SUITS

Deliverable Nr.:	D4_Task 4.1
Leitfaden für innovative Finanzierung	
Projekt Akronym:	SUITS
Titel:	
Supporting **U**rban **I**ntegrated **T**ransport **S**ystems; Transferable Tools for Authorities (Unterstützung urbaner integrierter Verkehrssysteme; übertragbare Tools für Verwaltungen)	
Grant Agreement Nr.:	690650
Arbeitspaket Nr..	4
Arbeitspaket Bezeichnung:	
Innovative and Sustainable Financing, Procurement and Business Innovation (Innovative und nachhaltige Finanzierung, Beschaffung und Unternehmensinnovation)	
Verantwortliche AutoInnen:	
Olga Feldman Arcadis, United Kingdom	
Verantwortliche Co-AuthorInnen:	
Aleksei Lugovoi, Alice Parker, Shaista Farooq Arcadis, United Kingdom	
Datum:	06.07.2019
Status:	V6.0
Verbreitungs-Ebene:	PP

2020 CIVITAS
Cleaner and better transport in cities

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

Disclaimer

Bei dem vorliegenden Leitfaden handelt es sich um ein Forschungsdokument, das im Rahmen des SUITS-Projekts entwickelt wurde. SUITS (Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities) ist ein auf vier Jahre angelegtes Forschungs- und Innovationsprojekt, das den Aufbau von Kapazitäten bei lokalen Behörden und Verkehrsakteuren zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen fördern soll. SUITS ist eines der drei Projekte der EU-Initiative CIVITAS 2020, das sich auf Pläne für nachhaltige städtische Mobilität konzentriert, die sog. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Das Projekt SUITS wurde vom Forschungs- und Innovationsprogramm Horizont 2020 der Europäischen Union im Rahmen des Grant Agreement Nr. 690650 / 2016 gefördert.

Bei diesem Dokument handelt es sich um einen Entwurf, der zur Erprobung und für Feedback zur Verfügung gestellt wurde. Die Ergebnisse dieses Leitfadenentwurfs werden während einer Pilotanwendung getestet und analysiert, die von der Stadtverwaltung Alba Iulia (Rumänien) als Teil des SUITS-Projekts durchgeführt wird.

Die endgültige Version des Leitfadens soll im Januar 2020 in einer Reihe verschiedener Amtssprachen der Europäischen Union veröffentlicht werden.

Die in diesem Leitfadenentwurf enthaltenen Informationen und Ansichten entsprechen denen der Autoren und spiegeln nicht unbedingt die offizielle Meinung der Europäischen Union wider. Weder die Organe und Einrichtungen der Europäischen Union noch eine in ihrem Namen handelnde Person können für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

Bei allen Anliegen in Bezug auf den vorliegenden Leitfaden kontaktieren sie uns bitte unter: office@integralconsulting.ro

Projekt Partner

Organisation	Abkürzung	Land	Beteiligte Personen
Integral Consulting R&D – WP4 Leader	INTECO	RO	Dan Caraman, Isolda Constantin, Ștefan Roșeanu
Coventry University	COV UNI	UK	Andree Woodcock
Eurokleis s.r.l.	EUROKLEIS	IT	Iana Dulskaia
Instituto Tecnologico del Embalaje,Transporte y Logistica	ITENE	ES	Dolores Herrero
Interactions Ltd	INTERACTIONS	IRL	
VTM-Consultores em Engenharia e Planeamento LDA	VTM	PT	Sofia Martins
LEVER SA Development Consultants	LEVER	EL	Georgios Georgiadis, Olympia Papadopoulou
Smart Continent LT UAB	SC	LT	
Technische Universität Ilmenau	TUIL	DE	Sebastian Spundflasch
F.K. Liotopoulos & SIA	SBOING	EL	Fotis K. Liotopoulos
Signosis Sprl.	SIGNOSIS	BE	
Citta di Torino	TORINO	IT	
Coventry City Council -Transport for West Midlands	CCC	UK	Sunil Budhdeo, Chris Lane
Municipality of Kalamaria	KALAMARIA	EL	Iannis Krinos
Fundacion De La Comunitat Valenciana Para La Promocion Estrategica El Desarrollo Y La Innovacion Urbana	INNDEA	ES	Angel Navarro
Makios Logistics	MAKIOS	EL	Nikos Sfitis, Theodoros Theodoulidis
Logdrill Informatikai es Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag	LogDrill	HU	
Wuppertal Institute fur Klima, Umwelt, Energie GmbH	WI	DE	Frederic Rudolph
Roma Servizi per la Mobilita	RSM	IT	Marco Surace, Francesco Lacorossi, Fabio Nussio and Chiara Di Majo
Alba Iulia Municipality	AIM	RO	Tudor Drambarean, Ovidiu Podaru, Cristina Fica, Dana Naghiu
Arcadis – Task 4.1 Leader	ARCADIS	UK	Olga Feldman, Aleksei Lugovoi, Alice Parker, Shaista Farooq

Dokument-Historie

Datum	AutorInnen	Aktion	Status	Verbr.-Level
03.07.17	Dan Caraman, INTECO	Allgemeine Kommentare und Ideen zur Struktur und zum Inhalt der Richtlinien		
10.10.17	Olga Feldman, ARCADIS	Erster Entwurf	V0.1 - Draft	RE
10.11.17	Dan Caraman, INTECO	Überprüfung und Kommentare zu den Richtlinien V0.1		RE
15.01.17	Olga Feldman, ARCADIS	Zweiter Entwurf. Adressierung der Kommentare von Partnern	V0.2 - Draft	RE
25.01.18	Iana Dulskaia, EUROKLEIS	Review und Kommentare zu V0.2		RE
31.01.18	COV UNI	Review und Kommentare zu V0.2		RE
31.01.18	Loli Herrero, ITENE	Review und Kommentare zu V0.2		RE
01.02.18	Dan Caraman, INTECO	Review und Kommentare zu V0.2		RE
01.02.18	Angel Navarro, InnDEA	Review und Kommentare zu V0.2		RE
02.02.18	Frederic Rudolph, WI	Review und Kommentare zu V0.2		RE
29.03.18	Arcadis	Aktualisierte Version basierend auf dem Feedback von Partnern	V1.0	RE
22.05.18	Arcadis	Version für Pilotanwendung zur Übersetzung und Einfügung des Haftungsausschlusses	V1.0.1	PP
19.03.19	Olga Feldman, Arcadis	Version für die Teilnehmer des Stakeholder-Workshops in Kalamaria am 20. März 2019	V4.0	PP
29.03.19	Olga Feldman, Arcadis	Vervollständigte Fassung	V5.0	PP
20.05.19	Olga Feldman, Arcadis	Korrigierte Fassung	V5.1	
24.06.19	Nicola York	Visuelle Veranschaulichung von innovativen Finanzierungsmechanismen		
06.07.19	Olga Feldman, Arcadis	Aktualisierte Version basierend auf dem Feedback von Partnern	V6.0	PP

Verbreitungs-Level:

PU	öffentlich
PP	Begrenzt auf andere Programmteilnehmer (einschließlich Kommissionsdienststellen
RE	Begrenzt auf eine von der AG festgelegten Gruppe (einschließlich Kommissionsdienststellen)
CO	Vertraulich, nur für Mitglieder der AG (einschließlich Kommissionsdienststellen)

Inhaltsverzeichnis

Executive Summary 10
Einleitung 10
Regulatorisches Umfeld, Strategie und Steuerung (Governance) 11
Gegenwärtige Finanzierungstrends in kleinen und mittelgroßen Städten (KMS) der EU 12
Innovative Finanzierungsansätze 13
Empfehlungen 15

1. Einleitung 16
1.1. SUITS: Allgemeine Ziele und Anforderungen 17
1.2. Ziele der Richtlinien für innovative Finanzierung 18
1.3. Wie die Leitlinien anzuwenden sind 19
1.4. Hauptakteure bei der Entwicklung der vorliegenden Leitlinien 19

2. Forschungsmethodik 21

3. Regulatorisches Umfeld, Strategie und Steuerung 23
3.1. Gesetzliche und regulatorische Rahmenbedingungen: Die EU 23
3.2. Gesetzliche und regulatorische Rahmenbedingungen: Die EU-Mitgliedsstaaten 25
3.3. Aktuelle Trends in den den SUITS Partnerstädten 27

4. Innovative Ansätze 31
4.1. Innovative Finanzierungsprinzipien 31
4.2. Bedeutung innovativer Finanzierungsprinzipien 31

5. Innovative Financing Mechanisms 33
5.1. Congestion Charge - Staugebühr/Citymaut 38
5.2. Municipal Green Bonds - (Grüne Kommunalanleihen) 39
5.3. Crowdsourcing/Civic Crowdfunding 42
5.4 Stamp Duty Land Tax (SDLT) – Stempelgebühr auf die Grundsteuer 45
5.5 Lottery Funding – Finanzierung durch Lotteriemittel 47
5.6 Voluntary Capture – Freiwillige Kostenübernahme 49
5.7 HGV Charging Schemes – LKW Maut 52
5.8 Workplace Parking Levy (WPL) - Arbeitsplatz-Parkgebühr 55
5.9 Community Infrastructure Levy (CIL) - Kommunale Infrastrukturabgabe 59
5.10 Advertising, Sponsorship and Naming Rights - Werbung, Sponsoring und Namensrechte 62
5.11 Collaborating with other cities, research consortia and private companies - Zusammenarbeit mit anderen Städten, Forschungskonsortien und privaten Unternehmen 66
5.12 Citizen Cooperatives 69
5.13 Emissions Trading - Emissionshandel 71
5.14 Planning Obligations / Developer Contributions - Planungsverpflichtungen/Entwickler-Beiträge 74
5.15 Tax Increment Financing - Steuer Zusatzfinanzierung 78
5.16 Sales Tax - Verkaufssteuer 81
5.17 Toll Roads – Mautpflichtige Straßen 84

5.18 Selling Expertise and Technical Know-how - Veräußerung von Fachwissen und technischem Know-how 87
5.19 Selling of Land and Property - Verkauf von Grundstücken und Immobilien 90
5.20 Donations as Part of Consumer Purchases – Spenden bei Verbrauchereinkäufen 92
5.21 Grants from Private Foundations and Trusts - Zuwendungen von Privatstiftungen und Treuhandfonds 95

6. Empfehlungen 98
6.1 Weitere Empfehlungen 98
6.2 Fazit 100
6.3 Danksagung und Haftungsausschluss 102

7 Referenzen und nützliche Links 102
7.1. Zusätzliche Informationen und Links 102
7.2. Referenzen 103

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bei der Entwicklung des Leitfadens involvierte Stakeholder 11

Tabelle 2: Empfehlungen für Verwaltungen in kleinen und mittleren Städten 15

Tabelle 3 Congestions Charge - Staugebühr/Citymaut 38

Tabelle 4 Municipal Green Bonds – Grüne Kommunalanleihen 39

Tabelle 5 Crowdsourcing/Civic Crowdfunding 42

Tabelle 6 Stamp Duty Land Tax - Stempelgebühr auf die Grundsteuer 45

Tabelle 7 Lottery Funding - Finanzierung durch Lotteriemittel 47

Tabelle 8 Voluntary Capture - Freiwllige Kostenübernahme 49

Tabelle 9 HGV Charging Schemes – LKW-Maut 52

Tabelle 10 Workplace Parking Levy (WPL) - Arbeitsplatz-Parkgebühr 55

Tabelle 11 Community Infrastructure Levy (CIL) - Kommunale Infrastrukturabgabe 59

Tabelle 12 Advertising, Sponsorship and Naming Rights - Werbung, Sponsoring und Namensrechte 62

Tabelle 13 Collaborating with Other Cities, Research Consortia and Private Companies - Zusammenarbeit mit anderen Städten, Forschungskonsortien und privaten Unternehmen 66

Tabelle 14 Citizen Cooperatives - Bürgergenossenschaften 69

Tabelle 15 Emissions Trading - Emissionshandel 71

Tabelle 16 Planning Obligation / Developers Contributions - Planungsverpflichtungen/Entwickler-Beiträge 74

Tabelle 17 Tax Increment Financing - Steuer Zusatzfinanzierung 78

Tabelle 18 Sales Tax - Verkaufssteuer 81

Tabelle 19 Toll Roads - Mautpflichtige Straßen 84

Tabelle 20 Selling Expertise and Technical Know-how - Veräußerung von Fachwissen und technischem Know-how 87

Tabelle 21 Selling of Land and Property - Verkauf von Grundstücken und Immobilien 90

Tabelle 22 Donation as Part of Consumer Purchases - Spenden bei Verbrauchereinkäufen 92

Tabelle 23 Grants from Private Foundations and Trusts - Zuwendungen von Privatstiftungen und Treuhandfonds 95

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Indikative Matrix zu Finanzierungsmechanismen 34

Abbildung 2: Visuelle Veranschaulichung innovativer Finanzierungsmechanismen.....37

Abkürzungen

KMS	Kleine bis mittelgroße Städte
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung)
EK	Europäische Kommission
EU	Europäische Union
EIB	Europäische Investitions Bank
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
JESSICA	Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas
H2020	Horizont 2020
SUITS	Supporting Urban Integrated Transport Systems
SUMPS	Sustainable Urban Mobility Plans
TfL	Transport for London
MaaS	Mobility as a Service
WP	Work Package (Arbeitspaket)
PPPs	Private Public Partnerships (Öffentlich-private Partnerschaft – ÖPP)
SDLT	Stamp Duty and Tax (Stempelgebühr auf die Grundsteuer)
WPL	Work Place Parking Levy (Arbeitsplatzparkgebühr)
CIL	Community Infrastructure Levy (Kommunale Infrastrukturabgabe)
HGV	Heavy Goods Vehicles (Lastkraftwagen)
EU ETS	EU CO2 Emissions Trading Scheme (CO2 Emissionshandelssystem der EU)
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change (Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen)
TIF	Tax Increment Financing (Steuererhöhungs-Finanzierung)
IoT	Internet of Things (Internet der Dinge)

Executive Summary

Einleitung

Der Leitfaden für innovative Finanzierung ist ein nützliches und effizientes Instrument für Kommunalbehörden und andere Interessenvertreter in kleinen und mittelgroßen Städten, um eine auf nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte gerichtete innovative Finanzierung umzusetzen.

Das Supporting Urban Integrated Transport Systems (SUITS) - Projekt wird von der Europäischen Kommission finanziert und trägt zur Förderung des Ziels eines nachhaltigen Verkehrs und einer nachhaltigen Mobilität in ganz Europa bei. Das übergeordnete Ziel des SUITS-Projektes besteht darin, Good-Practice Wissen zu teilen und Entscheidungshilfen zu entwickeln, die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Kommunalbehörden und anderer Interessenvertreter beitragen, um einen nachhaltigen Verkehr und eine nachhaltige Mobilität in kleinen und mittelgroßen Städten umzusetzen.

Diese Richtlinien bilden eines von drei Hauptergebnissen des SUITS-Arbeitspaketes 4 (WP4). Die Leitfäden zielen auf die Maximierung der Effektivität und Nachhaltigkeit von Verkehrsmaßnahmen ab und stellen übertragbare Good Practice Beispiele, innovative Finanzierungsmodelle und Möglichkeiten für neue Geschäftsfelder bereit. Die drei entwickelten, eigenständigen Leitfäden sind:

1. Leitfaden für innovative Finanzierung
2. Leitfaden für ein innovatives Auftragswesen
3. Leitfaden für innovative Geschäftsmodelle

Die zentralen Ziele des Leitfadens zur innovativen Finanzierung sind:

- Vorstellung bestehender Mechanismen und Konzepte für eine nachhaltige Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten in kleinen und mittelgroßen Städten (KMS), einschließlich Kapital, Revenue und Wartungsfinanzierung.
- Identifizierung von Wissenslücken und fehlenden Kapazitäten, die KMS davon abhalten, neue Finanzierungsmethoden für nachhaltige Mobilitätsprojekte anzuwenden.
- Vorstellung innovativer Finanzierungsmechanismen und -strategien, die skalierbar und auf nachhaltige Mobilitätsprojekte in KMS übertragbar sind.
- Bereitstellung eines Instruments zur Entscheidungsunterstützung in Hinblick auf bewährte Finanzierungsmechanismen.
- Stärkung der administrativen und organisatorischen Leistungsfähigkeit von Kommunalbehörden in KMS, um innovative Finanzierungsmechanismen zu nutzen.

