

Konzeptpapier

Die Freie-Straßen-Prämie

Wer hat sie nicht, die Sehnsucht nach freien Straßen? Changing Cities und das ium-Institut für urbane Mobilität greifen mit der neuen Freie-Straßen-Prämie (FSP) auf ein bewährtes Instrument zurück: die Konsumprämie, interpretieren es aber neu. Die FSP ist eine Belohnung für alle, die aktiv und dauerhaft zu freien Straßen beitragen und setzt damit auf Anreize zu einem Verkehrswende-verträglichen Verhalten.

Verkehrswende heißt nicht, einfach nur vom Auto auf das E-Auto umzusteigen. Die Förderung der lebenswerten und am Menschen orientierten Stadt erreichen wir nur über eine drastische Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), das heißt: weniger Autos, sowohl parkend als auch fahrend. Die Entwicklung ist jedoch genau gegenläufig: Immer mehr Autos verstopfen die Städte. Wir müssen also handeln und effektivere Instrumente entwickeln.

Handlungsbedarf: Zu viele Autos im öffentlichen Raum

Die Anzahl der Personenkraftwagen ist in Berlin im Verlauf der vergangenen zehn Jahre kontinuierlich gewachsen. 2020 wurden insgesamt 1,22 Millionen PKW registriert (Statista). Nicht nur die Menge, auch die Größe der Autos nimmt seit Jahren zu und verbraucht öffentlichen Raum.

Rechnerisch werden gerade einmal fünf Prozent der Autos effektiv gebraucht. Selbst während der Rush-Hour sind heute nur ca. zehn Prozent aller Autos tatsächlich im Einsatz. Das "liebste Kind" der Deutschen ist durchschnittlich nur zu 25 Prozent ausgelastet (im Durchschnitt sitzen 1,3 Personen in einem Auto mit fünf Sitzen) und wird nur eine halbe Stunde pro Tag bewegt. Die restlichen 23,5 Stunden des Tages steht es ungenutzt im öffentlichen Raum. Rund die Hälfte aller in Berlin gemeldeten Kraftfahrzeuge (Kfz) werden nahezu kostenlos auf städtischen Parkflächen abgestellt. Rechnet man diese zusammen, so misst die Fläche das Vier- bis Fünffache des Tempelhofer Feldes. Das wäre viel Platz für Fuß- und Radverkehr, öffentliche Begegnungs- und Aufenthaltszonen.

Um den städtischen Raum für die Stadtbewohner*innen zurückzugewinnen, haben sich im November 2019 14 Berliner Organisationen aus den Bereichen Mobilität, Umwelt/Klima und lebenswerte Städte zum Bündnis „Berliner Straßen für alle“ zusammengetan. Sie fordern unter anderem die Umwandlung von Parkflächen in öffentliche Räume und Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr zu befreien. Auch von Seiten der Politik gibt es Bewegung. So

unternehmen immer mehr Kommunen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Auch werden Instrumente wie die City-Maut diskutiert, um den Anteil motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Beim Thema Parken und Parkraumbewirtschaftung tun sich die meisten Entscheidungsträger*innen jedoch noch schwer, obwohl dies eine der effektivsten Maßnahmen ist, um MIV zu vermeiden. Das Parken im öffentlichen Raum ist in Deutschland so einfach und billig wie in kaum einem anderen europäischen Land.

Das Prämienprinzip: Lenkung über Anreize

Es lassen sich grob zwei Arten von politischen Steuerungsinstrumenten unterscheiden - Push- und Pull-Maßnahmen. Während die Push-Maßnahmen auf Verbote und Sanktionen setzen, um unerwünschtes Verhalten zu verhindern - wie z. B. im Fall der Beschränkung und Bepreisung von Parkmöglichkeiten - setzen Pull-Maßnahmen auf die Belohnung des gewünschten Verhaltens.

Die Freie-Straßen-Prämie ist eine Pull-Maßnahme. Sie ist ein monetärer Anreiz, um jene zu belohnen, die freiwillig das eigene Auto abschaffen oder sich weiterhin keines anschaffen.

