz erwähnt, dass verkehrsbezogene Entgelte als Anreizmechanismus zur Verhaltensänderung gesehen werden:

Preissignale spielen bei vielen Entscheidungen, die lang anhaltende Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben, eine ausschlaggebende Rolle. Verkehrsbezogene Entgelte und Steuern müssen umgestaltet werden und mehr dem Prinzip der Kostentragung durch die Verursacher und Nutzer angenähert werden. Sie sollten die Rolle des Verkehrs bei der Förderung der europäischen Ziele für Wettbewerbsfähigkeit und Zusammenhalt stützen, während die Gesamtbelastung des Sektors die Gesamtkosten des Verkehrs einschließlich der Infrastrukturkosten und externen Kosten widerspiegeln sollte. Umfassendere sozioökonomische Vorteile und positiver externe Effekte rechtfertigen ein gewisses Maß an öffentlicher Finanzierung, aber in Zukunft ist davon auszugehen, dass die Verkehrsnutzer für einen höheren Teil der Kosten aufkommen als bisher. Wichtig ist, dass die Nutzer, Betreiber und Investoren korrekte und konsistente monetäre Anreize erhalten.

Randzahl 61 präzisiert das Verringern von Schadstoffen über die Einhebung eines Infrastrukturbenutzungsentgelts, allerdings explizit nur für Schwerfahrzeuge und außerhalb der Städte. Bemerkenswert ist die Einführung eines „harmonisierten Internalisierungssystems“, von dem auch zu erwarten ist, dass es für Stadtverkehre zur Anwendung kommen kann:

Die Kosten lokaler externer Effekte, wie Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Staus, könnten durch Entgelte für die Infrastrukturnutzung internalisiert werden. Der vor kurzem von der Kommission vorgelegte Vorschlag zur Änderung der so genannten „Eurovignetten-Richtlinie“ stellt einen ersten Schritt hin zu einer stärkeren Internalisierung der durch LKW verursachten Kosten dar, doch werden sich die jeweiligen nationalen Regelungen für Straßenbenutzungsentgelte weiterhin unterscheiden. Mit weiteren Maßnahmen wird die schrittweise Einführung eines verbindlichen harmonisierten Internalisierungssystem für Nutzfahrzeuge im gesamten Fernstraßennetz geprüft, mit dem die jetzige Situation beendet werden soll, dass internationale Spediteure die Eurovignette, fünf nationale Vignetten und acht verschiedene



<http://www.springer.com/978-3-658-03785-7>

City-Maut

Nutzen und Technologien von Systemen zum Steuern
der Zufahrt in Zonen

Leihls, D.; Siegl, Th.; Hartmann, M.

2014, XII, 211 S. 60 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-03785-7