Die wesentlichen Ergebnisse der Richtlinien zur innovativen Finanzierung sind:

- Eine Sammlung von Schriftsätzen bzw. Kurzdarstellungen zu innovativen Finanzierungsmechanismen, einschließlich ausgewählter Fallstudien und Implementierungsempfehlungen für KMS;
- Eine Matrix zu Finanzierungsmechanismen, die zeigen soll, welche innovativen Finanzierungsmechanismen für welche Arten von nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekten am besten geeignet sind

Tabelle 1 zeigt die wichtigsten Stakeholder, die in die Entwicklung dieses Leitfadens involviert waren.

Tabelle 1: Bei der Entwicklung des Leitfadens involvierte Stakeholder

Stakeholder	Beitrag zur Entwicklung der Richtlinien
Arcadis	Management der Aufgaben im Zusammenhang mit der Entwicklung des Leitfadens, Entwicklung des finalen Leitfadens, Vorbereitung einer Reihe von Kurzdossiers zu innovativen Finanzierungsmechanismen und Überprüfung und Aktualisierung der Kurzdossiers zu innovativen Finanzierungsmechanismen, die von den Partnern der Aufgabe 4.1 vorbereitet wurden..
SUITS Partners	Die in Arbeitspaket 4.1 involvierten Projektpartner waren verantwortlich für die Erstellung von Kurz-Dosiers zu verschiedenen innovativen Finanzierungsmechanismen, sowie für das Review und die Übermittlung von Feedback zum Leitfaden.
SUITS Partner Cities	Die SUITS Partnerstädte unterstützten die Identifizierung von Kapazitätslücken im Bereich Finanzierung, und steuerten Informationen zu derzeit in den Städten verwendeten Finanzierungsmechanismen bei. Zudem beteiligten sie sich am Review des Leitfadens

Regulatorisches Umfeld, Strategie und Steuerung (Governance)

Die Förderung eines nachhaltigen Verkehrs und einer nachhaltigen Mobilität hat eine hohe Bedeutung auf europäischer Ebene und es gibt eine Reihe von Rechtsvorschriften die sich auf die Finanzierung eines *nachhaltigen* Verkehrs und einer *nachhaltigen* Mobilität fokussieren. So existiert eine Bestimmung, die Regelungen für die Nutzung der Connecting Europe Facility vorsieht, einem Fonds der europäischen Union zur Förderung von Verkehr und Mobilität in der EU. Darin wird festgelegt, dass Projekte nur förderfähig sind, wenn sie eine kohlenstoffarme Wirtschaft und den Ausbau nachhaltiger Verkehrsmittel fördern.

Innerhalb der EU-Mitgliedsstaaten existieren vergleichsweise wenige Rechtsvorschriften und Regelungen hinsichtlich der speziellen Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten, die den Fokus auf das Thema Nachhaltigkeit richten. Länderspezifische Beispiele aus Deutschland, Griechenland, Italien, Großbritannien und Rumänien zeigen jedoch, dass es eine Vielzahl von Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur allgemeinen Finanzierung und Investitionen in EU-Mitgliedsstaaten gibt, sowie diverse maßgebliche Gremien, die kontrollieren, wie Finanzierungen und Förderungen bei Verkehrs- und Mobilitätsprojekten verteilt werden. Außerdem ist der Großteil der Finanzierungen durch nationale Investitionspläne geregelt. So gibt es trotz weniger rechtlicher Rahmenbedingungen Regelungen, wie verschiedene Arten von Mitteln ausgegeben werden können, darunter auch solche, für Verkehrs- und Mobilitätsprojekte.

Gegenwärtige Finanzierungstrends in kleinen und mittelgroßen Städten (KMS) der EU

Die heutigen Finanzierungssysteme für nachhaltigen städtischen Verkehr und Mobilität sind von Stadt zu Stadt sehr unterschiedlich und umfassen öffentliche und private Finanzierungssysteme sowie öffentlich-private Partnerschaften (Public Private Partnerships - PPP). Die meisten Städte erhalten in gewissem Umfang nationale und EU-Fördermittel, wobei KMS im Vergleich zu Großstädten in der Regel wesentlich weniger Mittel erhalten. Dies spricht dafür, KMS dabei zu unterstützen, ihre Fähigkeit zu verbessern, innovative Finanzierungsmechanismen zur Förderung eines nachhaltigen städtischen Verkehrs und einer nachhaltigen städtischen Mobilität zu nutzen.

Innovative Finanzierungsansätze

Bei diesen Richtlinien bezieht sich “innovative Finanzierung” auf Finanzierungsmechanismen, die kreativ in ihren Grundansätzen sind und Mittel in anderer Weise aktivieren, regeln, verwalten und ausschütten, als dies in traditionellen Finanzierungsprozessen üblich ist. Innovative Finanzierung schließt auch Finanzierungspraktiken ein, die bisher noch nicht im Zusammenhang mit dem Aspekt Nachhaltigkeit im Bereich Verkehr und Mobilität angewendet wurden. Ebenso fließen Mechanismen ein, die sich in einigen Städten bewährt, aber bisher keine breite Anwendung in europäischen KMS gefunden haben.

Innovative Konzepte zur Finanzierung der Nachhaltigkeit in Verkehr und Mobilität in europäischen KMS sind wichtig, aufgrund des erhöhten Drucks auf traditionelle Finanzquellen, verursacht durch Kürzungen in nationalen und lokalen öffentlichen Haushalten, durch ein zunehmendes Bevölkerungswachstum und entsprechender Urbanisierung. Außerdem ist eine zögerliche Haltung von Seiten traditioneller Kapitalgeber zu beobachten, was Investitionen in nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte angeht, da sie eine eher gering ausfallende Rendite erwarten und die Vorzüge bzw. Vorteile häufig unklar sind (bspw. erhöhte Wettbewerbsfähigkeit von Städten, wirtschaftliches Wachstum oder effiziente Nutzung knapper Ressourcen).

Folgende Finanzierungsmechanismen wurden für die Erstellung des Leitfadens ausgewählt und näher analysiert:

- Congestion Charge (Maut/Staugebühr/Citymaut)
- Municipal Green Bonds (Grüne Kommunalanleihen)
- Crowdsourcing
- Stamp Duty Land Tax (SDLT, Stempelgebühr auf die Grundsteuer)
- Lottery Funding (Finanzierung durch Lotteriemittel)
- Voluntary Capture (Freiwillige Kostenübernahme)
- HGV Charging Schemes (LKW-Maut)
- Work Place Parking Levy (WPL, Arbeitsplatz-Parkgebühr)
- Community Infrastructure Levy (CIL, kommunale Infrastrukturabgabe)
- Advertising, Sponsorship and Naming Rights (Werbung, Sponsoring und Namensrechte)
- Collaborating with other cities, research consortia and private companies (Zusammenarbeit mit anderen Städten, Forschungsverbünden und privaten Unternehmen)
- Citizen Cooperatives (Bürgergenossenschaften)
- Emission Trading (Emissionshandel)
- Planning Obligations/Developer Contributions (Planungsverpflichtungen/Entwickler-beiträge)
- Tax Increment Financing (Steuer Zusatzfinanzierung)
- Sales Tax (Verkaufssteuer)
- Toll Roads (Mautpflichtige Straßen)
- Selling Expertise and Technical Know-how (Veräußerung von Fachwissen und technischem Know-how)

- Selling of Land and Property (Verkauf von Grundstücken und Immobilien)
- Donations as Part of Consumer Purchases (Spenden bei Verbrauchereinkäufen)
- Grants from Private Foundations and Trusts (Zuwendungen von Privatstiftungen und Treuhandfonds)

Kurzdarstellungen innovativer Finanzierungsmechanismen befinden sich in Kapitel 5, die ausführlichen Darstellungen in Anhang C. Die Matrix potenzieller Finanzierungsmechanismen wird in Kapitel 5, Abbildung 1 vorgestellt.

Empfehlungen

Tabelle 2 zeigt Empfehlungen, die örtlichen Behörden in KMS helfen sollen, ein Umfeld zu schaffen, das Innovation und Effizienz bei der nachhaltigen Finanzierung von Verkehr und Mobilität anregen und unterstützen kann.

Tabelle 2: Empfehlungen für Verwaltungen in kleinen und mittleren Städten

	Empfehlung	Beschreibung
Aufbau von Kapazitäten / Leistungsfähigkeit	Innovationsförderung	Beteiligung an FuE-Programmen zur Unterstützung der Innovation.
	Schulung und Personalentwicklung	Schulung der Personen, die in die Finanzierung nachhaltigen Verkehrs und nachhaltiger Mobilität involviert sind, um sie für die politischen Ziele und die verfügbaren Finanzierungsmechanismen zu sensibilisieren. Ebenso wichtig ist das Arbeiten über Sektoren hinaus, um die fachlichen Fähigkeiten anderer Bereiche optimal zu nutzen.
Ergänzende Empfehlungen	Einrichtung von Innovationszentren	Urbane Innovationszentren können helfen, Akademiker, kommunale Entscheidungsträger und Unternehmen zu verbinden, um intelligente und nachhaltige Lösungen für den Verkehrs- und Mobilitätsbereich anzuregen.
	Technologieorientierter Ansatz für Investitionen	Priorisierung von Investitionen in die Verbesserung digitaler Kundenservices und die Informationsbereitstellung bei Beförderungsdienstleistungen, um vorhandenen Netzwerke zu optimieren und die Nutzererlebnis zu verbessern.
	Open Data und Transparenz	Freie Verfügbarkeit und Nutzbarkeit öffentlicher Daten, zur Förderung der Entwicklung von intelligenten städtischen Lösungen.
	Mobility as a Service (MaaS)	MaaS ist ein Mobilitätsdistributionsmodell, das Angebote unterschiedlicher Verkehrsanbieter zu einer einzigen Dienstleistung kombiniert, um eine Reduzierung der individuellen Mobilität und eine verstärkte Nutzung von ÖPNV-Angeboten zu erreichen.

1. Einleitung

Viele kleine und mittelgroße europäische Städte (KMS) sehen sich mit Problemen konfrontiert, die durch Verkehr und Staus verursacht werden. Der städtische Straßenverkehr macht 40% aller CO_2 -Emissionen aus und bis zu 70% der weiteren Schadstoffe haben ihre Quelle im Verkehrsbereich. Verkehrsstaus treten in der EU oft in und um urbane Gebiete/Ballungszentren auf und Kosten von jährlich fast 100 Mrd. EUR, was einem Prozent des BIP der EU entspricht. (EC, 2017) Eine Förderung von effizienten und nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrsmaßnahmen kann zur Reduzierung dieser Probleme beitragen und der Erreichung einer Vielzahl politischer Zielsetzungen dienen. Dies kann wiederum einen umfassenderen wirtschaftlichen und sozialen Nutzen zur Folge haben und sich positiv auch die Gesundheit und das Wohlbefinden der Einwohner auswirken.

Die Europäische Kommission (EK) fördert mit einer Vielzahl von Dokumenten, Strategien, Grundsätzen, Forschungsleistungen und gezielten Investitionen einen nachhaltigen Verkehr und eine nachhaltige Mobilität in Europa. Im Jahr 2007 verabschiedete die EK das Grünbuch "Towards a new culture for urban mobility", (Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt). Hierbei handelt es sich um ein Konsultationspapier, das eine umfassende Diskussion zu den Hauptproblemen urbaner Mobilität eröffnete und in einem Fahrplan für den städtischen Nahverkehr und Mobilität mündete, die grün, erschwinglich, sicher und schadensfrei für alle Bürger Europas sein soll. Auf der Grundlage von Konsultationen zu diesem Dokument verabschiedete die EK im Jahr 2009 einen Aktionsplan für urbane Mobilität Action Plan on Urban Mobility. Dieses Dokument empfiehlt Maßnahmen, um lokale, regionale und nationale Behörden anzuregen, ihre Zielsetzungen im Bereich nachhaltige Mobilität zu verwirklichen. Es war das erste umfassende Unterstützungspaket im Bereich urbaner Mobilität. Seit seiner Veröffentlichung hat die EK eine Vielzahl weiterer Instrumente für kommunale Behörden hervorgebracht. Darunter auch das urbane Mobilitätspaket 2013 Urban Mobility Package, das Verfahren und finanzielle Unterstützungsmechanismen auf EU-Ebene für die Vorbereitung nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne (SUMP) festlegt.

Nahezu die Hälfte (44%) der EU-Stadtbevölkerung lebt in kleinen oder mittelgroßen Städten mit weniger als 500.000 Einwohnern, der Großteil der Innovationen und der entsprechenden Forschungsergebnisse zu nachhaltigem Verkehr und nachhaltiger Mobilität stammt allerdings aus europäischen Großstädten (Europäische Kommission 2014). Die EK hat erkannt, dass gezielte Investitionen und Forschungsvorhaben notwendig sind, um die Defizite kleiner und mittelgroßer Städte in Bezug auf die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrs und einer nachhaltigen Mobilität zu minimieren. In diesem Kontext ist die Forschung im Projekt SUITS (Supporting Urban Integrated Transport Systems: übertragbare Instrumente für Behörden) anzusiedeln, welches im Rahmen des HORIZONT 2020 Programms finanziert wird.

Das übergeordnete Ziel von SUITS besteht in der Erhöhung der Handlungsfähigkeit von lokalen Behörden in KMS, wenn es darum geht, nachhaltige, ganzheitliche und kosteneffiziente Verkehrs- und Mobilitätsstrategien und Technologien zu entwickeln und umzusetzen. Das SUITS- Projekt teilt bewährte Vorgehensweisen und entwickelt eine Reihe von Unterstützungsmaterialien und Werkezeugen, um KMS in die Lage zu versetzen,

nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen und SUMPs (nachhaltige urbane Mobilitätspläne) zu entwickeln und umzusetzen.

Gerade der Aspekt der Finanzierung stellt viele europäische Städte und Regionen vor häufig vor große Herausforderungen. Der vorliegende Leitfaden versucht hier einen Beitrag zu leisten, indem er eine Reihe möglicher Finanzierungsmechanismen für einen nachhaltigen Verkehr und eine nachhaltige Mobilität vorstellt. Traditionell wird die Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs durch öffentliche Mittel (Steuern), Kredite, operative Gewinne oder aus einer Mischung dieser Formen finanziert. Da es für die staatlichen Stellen immer schwieriger wird, die entsprechenden Mittel für die Finanzierung von Mobilitäts- und Verkehrskonzepten bereitzustellen, kommt innovativen Finanzierungsmechanismen eine immer wichtigere Bedeutung zu.

Der Leitfaden ist darauf ausgelegt, lokale Behörden in KMS bei Entscheidungsfindungsprozessen zu unterstützen, wenn es um die Auswahl der am besten geeigneten Finanzierungskonzepte zur Umsetzung einer nachhaltigen urbanen Mobilität geht. Der Fokus liegt auf neuen und innovativen Finanzierungsansätzen, die aus vielerlei Gründen derzeit von den Städten noch nicht in größerem Umfang genutzt werden.

Die wichtigsten Ergebnisse dieses Leitfadens sind eine Vielzahl von kurzen Abhandlungen, zu innovativen Finanzierungskonzepten sowie eine Matrix zu Finanzierungsmechanismen, die für nachhaltige Mobilitätsprojekte geeignet sind.