Wer volljährig ist und in einem Kalenderjahr kein eigenes Auto angemeldet bzw. zur privaten Nutzung überlassen bekommen hatte, erhält eine jährliche Prämie. Die geeignete Höhe der Prämie muss zu Beginn der Einführung festgelegt werden, sie kann je nach Einsatzgebiet auch variieren und im Laufe der Geltungsdauer nach oben oder unten korrigiert werden. Als Orientierung kann z. B. der Preis für ein Jahresabo des öffentlichen Verkehrs herangezogen werden. In Berlin wären das 1.100 Euro, der Preis für eine VBB-Umweltkarte im Geltungsbereich ABC.

Instrumente wie die Einführung von Parkraumbewirtschaftung oder die Erhöhung von Parkgebühren sind in der Bevölkerung umstritten und erzeugen Widerstand. Die Frage ist daher: Wie erreichen wir, dass die Menschen sich freiwillig und dauerhaft gegen ein eigenes Auto und für nachhaltige Mobilitätsformen entscheiden? Wir schlagen die „Freie-Straßen-Prämie“ als innovatives Instrument vor, um die Anzahl der Fahrzeuge im öffentlichen Raum signifikant und effektiv zu reduzieren.

Debatte zu Ausgestaltung, Anwendung und Sinn der FSP

Wie soll die FSP finanziert werden, wie hoch soll sie sein und wofür eingesetzt werden können? Wo, in welchen Städten und Gebieten ist sie sinnvoll? Viele Fragen sind noch offen und diverse Realisierungen sind denkbar. Dafür laden wir Euch zur Diskussion und zum Weiterdenken auf Decidim ein.

Wir zielen darauf, eine vertiefte, qualifizierte und breite Auseinandersetzung zur FSP und zu Verkehrswende-förderlichen Instrumenten zu führen und so Impulse für stadtverträgliche Mobilität zu liefern.

Einige Diskussionspunkte haben wir im Folgenden bereits aufgeführt:

Anspruch erfüllen und Missbrauch verhindern

Die Zuständigkeit für die administrative Abwicklung der Prämie, also die Antragsprüfung, Bewilligung und Auszahlung, würde bei einer Verwaltungsbehörde liegen. Zu diskutieren wäre, auf welcher politischen Ebene, ob Bundes-, Landes- oder Kommunalebene, die Prämie eingeführt werden sollte und ob überall die gleichen Konditionen gelten sollten. Alternativ könnten z. B. Flächenverfügbarkeit, Siedlungsdichte oder Bodenpreise bei der Bemessung der Prämie berücksichtigt werden.

Um unnötige Bürokratie zu vermeiden sollte die Leistungsbearbeitung (Antragsprüfung, Bewilligung und Auszahlung) idealerweise auf Plausibilitäts- und Vertrauensbasis erfolgen und Abfragen stichprobenhaft und anlassbezogen sein.

- Wie sollte sichergestellt werden, dass es keinen Missbrauch der „Freie-Straßen-Prämie“ gibt?
- Wie wird die Wirksamkeit überprüft? Welche Ausgaben werden gefördert? Wie wird beantragt? Wie werden die Bedingungen überprüft?
- Welche Finanzierungsquellen sind denkbar und wie lässt sich die Finanzierung realisieren?

Wie verwalten und finanzieren?

Aus rein administrativer bzw. organisatorischer Perspektive könnte die Freie-Straße-Prämie mit einem entsprechenden politischen Beschluss bereits 2021 eingeführt werden, da weder Veränderungen im Straßenland noch neue technische Systeme erforderlich sind. Dem steht aus haushalterischer Sicht jedoch die noch ungeklärte Finanzierung entgegen.