1.1. SUITS: Allgemeine Ziele und Anforderungen

Ein Ziel des SUITS- Projekts besteht darin, die Herausforderungen bei der Finanzierung einer nachhaltigen Mobilität in KMS zu identifizieren. Diese treten bspw. auf durch Budgetkürzungen, organisatorische Veränderungen, neue Mobilitätsservices, Änderungen in den Erwartungen der Bürger und neuen EU-Verordnungen sowie generellen Trends im Mobilitätsverhalten der Bürger. SUITS entwickelt Instrumente und Methoden und fördert den europaweiten Wissensaustausch über bewährte Verfahren, mit dem Ziel, das Handlungsvermögen von KMS in Bezug auf die Planung, Finanzierung und Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrs und einer nachhaltigen Mobilität zu verbessern.

In diesem Kontext wurden unter anderem drei Leitfäden entwickelt, die lokalen Behörden in KMS helfen sollen, innovative Praktiken für einen nachhaltigen Verkehr und eine nachhaltige Mobilität anzuwenden. Diese Leitfäden sind:

1. Leitfaden für innovative Finanzierung,
2. Leitfaden für ein innovatives Auftragswesen und
3. Leitfaden zur Entwicklung bankfähiger Projekte, neuer Geschäftsmodelle und Partnerschaften.

Die übergreifenden Ziele, die mit diesen Leitfäden verfolgt werden sind:

- Ermittlung der derzeit gebräuchlichen Praktiken zur Finanzierung, Beschaffung und Umsetzung verschiedener Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen;
- Zusammenstellung von veröffentlichten Informationen über innovative Finanzierungs-, Beschaffungs- und Geschäftsmodelle;

- Bewertung der Anwendbarkeit von Mechanismen in Bezug auf die Anforderungen der Verkehrs- und Mobilitätsakteure;
- Präsentation bewährter Vorgehensweisen in Form eines Instruments zur Entscheidungsunterstützung.

Um Anwendbarkeit und Wirksamkeit dieser Instrumente zur Entscheidungsfindung zu testen, wird, mit Unterstützung des SUITS Projektes, eine Pilotanwendung in der Stadt Alba Iulia durchgeführt. Anschließend wird ein Bericht über die Pilotanwendung erstellt, um die Ergebnisse des Pilotprojekts zu verbreiten und die Eignung der entwickelten Instrumente zu untersuchen. Die auf Basis von Feedback erhaltenen Verbesserungsvorschläge werden entsprechend eingearbeitet.

Die drei Richtlinien ergänzen einander und bilden ein Paket, dass die Handlungsfähigkeit lokaler Behörden bei der Umsetzung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsmaßnahmen verbessern soll.

Nach Abschluss aller Arbeitspakete und der Pilotstudie sollen die neun Partnerstädte (Coventry, Stuttgart, Dachau, Palanga, Rom, Valencia, Turin, Alba Iulia und Kalamaria) das Know-how anwenden, das durch das SUITS-Portfolio bereitgestellt wird. Dies wird den Partnern helfen, ihre Wissen und damit ihre Handlungsfähigkeit zu optimieren und innovative Finanzierungsmechanismen für einen nachhaltigen Verkehr und eine nachhaltige Mobilität in der Praxis umzusetzen.

Am Ende der Pilotanwendung und der Projektumsetzungsphase werden die Aktivitäten und Ergebnisse der neun Partnerstädte bewertet. Im Juli 2020 wird ein Workshop stattfinden, in dem die Aktivitäten, Ergebnisse und Leistungen in den neun teilnehmenden Städten präsentiert werden.

1.2. Ziele der Richtlinien für innovative Finanzierung

Die Hauptziele der Richtlinien für innovative Finanzierungsmechanismen sind:

- Vorstellung der bestehenden Finanzierungsmechanismen und Ansätze für eine nachhaltige Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten in KMS, gegebenenfalls einschließlich Kapital-, Einnahmen- und Unterhaltsfinanzierung.
- Aufdecken von Lücken in den derzeitigen Wissens- und Organisationskapazitäten, die KMS daran hindern, neue Finanzierungsansätze für Projekte zur nachhaltigen Mobilität zu identifizieren, zu testen und einzusetzen.
- Präsentation innovativer Finanzierungsmechanismen und -strategien, die skalierbar und auf nachhaltige Mobilitätsprojekte in KMS übertragbar sind.
- Präsentation internationaler bewährter Praktiken anhand eines Entscheidungsinstruments in Form einer Matrix mit Finanzierungsmechanismen.
- Verbesserung der administrativen und organisatorischen Kapazitäten der lokalen Behörden in KMS zur Anwendung innovativer Finanzierungsmechanismen.

Es ist vorgesehen, dass die Hauptnutznießer dieses Leitfadens kleine und mittlere europäische Städte sind, die derzeit nicht über das Personal und die organisatorischen Kapazitäten verfügen, die für die Ermittlung und Umsetzung neuer Finanzierungskonzepte

erforderlich sind, auch wenn diese Städte über einen bestehenden Mobilitätsentwicklungsplan verfügen.

1.3. Wie die Leitlinien anzuwenden sind

Der Leitfaden wurde so entwickelt, dass er als eigenständiges Dokument gelesen werden kann. Um jedoch den größtmöglichen Nutzen daraus zu ziehen, sollte dieser Leitfaden zusammen mit den beiden anderen in Kapitel 1.1 genannten Leitfäden gelesen werden.

Der Bericht ist wie folgt strukturiert:

- Abschnitt 1 – Einleitung;
- Abschnitt 2 bietet einen Überblick über die Forschungsmethodik
- Abschnitt 3 stellt einige relevante regulatorische Rahmenbedingungen, Strategien und Regelungen vor und identifiziert aktuelle Trends in europäischen KMS
- Abschnitt 4 umreißt innovative Finanzierungsprinzipien und die Bedeutung innovativer Finanzierungskonzepte
- Abschnitt 5 stellt innovative Finanzierungsmechanismen vor, die KMS nutzen können, um nachhaltige Mobilitätsprojekte zu finanzieren;
- Abschnitt 6 skizziert zusätzliche Empfehlungen; und
- Abschnitt 7 fasst die Ergebnisse zusammen

Die wichtigsten Ergebnisse dieses Leitfadens sind:

- Eine Sammlung von Kurzbeschreibungen zu innovativen Finanzierungsmechanismen, einschließlich ausgewählter Fallstudien und Umsetzungsschritte für KMS, und
- Eine Matrix mit Finanzierungsmechanismen

Die einzelnen Kurzdarstellungen, die in Kapitel 5 enthalten sind, geben einen kurzen Überblick über die identifizierten innovativen Finanzierungsmechanismen. Jeder Kurzbericht enthält eine Zusammenfassung und allgemeine Merkmale des Finanzierungsmechanismus, sowie nachweisliche Erfahrungen, Fallstudien und Richtlinien für die Umsetzung.

Die Matrix mit Finanzierungsmechanismen zeigt, welche innovativen Finanzierungsmechanismen sich am besten zur Finanzierung bestimmter Arten von nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekten eignen.

1.4. Hauptakteure bei der Entwicklung der vorliegenden Leitlinien

In den einzelnen Phasen der Entwicklung dieses Leitfadens spielten verschiedene Hauptakteure eine wichtige Rolle. Die EU ist für die Finanzierung der Entwicklung dieser Leitlinien im Rahmen des Programms Horizont 2020, dem größten Forschungs- und Innovationsprogramm der EU, verantwortlich.

Die Firma ARCADIS war verantwortlich für die Erstellung der Kurzbeschreibungen ausgewählter innovativer Finanzierungsmechanismen sowie für die Erstellung des Leitfadens selbst. Weiterhin koordinierte sie die Erstellung der Beiträge durch ausgewählte Projektpartner, die zu jeweils einem Finanzierungsmechanismus (basierend auf individuellen

Interessen, Expertisen und Vorwissen), Kurzbeschreibungen anfertigten. Zudem waren sie am Review Prozess beteiligt und gaben Feedback zu den Leitlinien.

Die Partnerstädte im Projekt unterstützten die Identifizierung von Kapazitätslücken bei der Umsetzung innovativer Finanzierungsmechanismen in den lokalen Behörden und leisteten vielfältige Unterstützung bei der Entwicklung der Leitlinien. Die Städtepartner trugen auch zu Abschnitt 3.3 bei, in dem es um die aktuellen Trends bei der Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte in KMS geht. Auch wenn in den während des WP2 durchgeführten Befragungen der Städte bereits ein gewisses Verständnis über die aktuellen Trends in den Städten erzielt wurde, wurden zur weiteren Vertiefung teilstrukturierte und informelle Telefoninterviews durchgeführt.

Dabei wurde deutlich, dass die Partnerstädte eine klare und präzise Anleitung bevorzugen, die nicht nur Beschreibungen der Finanzierungsmechanismen, sondern auch relevante Beispiele, Fallstudien, Empfehlungen und Implementierungsleitfäden enthält. Um dieser Aufforderung nachzukommen, wurde der Inhalt dieses Leitfadens auf die wichtigsten Informationen beschränkt, die den europäischen KMS dabei helfen sollen, ihr Wissen und ihre Kapazitäten zu erweitern.

2. Forschungsmethodik

Dieser Bericht stützt sich auf eine Vielzahl von primären und sekundären Datenquellen. Zu den wichtigsten Quellen gehören halbstrukturierte Interviews und informelle Gespräche mit einzelnen Vertretern der Partnerstädte. Diese Interviews wurden durchgeführt, um Informationen über den Status quo und die zukünftige Anwendbarkeit der Finanzierungsinstrumente zu sammeln. Zu den sekundären Quellen gehörten Publikationen aus peer-gereviewten Zeitschriften, Medienpublikationen und Bücher sowie Open-Access-Berichte und Veröffentlichungen von Regierungsbehörden, Universitäten, gemeinnützigen Einrichtungen, privaten Beratungsunternehmen und Innovationszentren.

Verfügbarkeit von Informationen

Das größte Hindernis, das bei der Vorbereitung dieser Studie auftrat, war die schiere Menge an verfügbaren Informationen über Finanzierungs- und Förderansätze, die von verschiedenen Behörden, Organisationen und Gruppen zur Finanzierung ihrer Projekte und Aktivitäten genutzt worden waren. Die SUITS-Partner nutzten daher ihr professionelles Urteilsvermögen, um Quellen und Fallstudien auszuwählen, die für diesen Leitfaden von großer Relevanz sind. Finanzierungsmechanismen, die für KMS zur Finanzierung ihrer nachhaltigen Mobilitätsziele als am besten geeignet angesehen wurden, wurden ausführlich untersucht und in den Bericht aufgenommen. Natürlich gibt es darüber hinaus weitere nützliche Finanzierungsmechanismen, die allerdings nicht in die nähere Auswahl gelangt sind und im Rahmen dieses Forschungsvorhabens nicht näher betrachtet wurden. Der vorliegende Leitfaden ist daher nicht als vollständige Liste der verfügbaren Werkzeuge zu sehen.

Es wurde auch deutlich, dass ein Mangel an peer-gereviewten Forschungsergebnissen besteht, die sich mit bestehenden/traditionellen Finanzierungsmechanismen befassen, die speziell von KMS zur Finanzierung ihrer Agenda für nachhaltige Mobilität genutzt werden. Die für diese Leitlinien genutzten Informationen stammen hauptsächlich aus subjektiven Erkenntnissen wie Behördenberichten und Medienpublikationen oder aus Haushaltsberichten und internen Dokumenten von lokalen Behörden. Die von den Städtepartnern erhaltenen Informationen wurden ebenfalls als Quelle für die Entwicklung dieses Leitfadens genutzt.

Einschränkungen

Um die Anwendbarkeit der identifizierten Finanzierungsmechanismen und ihre möglichen Auswirkungen auf KMS beurteilen zu können, bedarf es einer professionellen Beurteilung auf der Grundlage der verfügbaren Erkenntnisse und Forschungsergebnisse. Ohne individuelle Vor- und Nachstudien können die Auswirkungen solcher Eingriffe nicht immer richtig bewertet werden. Nach der Pilotanwendung und dem Feedback der Städtepartner werden die Leitlinien aktualisiert.

Auch wenn ein bestimmter Finanzierungsmechanismus zur Finanzierung eines nachhaltigen Mobilitätsprojektes in einer konkreten Stadt erfolgreich angewendet worden ist, haben die Fallstudien nicht immer die Repräsentativität, die für eine solide Bewertung erforderlich ist. Daher sollten die Ergebnisse aus Fallstudien eher als unbestätigte, kontext- und kulturspezifische Beispiele gesehen werden.

Anwendbarkeit

Es wurden alle Anstrengungen unternommen, um sicherzustellen, dass diese Leitlinien für ein breites Spektrum von Städten, speziell KMS, mit unterschiedlichen Kapazitäten und unterschiedlicher Organisationsstruktur nützlich sind. Die Umsetzbarkeit der Ergebnisse und Empfehlungen dieses Leitfadens hängt jedoch von zahlreichen Kontextfaktoren ab, wie der Größe und der Bevölkerungsdichte einer Stadt, der politischen Führung, den Verwaltungsstrukturen, der Einstellung zu neuen Ideen und innovativen Ansätzen, den vorhandenen Kapazitäten und den verfügbaren Ressourcen, um nur einige zu nennen.

3. Regulatorisches Umfeld, Strategie und Steuerung

In diesem Kapitel werden zunächst Strategien und Rechtsvorschriften behandelt, die auf EU-Ebene und auf der Ebene der Mitgliedstaaten zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte erarbeitet wurden. Zudem identifiziert dieses Kapitel die aktuellen Trends bei der Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte in KMS.

3.1. Gesetzliche und regulatorische Rahmenbedingungen: Die EU

Nach der jüngsten Wirtschaftskrise verabschiedete die EU mehr als 40 neue Finanzvorschriften, um finanzielle Stabilität und das Vertrauen in die Märkte wiederherzustellen (European Commission, 2016). Finanzgesetzgebung und Regelungen geben dem Europäischen Parlament die Vollmacht, Projektausgaben zu verhindern, die nicht den Vorschriften und Bestimmungen entsprechen, die in diesen Rahmenbedingungen dargelegt sind (Europäische Union, 2017). Hinsichtlich Verkehr und Mobilität gibt es verschiedene gesetzliche und regulatorische Rahmenbedingungen, die detailliert darlegen, wie die EU-Mittel ausgegeben werden können.

Seit dem EU-Versprechen von 2013, nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsinitiativen zu fördern, entstanden eine größere Zahl an gesetzlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen. Für eine Finanzierung bzw. Förderung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten, sind die Anforderungen für solche Projekte in Hinblick auf ökologische Nachhaltigkeit deutlich verschärft worden. Für Verkehrs- und Mobilitätsprojekte stehen eine Reihe von Finanzierungsoptionen zur Verfügung, wie z.B. Europäische Struktur- und Investitionsfonds (ESIF), Connecting Europe Facility (CEF), und Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI).

3.1.1. Allgemeine Finanzvorschriften

Regulation (EU, EURATOM) No 966/2012 ist ein zentrales legislatives Dokument, das die Finanzbestimmungen aufführt, die für den allgemeinen EU-Haushalt gültig sind. Förderung und Finanzierung aller Vorgänge in der EU müssen diesen Bestimmungen entsprechen.

Regional Policy (Regionalpolitik, auch bekannt als Kohäsionspolitik) und der Investitionsplan für Europa Investment Plan for Europe sind die wichtigsten Investitionsstrategien der EU, in denen ein Drittel der EU-Haushaltsmittel ausgegeben wird. Die Regionalpolitik zielt auf alle Regionen und Städte innerhalb der EU ab und unterstützt Wirtschaftswachstum, nachhaltige Entwicklung und Lebensqualität. Eine der wichtigsten Prioritäten der Regionalpolitik für 2014-2020 sind die Verkehrs- und Energienetze, wobei der Schwerpunkt auf "intelligente Mobilität, multimodalem Verkehr, umweltfreundlichem Verkehr und städtischer Mobilität" liegt' (Europäische Kommission, 2017c).

Der Investitionsplan für Europa, auch bekannt als der Juncker-Plan, ist ein ehrgeiziger Infrastrukturinvestitionsplan, der 2013 aufgestellt wurde. Sein Ziel besteht in der Ausschöpfung zusätzlicher öffentlicher und privater Investitionen in die Infrastruktur durch die Bereitstellung von Garantien und technischer Unterstützung. Die Hauptziele dieses Planes sind “die Beseitigung von Investitionshindernissen, Sichtbarkeit und technische Hilfe bei Investitionsprojekten sowie eine intelligentere Nutzung finanzieller Ressourcen”. Dieser Plan hat drei zentrale Säulen: Europäischer Struktur- und Investitionsfonds (ESIF), der Fonds für

strategische Investition bildet das Herzstück des Planes für Europa; das Europäische Investitionsvorhabenportal (EIPP), das europäische Portal für Projektinvestition/Zentrum für Anlageberatung, bietet technische Hilfe bei Investitionsprojekten und beseitigt nationale und EU-regulatorische Barrieren, um das Geschäftsumfeld zu verbessern (Europäische Kommission, 2017c). Verordnung (EU) 2015/1017 stellt die Regeln und Bestimmungen auf, die sich auf den Europäischen Investitionsfonds (EFSI), das Europäische Investitionsvorhabenportal (EIPP) und die Europäische Plattform für Investitionsberatung beziehen. Dieses Dokument betont, dass ESIF-Förderung nur strategische Investitionen in Projekte unterstützen sollte, die von gemeinsamen Interesse hinsichtlich der Ziele der EU sind.

So unterstützte der ESIF beispielsweise die Kommune von Las Palmas, Gran Canaria, mit der Gewährleistung eines Darlehns in Höhe von 50 Millionen EUR von der EIB (Europäische Investitionsbank), um ein leistungsstarkes Busliniennetz in Las Palmas zu finanzieren. Das Projekt umfasst eine neue 11,7 km - Buslinie mit neuen Radwegen und erweiterten Bürgersteigen sowie 17 neuen Hybrid- und Elektrobussen. Dieses Darlehen wäre nicht möglich gewesen ohne die Garantie von Seiten des ESIF und der Unterstützung durch die Europäische Plattform für Investitionsberatung, die dabei halfen, das Projekt zu realisieren.

3.1.2. Verkehrs- und mobilitätsbezogene Finanzregulierung

Der Großteil der EU- Verkehrs- und Mobilitätsrechtsvorschriften betont die Wichtigkeit des Themas Nachhaltigkeit. Die jüngste EU-Verordnung im Bereich Verkehr und Mobilität, die 2013 verabschiedet wurde, enthält Einzelheiten darüber, wie der neue EU-Haushalt ausgegeben werden sollte. Vor dieser Zeit trug die Gesetzgebung zur Gewährung von EU-Fördermitteln für Verkehrs- und Mobilitätsprojekte wenig zur Förderung einer "grüneren" Mobilität bei und berücksichtigte die Auswirkungen von Luftschadstoffen, Flächennutzung und verkehrsbedingten Treibhausgasen nicht ausreichend. Im Jahr 2013 verpflichtete sich die EU jedoch, mindestens 20 Prozent des EU-Budgets von einer Billion Euro für 2014-2020 für Klimaanpassungs- und Klimaschutzziele auszugeben, davon hundert Milliarden Euro für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte (Transport and Environment, 2017). Seitdem konzentriert sich die EU-Gesetzgebung zur Finanzierung und Förderung von Verkehr und Mobilität stärker auf Aspekte der Nachhaltigkeit.

Connecting Europe Facility (CEF) ist das wichtigste Finanzierungsinstrument für die Förderung bzw. Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten auf EU-Ebene. CEF wurde 2014 eingeführt und stellt Mittel für den europäischen Verkehr, für Energie und digitale Infrastrukturen bereit. Der Großteil der Finanzierung, über 24 Milliarden Euro für den Zeitraum 2014-2020, wurde dem europäischen Verkehr (Trans-European Transport Network, transeuropäisches Verkehrsnetzwerk) zugewiesen. Davon werden ca. 11 Milliarden Euro nur für Projekte in den Mitgliedsstaaten zur Verfügung gestellt, die für den Kohäsionsfonds in Frage kommen.

Verordnung (EU) Nr 1316/2013 stellt die Regelungen für die Nutzung des CEF dar. Die Bestimmungen konzentrieren sich stark auf einen nachhaltigen Verkehr und eine nachhaltige Mobilität. Projekte aus diesen Bereichen sind nur CEF-förderfähig, wenn sie den Kriterien für eine Stärkung nachhaltiger Verkehrsträger entsprechen und eine kohlenstoffarme, klimafreundliche Wirtschaft fördern. Zudem wird für alle Projekte, die sich um die Mittel

dieses Fonds bewerben eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Bewertung gefordert. Das soll demonstrieren, dass die jeweiligen Projekte in Übereinstimmung mit der nationalen und EU- Umweltgesetzgebung in einer ressourcen-schonenden Weise geplant wurden.

Verordnung (EU) Nr 1315/2013 umfasst Vorschriften zur Finanzierung des Trans-European Transport Network (europäisches Verkehrsnetzwerk; TEN-T), einschließlich der Typ TEN-T-Projekte, in die die EU investieren kann. Projekte, die den EU-Zielen entsprechen und die zu den TEN-T-Richtlinien beitragen, sind geeignet und förderfähig. Die Vorschrift präzisiert, dass die Europäische Kommission alle zwei Jahre einen Fortschrittsbericht veröffentlichen muss, der genau erfasst, wo finanzielle Unterstützung für TEN-T gewährt wurde. Die Europäische Kommission muss ebenfalls schlüssig darstellen, wie die Ausgaben für jedes Projekt die EU-Richtlinien unterstützen, also im Einklang mit ihren Zielen und Prioritäten stehen.

Auch wenn es nur wenige Rechtsvorschriften speziell für die Finanzierung bzw. Förderung nachhaltigen Verkehrs und nachhaltiger Mobilität gibt, konzentrieren sich viele Rechtsvorschriften, die die reine Finanzierung von Verkehrsprojekten betreffen immer stärker auf das Thema Nachhaltigkeit.

3.2. Gesetzliche und regulatorische Rahmenbedingungen: Die EU-Mitgliedsstaaten

Alle EU-Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die EU-Finanzierungsrichtlinien in nationales Recht umzusetzen. Damit diese Gesetze ihre volle Wirkung entfalten können, ist in einigen Fällen die Festlegung von Durchführungsbestimmungen auf nationaler Ebene in den EU-Mitgliedstaaten erforderlich. (European Commission, 2017b).

In diesem Kapitel werden die rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen hervorgehoben, die in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten umgesetzt wurden, zunächst durch eine Überprüfung der rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen für allgemeine Investitionen, gefolgt von einer Diskussion spezifischer rechtlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen für Investitionen in den Verkehrs- und Mobilitätssektor, insbesondere in nachhaltigen Verkehr und Mobilität.

3.2.1. Allgemeine Regelungen zur Finanzierung

In den Mitgliedstaaten gibt es verschiedene Arten von Rechts- und Verwaltungsrahmen, die die Finanzierung und Investitionstätigkeit nationaler, regionaler und lokaler Behörden sowie privater Organisationen regeln. Zusätzlich zu den Finanzierungsrichtlinien gibt es in einigen Mitgliedstaaten spezielle Regulierungsbehörden, die die Einhaltung der Vorschriften überwachen.

3.2.2. Verkehr- und mobilitätbezogene Finanzierungen

Gesetze und Vorschriften, die Investitionen in und die Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten regeln, variieren von Land zu Land erheblich. In einigen EU-Mitgliedsstaaten, so in Griechenland, besteht ein Mangel an Gesetzen und Verordnungen hinsichtlich der Finanzierung von Verkehr und Mobilität, vor allem auch in Hinblick auf die Finanzierung eines nachhaltigen Verkehrs und einer nachhaltigen Mobilität. Andere Mitgliedsstaaten mit einer starken Ausrichtung auf Nachhaltigkeit verfügen wiederum über

entsprechende Gesetze und Verordnungen speziell zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprogramme. In vielen EU-Mitgliedsstaaten gibt es maßgebliche Gremien, die Verkehr und Mobilität regulieren und kontrollieren, einschließlich ihrer Finanzierung[1].

Nationale Gesetze und Rechtsrahmen im Verkehrsbereich legen oft Maßnahmen in Bezug auf Finanzierungen und Investitionen fest. Selbst wenn es Vorschriften für Investitionen im Bereich Verkehr und Mobilität gibt, sind diese häufig veraltet und genügen nicht immer den Anforderungen die von Investitionen in **nachhaltige** Verkehr- und Mobilitätsprojekte ausgehen.

Insgesamt zeigt sich trotz verschiedener Gesetzgebungen zur Finanzierung von Verkehr und Mobilität in den EU-Mitgliedstaaten, dass ein erheblicher Teil der Finanzierung und Förderung im Bereich des nachhaltigen Verkehrs und der Mobilität nicht durch rechtliche und regulatorische Vorgaben kontrolliert wird. Für die meisten nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekte werden Mittel von Organisationen zur Verfügung gestellt, die bereit sind, in die entsprechenden Projekte zu investieren. Es gibt nur wenige Gesetze, die sich darauf beziehen, woher die Mittel kommen und wie sie verteilt werden sollen.

In den meisten Mitgliedstaaten werden die nationalen Mittel für Verkehr und Mobilität in Übereinstimmung mit den nationalen Investitionsstrategien ausgegeben, in denen die Prioritäten für Investitionen in diesen Bereich festgelegt sind. In jüngster Zeit konzentrieren sich die nationalen Investitionsstrategien immer stärker auf nachhaltigen Verkehr und Mobilität.

Zusammenfassend lässt sich also festhalten, dass es insgesamt zwar nur wenig Gesetze und Verordnungen über die Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten gibt, insbesondere für solche, die den Fokus auf das Thema Nachhaltigkeit legen. Dafür gibt es aber eine Vielzahl von rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen allgemein für Finanzierungen und Investitionen in den EU-Mitgliedstaaten. Darüber hinaus gibt es verschiedene maßgebliche Stellen, die kontrollieren und regeln, wie Finanzmittel für Verkehrs- und Mobilitätsprojekte in den EU-Mitgliedstaaten genehmigt und verteilt werden. Zudem sind die meisten Finanzierungs- und Förderquellen für einen nachhaltigen Verkehr und eine nachhaltige Mobilität in Übereinstimmung mit den nationalen Investitionsplänen geregelt, so dass es trotz weniger Rechtsrahmen Regeln dafür gibt, wie die verschiedenen Arten von Finanzmitteln verwendet werden können.

Details zu länderspezifischen Beispielen für allgemeine Finanzregulierung und Verkehrs- und Mobilitätsfinanzierung in den EU-Mitgliedstaaten sind im Anhang A zu finden.

- In Anhang A1 werden die verkehrsbezogenen Finanzierungsvorschriften in Deutschland diskutiert und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie das Konzept des Verkehrsentwicklungsplans VEP, ein Aktionsplan für nachhaltige Mobilität, hervorgehoben.
- Anhang A2 verweist auf die Regulierungsbehörde für den Eisenbahnverkehr (Regulatory Authority for Railways - RAS), die 2011 in Griechenland eingerichtet wurde.
- Anhang A3 enthält Beispiele aus Italien, einschließlich des nationalen Strategieplans.

[1] https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/regulatory_bodies_en

- Anhang A4 behandelt die allgemeinen Finanzvorschriften (insbesondere den Financial Services Act 2012 und den Enterprise Act 2002) und die verkehrsbezogenen Finanzvorschriften im Vereinigten Königreich (die Transport Investment Strategy).
- Anhang A5 enthält ein Beispiel aus Rumänien, einschließlich des Gesetzes Nr. 500/2002 über die öffentlichen Finanzen, des Gesetzes Nr. 273 über die lokalen öffentlichen Finanzen und des General Transport Master Plan of Romania (GTMP), der Investitionen im Verkehrsbereich für alle Verkehrsträger priorisiert.
- Anhang A6 behandelt die allgemeinen und verkehrsbezogenen Finanzregelungen in Spanien, einschließlich des Gesetzes 22/2009 über Finanzierungssysteme für Regionen und autonome Städte.

3.3. Aktuelle Trends in den SUITS Partnerstädten

Dieses Kapitel diskutiert, wie kleine und mittelgroße Städte gegenwärtig nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätssysteme finanzieren. Hierzu wird ein allgemeiner Überblick der Fachliteratur zu diesem Thema einbezogen. Details zu länderspezifischen Beispielen, die aktuelle Trends bei der Finanzierung eines nachhaltigen Verkehrs und einer nachhaltigen Mobilität umreißen, befinden sich in Anlage B. Die in diesem Anhang dargestellten Informationen wurden aus den Untersuchungen mit den Städtepartnern im Projekt SUITS abgeleitet. In einer Umfrage wurden Informationen über Demographie, Sozioökonomie und den Mobilitätskontext jeder Partnerstadt erhoben. Zusätzliche Informationen wurden durch E-Mail-Konversationen und informelle Interviews gesammelt. Die Städtepartner wurden nach den Finanzierungsquellen für nachhaltige Verkehrs-/Mobilitätsprogramme gefragt und ob sie von den nationalen Regierungen spezielle Verkehrs-/Mobilitätsbudgets für das Thema Nachhaltigkeit erhalten. Die Fallstudien umfassen Städte in Großbritannien, Alba Iulia (Rumänien), Rom (Italien), Valencia (Spanien), Stuttgart (Deutschland) und Kalamaria (Griechenland).

Traditionell waren Städten fast immer vollständig von der Finanzierung auf nationaler Ebene (aus Steuermitteln) abhängig. Infrastruktur und Stadtbetrieb wurden in der Regel durch die Grundsteuer abgedeckt. In jüngster Zeit haben jedoch erhöhte Staatsschuldenquoten, Fehlverteilungen von Ressourcen aufgrund politischer Eingriffe und öffentliche Defizite zu einem starken Rückgang der öffentlichen Mittel auf nationaler Ebene geführt (OECD, 2014; Pagano & Perry, 2008). Infolgedessen erhielten die kommunalen und lokalen Regierungen immer weniger Mittel von den nationalen Regierungen und mussten zunehmend nach alternativen Finanzierungsquellen suchen, sowohl öffentliche als auch private.

Aktuelle Finanzierungssysteme für nachhaltige urbane Mobilität und Verkehr variieren enorm von Stadt zu Stadt. Dieses Kapitel beleuchtet die häufigsten Trends aktueller Finanzierungssysteme bezogen auf nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprogramme in Städten.

3.3.1. Förderung von städtischem Verkehr und Mobilität

Die Vielzahl der Finanzierungsströme zur Finanzierung städtischer Verkehrs- und Mobilitätssysteme ist komplex, da zahlreiche Akteure an der Planung, Bereitstellung und dem Betrieb der Infrastruktur beteiligt sind und zahlreiche Modalitäten berücksichtigt werden müssen. Es gibt allerdings eine dominierende Struktur bei der Verkehrs- und

Mobilitätsfinanzierung für Kommunen, die eine Kombination aus privaten und öffentlichen Mitteln von verschiedenen politischen Ebenen (national, regional, städtisch, lokal etc.) beinhaltet. Dieser Abschnitt bietet eine kurze Übersicht über die Arten privater und öffentlicher Finanzierungsmechanismen zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätskonzepte in Städten.

3.3.1.1. Public Financing Systems

Die öffentlichen Finanzen werden von nationalen, regionalen oder lokalen Stellen kontrolliert und zugewiesen. Trotz einer ständigen Verringerung der öffentlichen Mittel sind die öffentlichen/staatlichen Stellen immer noch einer der Hauptakteure bei der Finanzierung urbaner Verkehrs- und Mobilitätsprogramme. Die verschiedenen Ebenen der öffentlichen Hand innerhalb der politischen Hierarchie eines Landes, spielen bei der Finanzierung von Verkehr und Mobilität eine besondere Rolle. Im Vergleich zu anderen Städten scheinen Groß- und Hauptstädte aufgrund der politischen Aufmerksamkeit und Bedeutung einen größeren Finanzanteil von der jeweiligen zentralen Regierung zu erhalten. Mittel für urbanen Verkehr und Mobilität obliegen in den meisten Städten der Verantwortung regionaler oder städtischer Verwaltungen mit eben nur einem gewissen Maß an Mitteln, die von der Zentralregierung bereitgestellt werden. Allerdings muss man auch auf Unterschiede diesbezüglich zwischen den Ländern und ihren geopolitischen Strukturen verweisen (World Bank, 2015).