Wir schätzen das jährliche Gesamtvolumen der „Freie-Straßen-Prämie“ auf rund eine Milliarde Euro.¹ Es sind verschiedene Finanzierungsquellen denkbar, z. B. könnten die Mittel über:

- (a) Einsparungen bereitgestellt werden, die sich aus einem verringerten Verkehrsaufkommen ergeben, wie zum Beispiel in den Bereichen Klimaschutz und Immissionsreduktion, Straßenbau und -betrieb sowie weiteren verkehrsbedingten Schäden und Kosten

und/oder

- (b) Einnahmen aus einer Straßennutzungsgebühr und/oder einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung als Gegenfinanzierung genutzt werden. Diese Maßnahmen würden durch die „Freie-Straßen-Prämie“ zugleich eine breitere Akzeptanz erfahren.

und/oder

- (c) Eine Bundesförderung, z. B. ähnlich der Regionalisierungsmittel für den SPNV. So könnten freie, sichere und gerecht nutzbare Straßen in Großstädten auch als Teil der Daseinsvorsorge verstanden werden und die Fehlsubventionierungen des Bundes, die zu den zu vielen Autos geführt haben ausgeglichen werden.
- (d) Die Zulassung eines Pkw wird deutlich teurer.

Unerwünschte Nebenwirkungen im Blick behalten

Es ist davon auszugehen, dass die Reduktion von privatem Autobesitz die Nachfrage nach Car- und Ride-Sharing-Angeboten erhöht. Damit diese den ÖPNV nicht “kannibalisieren”, ist eine geeignete Konzessionierung und städtische Steuerung erforderlich, so dass diese ihr Angebot verstärkt in den Randbezirken als Ergänzung zum ÖPNV ausbauen.

Es gibt sicherlich viele Nebenwirkungen, die bedacht werden müssen. Wir denken z. B. an folgende Fragen:

- Wie kann gleichzeitig der ÖPNV gefördert werden?
- Welche weiteren Nebenwirkungen sind denkbar und sollten berücksichtigt werden?

¹ Die zugrundeliegende Berechnungsgrundlage: ca. 900.000 Prämienberechtigten in der Anfangsphase; Einwohner*innen Berlin 3,8 Mio. Stand 31. Dez. 2019, davon ca. 77,5% volljährig = 2,9 Mio.; 1,2 Mio. Privatautos + ca. 100 T auch privat genutzte gewerbliche Fahrzeuge; über gemeinsame Haushalte oder Nutzungsüberlassungen genutzt von ca. 2,0 Mio. Berliner*innen (vgl. Landeshaushalt ca. 30 Mrd. €/Jahr); Annahme: fünf Jahre nach Einführung ca. 1,4 Mio. Prämienberechtigten (300.000 Kfz weniger entspricht ca. 500.000 Prämienberechtigten mehr), Prämienhöhe angestiegen auf ca. 1.400,- €/Jahr.

Evaluation – Wirksamkeit der Freie-Straßen-Prämie soll überprüft werden

Die Wirksamkeit der Prämie soll überprüft werden. Unser Vorschlag ist eine ein- bis zweijährliche Evaluation. Als Kennzahl betrachten wir das Reduktionsziel von rund 60.000 Kfz pro Jahr, aufbauend auf dem durch das Bündnis „Berliner Straßen für alle“ erarbeiteten Erfolgsmaßstab. Wenn dieses Ziel nicht erreicht sein sollte, muss nachgesteuert werden, zum Beispiel durch eine Erhöhung der Prämie oder flankierende Maßnahmen. Sollte das finale Ziel der Reduktion der Anzahl der Autos und damit des Autoverkehrs und der Aufwertung der Straßenflächen zufriedenstellend erreicht sein, soll die Prämie entweder abgeschafft oder für andere gesellschaftliche Ziele angepasst weitergeführt werden.

- Wie sollte die Wirksamkeit der Prämie überprüft und gemessen werden?
- Wann gilt sie als erfolgreich?

So viel zu unseren Überlegungen und Fragen, aber was denkt Ihr? Die Debatte zu diesen und weiteren Fragen werden wir in Kürze auf Decidim starten.

Konzept

ium-institut für urbane mobilität und Changing Cities e.V.

<https://www.iumberlin.de/> | <https://changing-cities.org/>

Kontakt:

fsp@changing-cities.org