Öffentliche Finanzen stammen in der Regel aus mehreren Quellen:

- *Spezielle mehrjährige SUMP-Programme:* Staatliche Stellen wie Ministerien oder nationale Agenturen könnten den SUMP zumindest teilweise mitfinanzieren, insbesondere dann, wenn es um neue und erneuerte öffentliche Verkehrsinfrastrukturen geht, da diese generationenübergreifend angelegt sind. Die Finanzierung könnte im Rahmen von Ausschreibungen erfolgen, wobei in jeder Stadt, in der ein SUMP obligatorisch ist, die am weitesten fortgeschrittene Infrastrukturplanung belohnt werden würde. Diese Programme sollten mit Programmen verknüpft werden, die von nationalen oder regionalen Bankinstituten herausgegeben werden.
- *Besteuerung (nationale, regionale, städtische oder lokale Ebene)*: Nationale Steuern sind ein Pflichtbeitrag oder eine obligatorische Abgabe, erhoben durch die Regierung auf Vermögenswerte wie das Arbeitseinkommen, den Kraftfahrzeugbesitz, Benzin und Grundbesitz/Vermögen. Die Besteuerung auf lokaler Ebene beinhaltet Abgaben auf Schadstoffe und zweckgebundene Lohnsteuern, die von lokalen Behörden eingeführt werden (Ubbels et al., 2004; World Bank, ohne Datum). Hierzu gehören zum Beispiel das 'Versement Transport'- System in Frankreich und das 'Vale-Transporte'-System in Brasilien. Dies sind Steuersysteme, die auf lokaler Ebene angewendet werden, wobei die Arbeitgeber verpflichtet werden einen Teil der Pendlerkosten ihrer Arbeitnehmer zu finanzieren (World Bank, 2015).
- *Value capture (VC)*: *Value capture (VC; Wertschöpfung, Wertsteigerung)*: VC ist ein Mechanismus, bei dem die für die Entwicklung einer neuen Infrastruktur verantwortliche Behörde/Agentur einen finanziellen Beitrag von lokal Begünstigten (z.B. Grundstückseigentümer und Erschließungsgesellschaften) erhält, um zur Finanzierung des Infrastrukturprojektes beizutragen (Enoch, Potter, & Ison, 2005). Es

wird davon ausgegangen, dass lokale Grundstückseigentümer und Bauträger von der Wertsteigerung des Grundstücks und des Bodens im Umfeld der neuen Infrastruktur profitieren. VC zielt auf eine Beteiligung an dieser Wertsteigerung ab. Für die Entwicklung und den Bau der Jubilee Line (Londoner U-Bahnlinie) leisteten Bauträger in Canary Wharf einen Beitrag von 400 Millionen £ zu den Baukosten (Enoch et al., 2005).

- *Gebühren, Nutzungsentgelte und Abgaben*: Gebühren und Nutzungsentgelte sind entweder auf die Nutzer der Verkehrsinfrastruktur verhängte Gebühren/Abgaben /Entgelte oder Gebühren auf die nicht bestimmungsgemäße Nutzung der Infrastruktur und der Dienstleistungen. Hierzu gehören City-Mauts, Überlastungs- oder Staugebühren, Straßenbenutzungsabgaben, Bußgelder, Bahn- und Busfahrscheine oder auch Parkgebühren. Eine Initiative war beispielsweise die Einführung der Central London Congestion Charge (Londoner City-Maut), die zur Finanzierung des Ausbaus des Busverkehrs beigetragen hat. Somit konnte man der steigenden Zahl an Fahrgästen gerecht werden und den Straßenverkehr um 20% reduzieren (Enoch et al., 2005).
- *EU-Mittel*: Die Europäische Kommission unterstützt mittels einer Vielzahl von Finanzinstrumenten Städte in der EU. Dies sind u.a. Zuschüsse/Förderungen für Projekte, die öffentliche Aufträge enthalten, budgetiert sind und einen bestimmten Sektor/Bereich unterstützen. EU-Zuschüsse sind direkte finanzielle Zuwendungen und kommen aus Mitteln z.B. der Europäischen Investitionsbank (EIB) und dem Kohäsions-Fonds. Verträge werden durch ein Ausschreibungsverfahren zu Liefer- und Dienstleistungserwerb oder Bauarbeiten vergeben. Es geht dabei um Aktivitäten, die direkt zu spezifischen von der EU gesetzten Entwicklungszielen beitragen und Mechanismen enthalten wie Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas (JESSICA; Stadtentwicklungsinstrument) und HORIZON 2020 (European Commission, 2017a). JESSICA unterstützt die Stadterneuerung und urbane Entwicklung durch finanztechnisch Mechanismen, wobei HORIZON 2020 das Instrument bildet, um die Innovation Union (Innovationsunion) zu realisieren. Diese Initiative ist das Aushängeschild Europas für 2020 und zielt auf die Sicherung der weltweiten Wettbewerbsfähigkeit Europas ab. Die haushalts- und sektorspezifische Unterstützung besteht aus dem Transfer von Mitteln aus dem EU-Haushalt an die jeweiligen Staatskassen und hilft bei der Umsetzung von Projekten, die von den Ländern selbst bestimmt werden.

3.3.1.2. Private Financing Systems

Private Finanzierung ist eine vom Privatsektor zur Verfügung gestellte Finanzierung, bei der private Firmen unter Vertrag genommen werden, um öffentliche Projekte durchzuführen oder zu verwalten, oder bei der Kapital von Finanzinstitutionen mobilisiert wird. Private Investitionen in Verkehrs- und Mobilitätsprogramme und Infrastruktur haben in den letzten zehn Jahren als Reaktion auf die Senkung der öffentlichen Ausgaben zugenommen. Wenn eine öffentliche Verkehrsdienstleistung an den privaten Sektor konzessioniert wird, fällt die Finanzierung der Fahrzeuge und der entsprechenden Infrastruktur in der Regel in die Zuständigkeit des Konzessionsgebers. (World Bank, 2015).

Private Finanzmittel stammen in der Regel aus mehreren Quellen, wobei die Mehrheit der privaten Finanzierungen für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprogramme in Städten in der Regel von Banken und Institutionen stammt. Banken und Institutionen stellen im Voraus Kapitalinvestitionen (Darlehen) zur Finanzierung der von einer Stadt benötigten Projekte bereit, benötigen jedoch vorhersehbare Einnahmequellen als Voraussetzung für die Unterstützung dieser Projekte. (BBA, 2015).

3.3.1.3. Public-Private Partnerships (PPPs)/ Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPPs)

Public-Private Partnerships (PPPs) bzw. Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPPs) sind vertragliche Vereinbarungen zwischen einer öffentlichen Einrichtung (entweder auf Bundes-, Landes- oder lokaler Ebene) und einem Unternehmen des Privatsektors. Durch diese Vereinbarung verpflichten sich beide Einrichtungen, ihre Fähigkeiten und Vermögenswerte zu teilen, um eine Dienstleistung oder Einrichtung, zur Nutzung durch die Allgemeinheit, zu entwickeln. Privatunternehmen sehen ÖPPs im Vergleich zu vollständig privaten Investitionen als risikoärmere Option an, und öffentliche Organisationen profitieren von Kapitalinvestitionen.

Der PPP/ÖPP-Ansatz wird zunehmend für neue Investitionen im Verkehrssektor eingesetzt und ist mittlerweile in ganz Europa verbreitet. Auch internationale Finanzinstitutionen fördern zunehmend diesen Ansatz bei der Entwicklungsfinanzierung. So versucht zum Beispiel die Weltbank mit der Initiative "Maximizing Finance for Development" (MFD) den privaten Sektor zu stärken und den Einsatz knapper öffentlicher Mittel zur Finanzierung von Entwicklungsprojekten, die auf eine nachhaltige städtische Mobilität abzielen, zu kompensieren.

3.3.2. Zusammenfassung

Die heutigen Finanzierungssysteme in den Städten, mit denen nachhaltiger Verkehr und nachhaltige Mobilität finanziert werden, bestehen in der Regel aus öffentlichen und privaten Mitteln, wobei sich die Arten der öffentlichen und privaten Finanzierung von Stadt zu Stadt unterscheiden. Aus der vorliegenden Literatur wird deutlich, dass die meisten Städte ein gewisses Maß an nationaler Finanzierung erhalten, wobei kleine bis mittelgroße Städte im Vergleich zu größeren Städten in der Regel wesentlich weniger nationale Mittel erhalten. Wie aus Anhang B hervorgeht, zeigen die in WP2 eingegangenen Umfrageantworten jedoch, dass die Finanzierung in den Partnerstädten aus nationalen, regionalen oder EU-Quellen stammt. Die zusätzlichen Fragen, die den am SUITS Projekt beteiligten Städtepartnern gestellt wurden, zeigen auf, woher diese nationale, regionale und EU-Finanzierung konkret kommt. Beispielsweise neigt Alba Iulia dazu, sich bei der Finanzierung von nachhaltigem Verkehr und nachhaltiger Mobilität durch die Beantragung verschiedener Zuschüsse und EU-Programme in hohem Maße auf EU-Fördermittel zu verlassen, während Stuttgart, eine wesentlich größere Stadt, die das Herzstück einer wirtschaftlich starken Region bildet, mehr auf lokale Mittel aus dem städtischen Haushalt zurückzugreifen kann.

4. Innovative Ansätze

4.1. Innovative Finanzierungsprinzipien

Bei diesen Richtlinien bezieht sich “innovative Finanzierung” auf Finanzierungsmechanismen, die kreativ in ihren Grundansätzen sind und Mittel in anderer Weise aktivieren, regeln, verwalten und ausschütten, als dies in traditionellen Finanzierungsprozessen üblich ist. Innovative Finanzierung schließt auch Finanzierungspraktiken ein, die bisher noch nicht im Zusammenhang mit dem Aspekt Nachhaltigkeit im Bereich Verkehr und Mobilität angewendet wurden. Ebenso fließen Mechanismen ein, die sich in einigen Städten bewährt, aber bisher keine breite Anwendung in europäischen KMS gefunden haben.

Die Prinzipien, die zur Bewertung der Eignung und Anwendbarkeit der identifizierten innovativen Finanzierungsmechanismen verwendet werden, sind:

- Ökologische Nachhaltigkeit - die Mechanismen könnten genutzt werden, um Investitionen in kohlenstoffarme, klimaresistente Transport- und Mobilitätsoptionen zu unterstützen
- Finanzielle Nachhaltigkeit - die Mechanismen haben keine negativen Auswirkungen auf die Fähigkeit der Städte, mit anderen öffentlichen Einrichtungen und privaten Organisationen zusammenzuarbeiten oder Mittel aus anderen Quellen zu mobilisieren.
- Komplementarität - die Mechanismen könnten gemeinsam mit anderen Finanzierungsmechanismen genutzt werden, einschließlich traditioneller Finanzierungsquellen und Staatseinnahmen
- Skalierbarkeit - die Mechanismen könnten in anderen Städten in der EU repliziert und erweitert werden
- Wirksamkeit - die Mechanismen sind geeignet, Finanzierungsengpässe zu überbrücken und/oder neue Finanzierungsströme zu erschließen.
- Innovation - die Mechanismen zeichnen sich durch neue Methoden aus, die fortschrittlich und originell sind

4.2. Bedeutung innovativer Finanzierungsprinzipien

Die Vision der europäischen "Stadt von morgen" ist ein Ort der umweltfreundlichen und grünen Regeneration, der allerdings ein neues Gleichgewicht zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln erfordert. Um dieses Gleichgewicht zu erreichen, werden kleine bis mittelgroße Städte von der EU aktiv dazu angeregt, eine integrative, nachhaltige und gesunde Mobilität zu fördern und auf die Schaffung integrierter multimodaler Verkehrssysteme hinzuarbeiten. (European Union, 2011; AFD & MEDDE, 2014).

Vor allem als Folge der Großen Rezession und der darauffolgenden Politik zur Verringerung der nationalen Staatsdefizite wurden die Haushalte der Kommunalverwaltungen in den letzten zehn Jahren ständig gekürzt. Die erhöhte Unsicherheit auf dem Markt hat die Verfügbarkeit von öffentlichen und privaten Finanzmitteln erheblich eingeschränkt. (OECD, 2014). Infolgedessen reichen die derzeitigen Investitionsströme im Allgemeinen nicht aus, um den Bedarf an Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur zu decken und damit die Umweltziele, das Wirtschaftswachstum und die sozialen Ziele der EU zu erreichen. Darüber hinaus werden in ganz Europa die Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Finanzierung und dem Betrieb der Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur zunehmend an lokale und regionale Behörden übertragen. Währenddessen sehen sich die Städte aufgrund des

Bevölkerungswachstums und der Verstädterung einem zunehmenden Druck auf ihre Dienstleistungsangebote ausgesetzt, während sie gleichzeitig Kürzungen bei den traditionellen Finanzierungsquellen hinnehmen müssen. Innovative Finanzierungsmaßnahmen und -instrumente sind der Schlüssel zur Überwindung dieser Finanzierungslücken, indem sie den lokalen Behörden helfen, ihre Finanzierungsquellen zu erweitern.

Darüber hinaus zögern Investoren, die zuvor möglicherweise in Verkehrs- und Mobilitätsprogramme investiert haben, in nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte zu investieren, da sie keine ausreichend hohe finanzielle Rendite erwarten. Investoren haben ein gutes Verständnis für einen einzelnen Vermögenswert wie ein Kraftwerk oder eine gebührenpflichtige Straße, doch wenn die Vorteile diffus sind, wie z.B. die erhöhte Wettbewerbsfähigkeit der Stadt, das Wirtschaftswachstum oder die effiziente Nutzung einer knappen Ressource, sind die potenziellen monetären Vorteile nicht so offensichtlich und daher für einen Investor weniger attraktiv. Diese Wahrnehmung wird in der Regel durch verschiedene Faktoren geprägt, wie z.B. die Ungewissheit über die künftigen Energiepreise, lange Verzögerungen, bevor ein Projekt seine Reife und Rentabilität erreicht, und große erforderliche Investitionsvolumen. (European Commission, 2013). Als solche fallen nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprogramme tendenziell in die Kategorie der risikoreichen, "nicht bankfähigen" Projekte.

Deshalb sind innovative Finanzierungsansätze wichtig und könnten genutzt werden, um die Finanzierungslücke zu schließen, die durch den niedrigeren Mitteleinsatz der Investoren entstanden ist. Innovative Finanzierungen können den wahrgenommenen Risikofaktor, der mit nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekten verbunden ist, mindern und im Vergleich zu traditionellen Investitionen aus Steuermitteln ausreichend, effektive und stabile Mittel bereitstellen. (European Union, 2011; Sun, Li & Xie, 2014; European Commission, 2013).

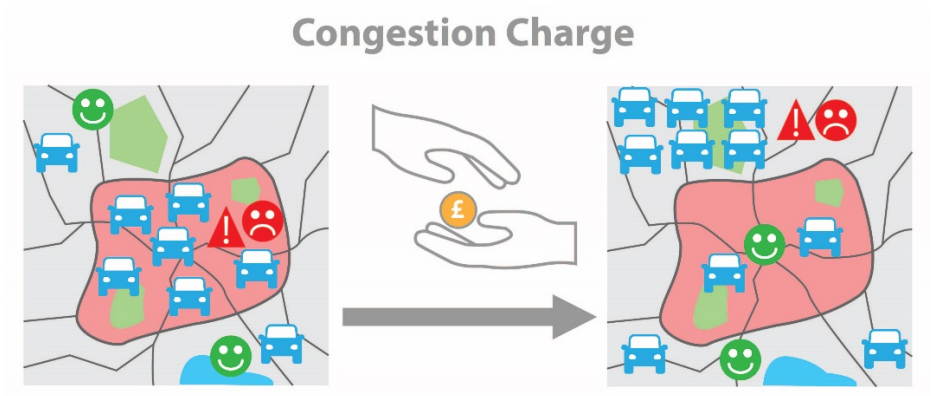
5. Innovative Financing Mechanisms

Dieser Abschnitt fasst die innovativen Finanzierungsmechanismen zusammen, die im Rahmen dieser Studie analysiert wurden, wobei die vollständigen Zusammenfassungen in Anhang C enthalten sind. Die Matrix der Finanzierungsmechanismen ist in Abbildung 1 dargestellt und zeigt, welche innovativen Finanzierungsmechanismen für welche spezifischen Arten von nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekten am besten geeignet sind. Abbildung 2 bietet eine visuelle Veranschaulichung der Mechanismen, während die Tabellen 3 - 23 einen Überblick über alle Finanzierungsmechanismen sowie eine Reihe kurzer Leitfäden für die Umsetzung enthalten.

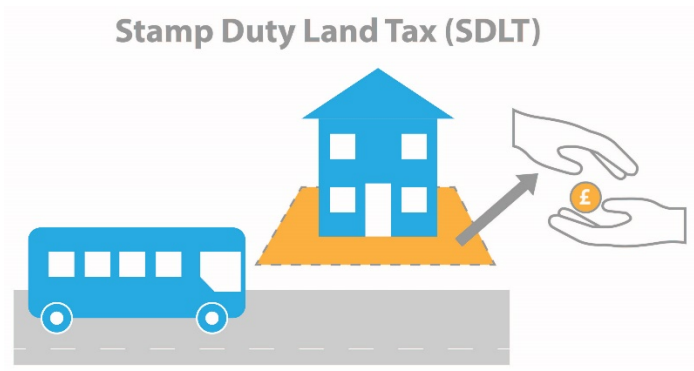
Die Matrix wurde auf der Grundlage von Experteneinschätzungen und verfügbaren Informationen erstellt, darf aber nur als Orientierungshilfe gesehen werden. Es ist zu beachten, dass nicht alle nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekte abdeckt werden, die mit den identifizierten Finanzierungsmechanismen finanziert werden können. Einige der identifizierten Finanzierungsmechanismen könnten möglicherweise auch für andere nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte genutzt werden, die sich von denen in der Tabelle angegebenen unterscheiden. Die Anwendbarkeit der identifizierten Finanzierungsmechanismen hängt vom lokalen Kontext ab und wird durch die bestehende Gesetzgebung und Politik, nationale und lokale Pläne für nachhaltige Mobilität sowie den politischen Willen innerhalb der Stadtverwaltung bestimmt.

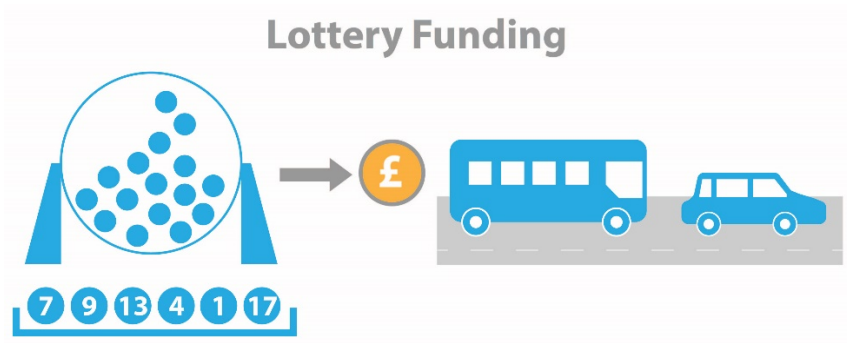
		Financing Mechanism														
		Congestion Charge	Municipal Green Bonds	Crowd sourcing	Stamp Duty Land Tax	Lottery Funding	Voluntary Capture	HGV Charging Schemes	Workplace Parking Levy	Community Infrastructure Levy	Advertising, Sponsorship and Naming Rights	Collaborating with Other Cities, Research Consortia and Private Companies	Citizen Cooperatives	Emissions Trading	Planning Obligations/ Developer Contributions	Tax Increment Financing
Sustainable Transport or Mobility Measure	Park and Ride	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
	Electric and Hybrid Buses	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓
	Bus Priorities	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓
	Integrating Urban Freight	✓	✓			✓		✓	✓	✓		✓		✓		
	Cycle Parking and Storage	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
	Cycle Lanes	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓
	Cycle Signage	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓
	Bike Sharing System	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Pedestrian Crossings	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓
	Pedestrian Footpaths	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓
	Pedestrian Signage	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓
	Car Sharing Scheme	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Car Pooling Scheme	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Public Electric Vehicle Charging Services	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Parking Management Systems	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓
	Tram/ Light Rail	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
	Cable Cars	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
	Green Zones	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓
	Trip Planning Systems (i.e. Mobile Travel Planning Apps)	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓		✓		✓		
	Personalised Travel Planning	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓		✓	✓			
	Improving Availability of Travel Information	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓
	Improving Train, Bus, Tram Stations	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
	Improving Accessibility to Transport for Disabled	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓
	Safety, Secureness and Awareness Schemes	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓		✓			✓	
	CCTV for Public Transport	✓	✓			✓		✓	✓	✓	✓	✓				
	Street Lighting	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	

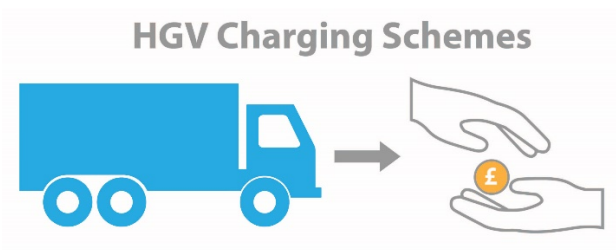
Abbildung 1: Indikative Matrix zu Finanzierungsmechanismen

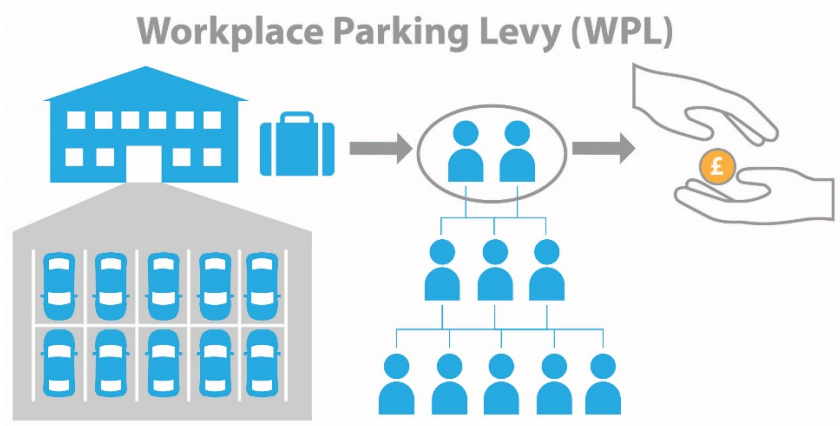

Congestion Charge

Municipal Green Bonds


Stamp Duty Land Tax (SDLT)


Lottery Funding
7 9 13 4 1 17

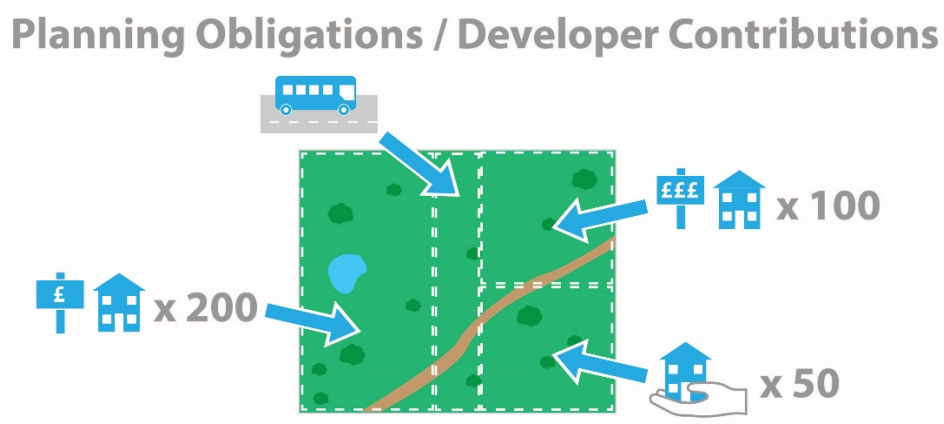

HGV Charging Schemes

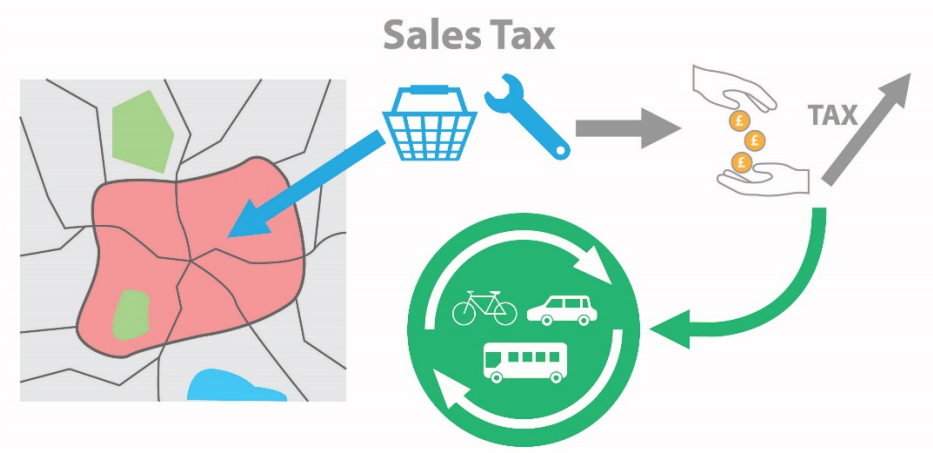

Workplace Parking Levy (WPL)

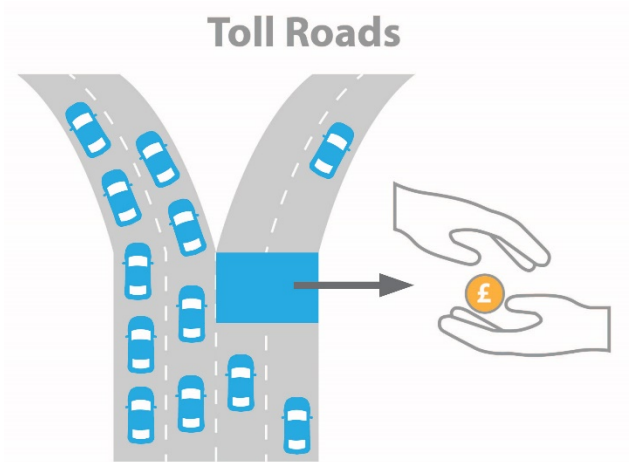
Advertising, Sponsorship and Naming Rights

Collaborating with other cities, research consortia and private companies

Emissions Trading
CO2


Planning Obligations / Developer Contributions
x 100
x 200
x 50


Sales Tax
TAX


Toll Roads

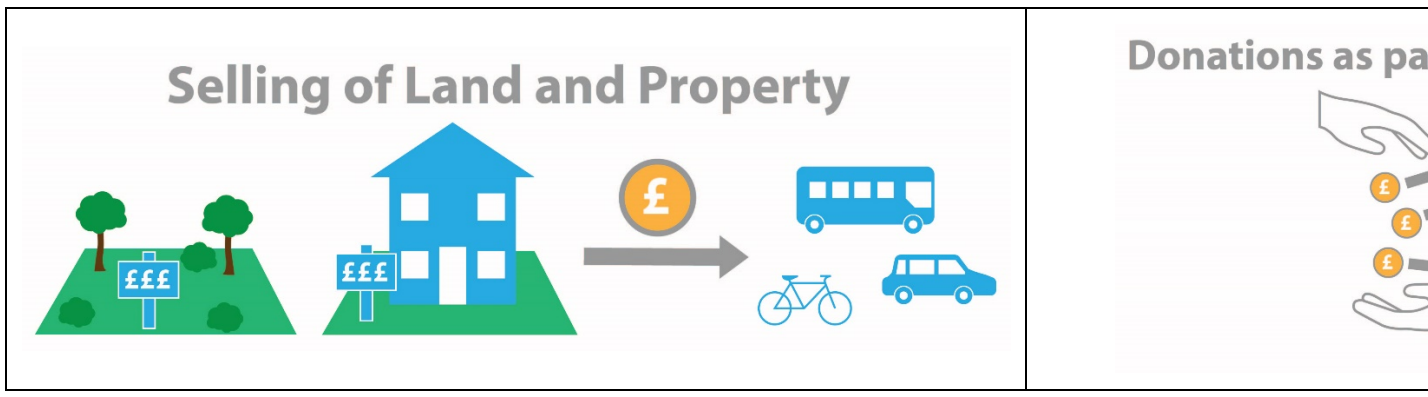


Abbildung 2: Visuelle Veranschaulichung innovativer Finanzierungsmechanismen

5.1. Congestion Charge - Staugebühr/Citymaut

Tabelle 3: Congestions Charge - Staugebühr/Citymaut

Hauptmerkmale	• Eine Gebühr, die Personen zahlen, die mit Privatfahrzeugen in bestimmte verkehrsreiche Gebiete fahren; sie sollen angeregt werden, alter • Erzielt zusätzliche Einnahmen für Verkehrs- und Mobilitätsprojekte und trägt gleichzeitig zur Verbesserung der Umweltbedingungen, Stauv Straßenverkehr bei. • Starke politische Unterstützung und öffentliche Akzeptanz sind der Schlüssel für eine erfolgreiche Umsetzung dieses Konzepts..
Kurzbeschreibung	• Eine Staugebühr ist ein Finanzierungsmechanismus und eine Strategie zur Mobilitätssteuerung, die Nutzer von übermäßig stark beanspruc Maut/Staugebühr auf den Verkehr kann höhere Gebühren zu Spitzenzeiten für die Nutzung öffentlicher Verkehrsinfrastrukturen oder eine M Dieses System ist ein 'Zuckerbrot und Peitsche' Ansatz für die Verkehrsplanung, wobei negative Anreize genutzt werden, um die Nutzer zu Dieses System hilf bei der Bedarfssteuerung und erlaubt die Kontrolle von Überlastungen/Staus ohne die Verkehrsinfrastruktur erweitern z
Attraktivität	• Als Quelle erheblicher, zusätzlicher Einnahmen kann die Staugebühr als Beitrag zur Finanzierung von Transport- und Mobilitätsmaßnahme Beitrag für den öffentlichen Verkehr aufgewendet wird und eine verbindliche Zusage/ein Haushaltsplan der öffentlichen Hand vorliegen mus wird. • Fördert die Verkehrsverlagerung und einen Rückgang der Fahrzeugnutzung innerhalb der festgelegten Grenzen. • Verringert die Verkehrsüberlastung während der Gebührenzeit, was eine gesündere Umwelt und einen sichereren Stadtkern/eine sicherere • Verringert die Menge an fossilen Brennstoffen, die innerhalb der Staugebührenzone verbrannt werden.
Herausforderungen und Risiken	• Akzeptanz ist ein übergeordnetes Anliegen bei Staugebühren. Die Art und Weise, wie die Auswirkungen, insbesondere die Vorteile, wahrge • Kommunen und nationale Regierungen finden es schwierig, ein System zu entwerfen, das sowohl wirksam als auch öffentlich akzeptiert ist abgeschwächt oder aufgeweicht werden. • Um umfangreiche Mittel zu generieren, müssen Fahrzeuge weiterhin innerhalb der Staugebührenzone fahren; dies steht im Widerspruch zu Einzelnen vom Fahren abzuhalten. • Es besteht die Gefahr, dass sich der Verkehr in Gebiete außerhalb der Gebührenzone verlagert. • Die Umsetzung bewirkt eine Veränderung der Nachfrage nach anderen Verkehrsmitteln; Verkehrsplaner müssen sicherstellen, dass ander und/oder verbessert werden. • Ohne spezifizierte Projekte und Finanzierungsinitiativen stellt die Staugebühr eine allgemeine Finanzierungsquelle für öffentliche Projekte u • Sie erfordert hohe Kapital- und Betriebskosten, die jedoch durch die mit der Gebühr erzielten Einnahmen ausgeglichen werden können. • Erfordert von den nationalen Regierungen, Staugebühren gesetzlich zu ermöglichen.
Case studies	• London Congestion Charge • Gothenburg Congestion Charge
Hinweise zur Umsetzung	• Die Höhe der Gebühr sollte entsprechend der Art der städtischen Fahrzeuge und ihrem Anteil an der Verkehrsüberlastung festgelegt werde • Den richtigen Tarif zu finden, wird eine genaue Prüfung erfordern, da er hoch genug sein muss, um eine Verhaltensänderung zu fördern, a hervorzurufen. • Der Einsatz von effektiver Kommunikation und Marketing wird die Akzeptanz für das System erhöhen. Besonders wichtig ist es, dies bereit Erwartungen der Öffentlichkeit frühzeitig berücksichtigt werden müssen. • Eine Staugebühr wird nur dann wirksam sein, wenn sie mit verbesserten öffentlichen Verkehrs- und Mobilitätsdiensten und einer verstärkte Radfahren kombiniert wird. • Die Einnahmen aus der Staugebühr sollten so genutzt werden, dass sie direkt in die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs- und Mobilität beitragen, öffentliche Unterstützung zu erhalten und die Verkehrsverlagerung weiter zu fördern. • Falls dies nicht bereits geschehen ist, könnten die nationalen Regierungen aufgefordert werden, neue Gesetze zu schaffen, die es den Kor einzuführen. Sobald dies umgesetzt ist, können die nationalen Regierungen eng mit den Kommunen zusammenarbeiten, um Anreize von d West-Schweden-Fonds, der dazu beigetragen hat, lokale politische Unterstützung für das City-Maut-System zu erreichen. • Bildung von mächtigen Koalitionen zwischen wirtschaftlichen, politischen und Umweltgruppen bilden, um Dynamik aufzubauen. Dies kann unterschiedliche Erwartungen und Ziele haben. • Staugebühren können leicht zusätzliche Probleme hervorrufen, z.B. durch die Verlagerung von Staus in benachbarte Gebiete. Eine Meta-A und eine strategische Modellierung sind erforderlich, um die lokalen Bedingungen zu berücksichtigen.

5.2. Municipal Green Bonds - (Grüne Kommunalanleihen)

Tabelle 4: Municipal Green Bonds – Grüne Kommunalanleihen

Hauptmerkmale	• Grüne Kommunalanleihen sind ein Finanzierungsinstrument, das institutionelle Investitionen in Projekte mit ökologischem Nutzen ermöglicht. • Grüne Kommunalanleihen sind besonders attraktiv für Investoren, die die sog. ESG-Kriterien (Environmental Social Governance = Umwelt, Soziales und Unternehmensführung) - die drei Indikatoren zur Messung der nachhaltigen Wirkung von Investitionen - in ihre Investitionsanalyse einbeziehen. • Grüne Kommunalanleihen für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte könnten potenziell Investoren anziehen, die normalerweise nicht an Investitionen in Kommunalanleihen interessiert sind, und es zudem den Einwohnern ermöglichen, in nachhaltige Mobilitätsprojekte in ihren eigenen Gemeinden zu investieren..
Kurzbeschreibung	• Auf den Finanzmärkten wird eine Anleihe als ein Schuldtitel eingestuft, der es dem Emittenten ermöglicht, Kapital von Investoren aufzunehmen. Der Emittent einer Anleihe schuldet dem Anleihegläubiger eine Verbindlichkeit, für die er am Fälligkeitstermin Zinsen zahlen und/oder das Kapital zurückzahlen muss. Anleihen mit fester Verzinsung haben im Vergleich zu Aktienanlagen im Allgemeinen ein niedrigeres Risikoprofil. Dies macht Anleihen für institutionelle Anleger attraktiver, die sich für stetige Auszahlungen über einen bestimmten Investitionszeitraum hinweg interessieren. • Grüne Kommunalanleihen unterscheiden sich von anderen Anleihen dadurch, dass sie nur zur Finanzierung von Projekten verwendet werden können, die auf die Eindämmung des Klimawandels und den Umweltschutz abzielen, wozu auch Initiativen und Projekte für nachhaltige Mobilität gehören. Kommunalanleihen sind Schuldverschreibungen, die von nationalen Regierungen, lokalen Behörden und anderen staatlichen Stellen zur Finanzierung des laufenden Betriebs und neuer Projekte ausgegeben werden. • Viele Investoren werden von grünen Anleihen aufgrund der strengen Sorgfaltspflicht und Transparenz angezogen. Der Emittent von Grünen Anleihen unterliegt strengen Vorschriften und muss den Investoren beweisen, wie "grün" die Projekte sind. Grüne Anleihen sind besonders attraktiv für Investoren, die Entscheidungen auf der Grundlage von ESG-Kriterien treffen, eine Umweltagenda verfolgen und/oder eine eigene Anlagekategorie für klimafokussierte Investitionen haben (Reichelt, 2010). Zu den Käufern von Grünen Kommunalanleihen gehören private und öffentliche Investoren, Pensionsfonds und Versicherungsgesellschaften.
Attraktivität	• Grüne Kommunalanleihen fördern Investitionen in nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte wie Elektro-, Hybrid-, öffentliche,

	Schienen-, nicht motorisierte, multimodale Verkehrsmittel, Infrastruktur für Fahrzeuge mit sauberer Energie und Reduzierung schädlicher Emissionen. • Investoren schätzen die Transparenz von Grünen Anleihen. • Grüne Kommunalanleihen, die für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte ausgegeben werden, können Investoren anziehen, die normalerweise nicht an Investitionen in Kommunalanleihen interessiert sind. • Sie können zur Finanzierung oder Co-Finanzierung von Großprojekten und deren Betriebskosten verwendet werden. • Grüne Kommunalanleihen können zur Bündelung kleinerer grüner Projekte verwendet werden, um deren Volumen und Attraktivität für Investoren zu erhöhen. • Die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen kommunalen Abteilungen zum Zwecke der Ausgabe von Grünen Kommunalanleihen könnte einen zusätzlichen Nutzen für die Kommunalbehörden haben. Die Kommunen, die diese Maßnahme ergriffen haben, fanden sie nützlich, um die Kommunalverwaltung als Institution auf die nachhaltige Entwicklung auszurichten.
Herausforderungen und Risiken	• Mangel an Standards und einer universellen Definition für Grüne Kommunalanleihen. • Mangel an Informationen und Marktkenntnis für lokale Behörden, nationale Regierungen und Investoren. • Mangel an einem klaren Risikoprofil im Zusammenhang mit spezifischen grünen Investitionen. • Subnationale Regierungsbehörden, wie z.B. Stadtverwaltungen, haben im Allgemeinen niedrigere Bonitätseinstufungen als nationale Regierungen, da ihr Ausfallrisiko als höher angesehen wird. • Den Kommunalverwaltungen fehlt oft die gesetzgeberische Befugnis für den Zugang zum Anleihemarkt. Dies könnte nationale Regierungen dazu bringen, neue Gesetze zu erlassen, um die Ausgabe der Grünen Kommunalanleihen zu ermöglichen. • Die Emission von Grünen Kommunalanleihen erfordert Kapazitäten und Kenntnisse, die Kommunalbehörden in kleinen bis mittleren Städten (KMS) oft fehlen. • Aufgrund der zusätzlichen Kosten (die Kosten für die Emission könnten hoch sein - bis zu 50.000 USD), des Know-hows und der Nachfrage nach Ressourcen ist diese Maßnahme eher für mittlere und große als für kleine Städte geeignet.
Fallstudien	• New York MTA and Puget Sound, US; Municipality of Finance, Finland; Council of Paris, France; TfL, UK.
Hinweise zur Umsetzung	**Schritt 1**: Identifizieren Sie geeignete grüne nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte **Schritt 2**: Organisieren Sie eine unabhängige Überprüfung durch Dritte **Schritt 3:** Verfahren zur Überwachung und Berichterstattung einführen

	Schritt 4: Ausgabe einer Grünen Kommunalanleihe **Schritt 5:** Überwachung der Verwendung der Einnahmen und jährlicher Bericht • KMS, denen es an Fachwissen und Kapazitäten zur Ausgabe von Grünen Anleihen fehlt, könnten mit anderen Kommunen und/oder der nationalen Regierung zusammenarbeiten. • Die Zusammenarbeit über kommunale Ressorts hinweg ist ein entscheidender Faktor für den Erfolg. Zum Beispiel muss die Finanzabteilung eng mit den Verkehrs- und Umweltabteilungen zusammenarbeiten. Dies könnte für Kommunen und lokale Behörden, in denen diese Art der Zusammenarbeit nicht üblich ist, eine Herausforderung darstellen.

5.3. Crowdsourcing/Civic Crowdfunding

Tabelle 5: Crowdsourcing/Civic Crowdfunding

Hauptmerkmale	• Ein alternatives Finanzierungsmodell, das Mikrofinanzierung und Crowdsourcing zur Finanzierung von Gemeinschaftsprojekten mit tendenziell hoher sozialer Wirkung einsetzt. • Projektinitiatoren sind meist lokale Bürger, die ihre Ideen auf internetbasierten Plattformen entwickeln und veröffentlichen. Diese Plattformen wickeln auch die finanziellen Transaktionen des Crowdsourcings ab, was zur Erhöhung der Transparenz beiträgt. • Zunehmend greifen Regierungen auf die so genannte "Match-Finanzierung" zurück, bei der sie Gelder für Projekte bereitstellen, die erfolgreich durch Crowdsourcing finanziert wurden.
Kurzbeschreibung	• Civic Crowdfunding, konzentriert sich auf vier Hauptkonzepte: Crowdsourcing (kollektives Erreichen eines Projektziels), Crowdfunding (Mikrofinanzierung aus der Bevölkerung), Internet (Online-Plattformen, auf denen Projekte bekannt gemacht und Gelder eingeworben werden) und Fokus auf bürgerliche und soziale Auswirkungen. Die Projekte werden auf einer Online-Plattform vorgestellt, auf der auch die Gelder aquiriert und eingesammelt werden. In zunehmendem Maße nutzen auch Kommunalbehörden die sog. Civic Crowdfunding Plattformen, um Bürger bei ihren Initiativen zur Entwicklung, Finanzierung und Durchführung von lokalen gemeinnützigen Projekten zu unterstützen und zu finanzieren bzw. mitzufinanzieren.
Attraktivität	• Crowdfunding eignet sich gut für kleine Projekte mit sozialer Zielsetzung und kurzer Laufzeit, bei denen die Ziele relativ schnell erreicht werden können. • Bietet eine Alternative zu den starren und komplexen Beteiligungsmechanismen, die den Bürgern derzeit zur Verfügung stehen. • Fördert eine aktive Bürgerbeteiligung, die den Menschen ein Gefühl der Eigenverantwortung für ihre Projekte und den öffentlichen Raum vermittelt. Sie schafft auch neue Schnittstellen zwischen Bürgern, Organisationen und Behörden. Dies trägt zum Aufbau widerstandsfähigerer und kohärenterer Gemeinschaften bei. • Ermöglicht mehr Innovation und verringert gleichzeitig das Risiko des Scheiterns, da die Projekte bereits nachweislich populär sind und nicht auf Schulden beruhen. • Die finanziellen Vorteile der Finanzierung durch die Bürger sind oft der verlockendste Aspekt dieses Finanzierungsmechanismus. Es gibt jedoch auch erhebliche soziale Vorteile, einschließlich eines verstärkten Engagements in der Gemeinde und einer verbesserten psychischen Gesundheit, die oft genauso wichtig sind wie die finanziellen Gewinne.

Herausforderungen und Risiken	• Kritiker könnten argumentieren, dass Stadtverwaltungen die Mittel für öffentliche Räume und kommunale Projekte im Ergebnis steigender Crowdfunding-Aktivitäten kürzen. Dies ist besonders ausgeprägt in Kommunen mit geringeren Ressourcen, denen Kapital, Zeit und die Mobilisierung der Bürger fehlen, um Crowdfunding zu starten. • Crowdfunding muss innerhalb der rechtlichen Rahmenbedingungen der nationalen Regierung und Kommunalverwaltungen agieren. Dies kann eine enge Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Verwaltungsorganen und eine strategische Ausrichtung der Ziele erfordern. • Kommunalverwaltungen, die Gelder über Civic Crowdfunding Plattformen vermitteln, müssen sicherstellen, dass die Plattformen selbst gesetzmäßig sind und über angemessene Kontrollen verfügen. Andernfalls kann es vorkommen, dass civic crowdfunding nicht den Transparenz- und Effizienzstandards entspricht. • Da es sich um einen neuen Finanzierungsmechanismus handelt, fehlt es an Wissen über Crowdfunding und darüber, wie es sowohl aus der Sicht der Öffentlichkeit als auch der Regierung am besten genutzt werden kann. • Noch nicht geeignet für die Finanzierung langfristiger Programme oder großer Infrastrukturen, die großes Kapital erfordern. In Zukunft könnten Regierungen jedoch neue und kreative Wege finden, um Crowdfunding zur Ergänzung größerer Projekte einzusetzen.
Fallstudien	• Spacehive, UK und die London Mayor’s Civic Crowdfunding Platform.
Hinweise zur Umsetzung	• Die Kommunen müssen geeignete Online-Plattformen finden, um eine "Match-Finanzierung" für Civic Crowdfunding-Projekte bereitzustellen. Wenn es in einem Land keine solche Online-Plattform gibt, können vielleicht Innovationsfördermittel genutzt werden, um ein lokales gemeinnütziges Unternehmen oder Softwareunternehmen zur Schaffung einer solchen Plattform zu bewegen. Eine gute Plattform wird dazu beitragen, die Verwaltungskosten für die Behörden zu senken und den Projekteigentümern und Zuschussgebern spezielle Unterstützungsdienste anbieten. • Civic Crowdfunding erfordert eine enge Überwachung durch die Behörden und, je nach Art der Crowdfinanzierung, möglicherweise eine völlig neue Regulierung. Nationale, regionale und lokale rechtliche Rahmenbedingungen müssen in Betracht gezogen werden, bevor Crowdfunding-Initiativen in Angriff genommen werden. • Die Aufnahme von Civic Crowdfunding-Initiativen innerhalb der Behörde könnte einen internen Kapazitätsaufbau und die Beseitigung bürokratischer Hindernisse erfordern. • Crowdfunding erfordert die Definition gemeinsamer Ergebnisse, um sicherzustellen, dass die Regierungsbehörden, die Online-Plattformen für Crowdfunding und die Projektteilnehmer aufeinander abgestimmt sind und auf ein ähnliches, übergreifendes Ziel hinarbeiten.

	• Die Schaffung von "Bewegungen" wie die Civic Crowdfunding-Initiative des Londoner Bürgermeisters, die sich auf die Sanierung von Stadtvierteln konzentriert, ist ein sinnvoller Weg, um Gemeinschaften um verschiedene Projekte herum aufzubauen und gemeinsame Ziele zu definieren. Dies trägt dazu bei, die soziale Wirkung der einzelnen Projekte zu maximieren. Städte, die neu in der Crowdfunding-Initiative sind, könnten eine kleine Pilot-"Bewegung" durchführen, um die öffentliche Wahrnehmung einzuschätzen. • Die Regierungen müssten sicherstellen, dass benachteiligte Gruppen zusätzliche Unterstützung und Engagement erhalten, um eine Homogenisierung und die Dominanz wohlhabenderer Gemeinschaften zu verhindern. Dies könnte auch die Bereitstellung einer zusätzlichen finanziellen Unterstützung erfordern.

5.4 Stamp Duty Land Tax (SDLT) – Stempelgebühr auf die Grundsteuer

Tabelle 6: Stamp Duty Land Tax - Stempelgebühr auf die Grundsteuer

Hauptmerkmale	• Die Stamp Duty Land Tax (Stempelgebühr auf die Grundsteuer) wird bei den meisten Grundstücken ab einem bestimmten Wert beim Kauf vom neuen Eigentümer bezahlt. • Die Stempelsteuer auf die Grundsteuer könnte zur Finanzierung neuer Infrastrukturprojekte verwendet werden, und zwar durch ein Konzept, das als "land value capture" bekannt ist. Diese Finanzierungsmethode ermöglicht es der Verwaltung, einige dieser unerwarteten Wertzuwächse, die derzeit nur privaten Landbesitzern zugutekommen, abzuschöpfen. • Verkehrsprojekte, die durch diesen Mechanismus finanziert werden, können zusätzliche Dienstleistungen, den Bau von Infrastruktur oder Fahrpreissubventionen umfassen.
Kurzbeschreibung	• Öffentliche Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel oder Infrastruktur können den Wert angrenzender Grundstücke erhöhen und damit für die Eigentümer privater Grundstücke einen Gewinn abwerfen. Die sich daraus ergebenden Wertsteigerungen (die ansonsten privaten Grundbesitzern kostenlos zugutekommen) können "abgeschöpft" werden, indem sie durch verschiedene Mechanismen in öffentliche Einnahmen umgewandelt werden. Die Stamp Duty Land Tax ist eine solche Methode zur Erfassung dieser Wertsteigerung von Grundstücken.
Attraktivität	• In Gebieten mit verbessertem öffentlichem Verkehr gibt es fast immer eine garantierte Wertsteigerung der Grundstücke. • Diejenigen, die am meisten von der Infrastrukturentwicklung profitieren, zahlen am meisten. • Relativ einfach zu überwachen und zu regulieren. • Nachgewiesene Möglichkeit zur Bereitstellung beträchtlicher Finanzmittel, um die Belastung durch die Finanzierung der Infrastruktur aus anderen Quellen, z.B. durch eine höhere Besteuerung der öffentlichen Einnahmen, zu verringern. • Im Falle der entwicklungsabhängigen Werterfassung (development-based land value capture) zahlen nur diejenigen, die es sich leisten können die Abgabe (die Entwickler), wobei sichergestellt wird, dass diejenigen mit potenziell niedrigen verfügbaren Einkommen keine zu große Last tragen.
Herausforderungen und Risiken	• Die Steuern können für eine relativ kleine Bevölkerungsgruppe eine erhebliche finanzielle Belastung darstellen. • Der Erfolg dieser Art von Steuern bei der Finanzierung der Infrastruktur hängt von einem hohen Maß an Verständnis und Unterstützung für die Funktionsweise der Steuern sowie von einem hohen Maß an Unterstützung für die Projekte selbst ab. • In der Regel kommt es erst nach Abschluss von Verkehrsinfrastrukturprojekten zu einem Anstieg der Immobilienpreise, was

	bedeutet, dass die zusätzlichen Einnahmen aus diesem gestiegenen Immobilienwert erst nach Abschluss des Projekts und der Ausgabe der entsprechenden Mittel erfasst werden können. • In allen bekannten Fällen, in denen diese Art von Steuern eingeführt wurde, wurde nur ein geringer Anteil der Projektfinanzierung über diesen Mechanismus abgedeckt. Es sind immer noch zusätzliche Finanzierungsmechanismen als Aufstockung erforderlich. • Die Steuern, insbesondere, wenn sie zu hoch sind, bergen die Gefahr, dass eine bestimmte Sanierung unrentabel wird, was zu einer geringeren Sanierung von Transitknotenpunkten führt, insbesondere im Falle von entwicklungsbasierten Mechanismen zur Erfassung des Bodenwerts (development-based land value capture). • Nur ein kleiner Prozentsatz des gesamten Wertzuwachses von Grundstücken durch Infrastrukturprojekte kann erfasst werden (d.h. wenn ein Grundstückspreis um 50.000 Pfund steigt, wird nur ein bestimmter Prozentsatz dieser 50.000 Pfund erfasst). • Die meisten, wenn nicht sogar alle Beispiele für diese Art von Finanzierungsmechanismen sind in größeren Städten erprobt wurden: Hongkong, Singapur, Los Angeles und London. Es gibt noch keine eindeutigen Beispiele dafür, dass dieser Mechanismus in kleinen bis mittelgroßen Städten funktioniert.
Fallstudien	• 32% des Crossrail-Projekts in London im Wert von 14,8 Milliarden Pfund wurden durch Value Capture finanziert, wovon ein Teil durch Stamp Duty Land Tax gewonnen wurde.
Hinweise zur Umsetzung	• Die Einbeziehung der Öffentlichkeit sollte während der gesamten Umsetzung im Mittelpunkt stehen, um sicherzustellen, dass die Bevölkerung klar und konsequent auf die Vorteile der Steuer aufmerksam gemacht wird. • Ein erhöhter Stamp Duty Land Tax-Satz sollte nur in Gebieten angewendet werden, in denen neue oder modernisierte Verkehrsinfrastrukturen entwickelt wurden. • Die Steuer sollte in einem angemessenen Verhältnis zur Zugänglichkeit des Grundstücks zum neuen öffentlichen Verkehrsangebot stehen und nicht so hoch sein, dass sie den Grundstücksmarkt beeinträchtigt. • Bestehende Einwohner (diejenigen, die ihr Eigentum nicht verkaufen), sollten von der Entrichtung der Abgabe befreit werden. • Es sollte immer auch andere Finanzierungsmechanismen geben, um die Erhebung der Stamp Duty Land Tax bei der Finanzierung von Verkehrsprojekten zu unterstützen, da diese Methode allein keine Projekte finanzieren kann.

5.5 Lottery Funding – Finanzierung durch Lotteriemittel

Tabelle 7: Lottery Funding - Finanzierung durch Lotteriemittel

Hauptmerkmale	• Die Einnahmen bei der Finanzierung durch Lotterie-Mittel werden durch die Nutzung von Gewinnen aus Lotterien erzielt. • Die Lotteriefinanzierung wird in "gute Zwecke" investiert, wie z.B. aktive Mobilitätsprogramme, Umweltschutzprojekte, Projekte zur Erhaltung des kulturellen Erbes und kommunale Verkehrssysteme. • Finanzmittel stehen für gemeinnützige und wohltätige Organisationen, Kommunalverwaltungen, Bildungseinrichtungen und Einzelpersonen zur Verfügung. • Um eine Finanzierung für ein Projekt zu erhalten, muss ein Antrag eingereicht werden, der den Bedarf an Investitionen aufzeigt. • Die Finanzierung über Lotterie-Mittel ist in der Regel eine einmalige und unregelmäßige Einnahmequelle.
Kurzbeschreibung	• Die Finanzierung durch Lotterie-Mittel ist eine Finanzierung, die durch Gewinne aus Lotterien generiert wird, die eine Form des Glücksspiels darstellen und bei denen es um die Auslosung von Preisen geht. • Um eine Finanzierung durch Lotterie-Mittel umzusetzen, folgt der Antragsteller für die Finanzierung normalerweise einem standardmäßigen Online-Antragsverfahren, und ein benannter Vermittler von Lotterie-Mitteln entscheidet dann, ob das Projekt für eine Finanzierung in Frage kommt.
Attraktivität	• Die Finanzierung durch Lotterien kann beträchtliche zusätzliche Einnahmen schaffen, die entweder zu einem Teil oder vollständig zur Deckung der Kosten für neue öffentliche Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätssysteme beitragen können. • Die Finanzierung durch Lotterien kann es städtischen Verkehrs- und Mobilitätssystemen ermöglichen, weniger abhängig von der Finanzierung durch den Staat zu werden. • Es besteht ein geringeres Risiko für den Kapitalgeber da keine langfristigen Finanzierungszusagen erfolgen • Die Gewinnung von Finanzmitteln erfolgt schnell und mit einer kurzen Bearbeitungszeit zwischen der Beantragung und dem Erhalt der Finanzmittel, da die Finanzierung der Lotterie vom Staatshaushalt getrennt ist und es daher weniger rechtliche Beschränkungen gibt. (UNDP, 2018). • Gibt der örtlichen Gemeinde die Möglichkeit, sich für ein Projekt zu engagieren, indem sie zur Finanzierung beiträgt.
Herausforderungen und Risiken	• Die Lotteriefinanzierung ist in der Regel eine einmalige oder unregelmäßige Einnahmequelle. Infolgedessen kann sie nicht als Grundeinnahmequelle zur Finanzierung sämtlicher öffentlicher Verkehrsprojekte herangezogen werden.

	• Die Budgets der Lotteriefinanzierung hängen stark von den Losverkäufen, den Provisionen der Veranstalter und den Gewinnauszahlungen ab und können daher stark variieren. Wenn sich eine Organisation auf die Finanzierung durch die Lotterie verlässt, können daher jegliche Budgetkürzungen schwerwiegende negative Auswirkungen haben. • Der Finanzierungsmechanismus bietet keinen Anreiz für gute Planung oder sinnvolle Ausgaben. Die Geldgeber haben keine Verantwortung für den Erfolg des Projekts, und es besteht die Tendenz zu einer "Fund it and forget it"-Kultur. Daher ist es allein Sache des Zuwendungsempfängers, das Geld auf die effizienteste Weise zu investieren. • Die Geldgeber haben in der Regel nicht genügend Kompetenzen, um bankfähige Projekte und Organisationen zu erkennen. Daher besteht die Gefahr, dass einige bankfähige Vorhaben für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte übersehen werden. • Nur in EU-Ländern, in denen es Lotterien gibt, wäre es möglich, von dieser Art der Finanzierung zu profitieren.
Fallstudien	• Großbritanniens National Lottery Funding für Projekte wie Holsworth Rural Community Transport, das Reach Out-Projekt von Ystwyth Transport und das Connect 2-Projekt von Sustrans.

Hinweise zur Umsetzung	• Melden Sie sich bei relevanten Lotterie-Finanzanbietern an, die in Ihrem Land oder Ihrer Stadt verfügbar sind.
	• In der Regel wird es auf Lotterie-Websites eine Suchseite geben, auf der Sie Kriterien für die Suche nach relevanten Finanzierungsprogrammen festlegen können.
	• Entwickeln Sie bei der Beantragung einer Finanzierung einen soliden Geschäftsplan für Ihr Projekt, aus dem genau hervorgeht, warum Sie die Finanzierung benötigen. Dafür benötigen Sie einen Geschäftsplan:
	  ○ Sprechen Sie mit Personen mit Erfahrung auf dem Gebiet des betreffenden Projekts
	  ○ Recherchieren Sie den Umfang des Investitionsbedarfs für Ihr Projekt
	  ○ Beziehen sie lokale Statistiken ein, wie z.B. der Bevölkerungszahl, die Benachteiligungen ausgesetzt ist oder keinen Zugang zu öffentlichen Verkehrsangeboten hat
	  ○ Zeigen sie, wie Ihr Projekt einige der in der lokalen, regionalen und nationalen Politik festgelegten Ziele erreichen will.
	  ○ Zeigen Sie, wie Ihr Projekt einen Unterschied machen kann.
	• Die Hinweise des Big Lottery Fund zur Beschaffung von Finanzmitteln und zur Planung erfolgreicher Projekte könnten bei der Beantragung von Finanzmitteln im Vereinigten Königreich nützlich sein.

5.6 Voluntary Capture – Freiwillige Kostenübernahme

Tabelle 8: Voluntary Capture - Freiwillige Kostenübernahme

Hauptmerkmale	• Ein Deal (Übereinkunft) oder eine Partnerschaft zwischen Bauherren /Erschließungsgesellschaften oder Grundstückseigentümern/Immobilieneigentümern und lokalen Behörden, wobei der Bauherr bzw. die Erschließungsgesellschaft freiwillig zustimmt, einen Teil oder die gesamten Kosten eines Infrastrukturprojektes zu zahlen. • Sicherung zusätzlicher Einnahmen für Infrastrukturprojekte, wobei gleichzeitig eine Investitionsrentabilität für den Bauherrn /Erschließungsgesellschaft oder den Grundstückseigentümer besteht. • Einmalige oder unregelmäßige Ertragsquelle.
Kurzbeschreibung	• Voluntary Capture ist eine Vereinbarung oder Partnerschaft zwischen Bauträgern oder Grundstückseigentümern und einer lokalen Behörde, bei der die Bauträger oder Grundstückseigentümer einen freiwilligen Beitrag zu den Kosten eines öffentlichen Infrastrukturprojekts leisten. Freiwillige Beiträge werden in der Regel angeboten, wenn der Bauträger oder Grundstückseigentümer kalkuliert, dass die Vorteile, die er aus der Bereitstellung öffentlicher Infrastruktur erhält, die Kosten der Investition in diese Infrastruktur aufwiegen.
Attraktivität	• Voluntary Capture kann oft beträchtliche zusätzliche Einnahmen generieren, die ganz oder teilweise zu den Kosten für neue öffentliche Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätssysteme beitragen können. • Die Finanzierung von Projekten durch Voluntary Capture schafft Anreize für lokale Behörden und Verkehrsbehörden, sicherzustellen, dass die positiven Effekte des Projekts in der Praxis auch tatsächlich realisiert werden. • Voluntary Capture kann es städtischen Verkehrs- und Mobilitätssystemen ermöglichen, weniger abhängig von staatlicher Finanzierung zu werden, während gleichzeitig die Tarife für die Nutzer erschwinglich bleiben. • Fördert die Beteiligung der Gemeinschaft an der Entwicklung des städtischen Raums, schafft ein Gefühl der Eigenverantwortung und erhöht das Sozialkapital.
Herausforderungen und Risiken	• Im Gegensatz zu einigen anderen Finanzierungsmechanismen ist Voluntary Capture tendenziell eine einmalige oder unregelmäßige Einnahmequelle. Infolgedessen kann sie nicht zu einem zuverlässigen und kontinuierlichen Einnahmenstrom ausgebaut werden. • Es handelt sich nicht um eine gesetzliche Verpflichtung, so dass es schwierig sein könnte, individuelle Vereinbarungen zu treffen, denn damit ein freiwilliger Beitrag zur Verkehrsinfrastrukturverbesserung für die Entwickler rentabel ist, müssen eine

	Reihe von Bedingungen erfüllt sein. • Die Bereiche, in denen Investitionen in den öffentlichen Verkehr und die Mobilität am dringendsten benötigt werden, sind möglicherweise nicht die gleichen wie die Bereiche, in denen freiwillige Beiträge am rentabelsten sind. • Die Ziele eines Bauträgers, der für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bezahlt, entsprechen nicht unbedingt den Zielen der Allgemeinheit und anderer Interessengruppen. Es könnte eine Herausforderung sein, einen Kompromiss zu finden, der alle Interessengruppen zufrieden stellt.
Fallstudien	• Boston's New Brighton Haltestelle
Hinweise zur Umsetzung	• Oftmals werden Bauträger oder Grundstückseigentümer im Rahmen ihrer Entwicklungspläne selbst Pläne zur Finanzierung eines Teils der Infrastruktur vorlegen. Wo dies jedoch nicht der Fall ist, sollten die folgenden Schritte unternommen werden: • **Schritt 1**: Lokale Behörden sollten offen über zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsziele sprechen, um das Interesse der Öffentlichkeit, der Grundeigentümer und Bauträger zu wecken und ein Gefühl der Transparenz zu schaffen. Die Ziele könnten über soziale Medien (LinkedIn, Twitter, Facebook), lokale Zeitungen und Zeitschriften, Flyer, die an die Anwohner verteilt werden, öffentliche Konsultationen und Veranstaltungen für Interessenvertreter bekannt gemacht werden. • **Schritt 2**: Die lokalen Behörden sollten sicherstellen, dass die potenziellen Vorteile der vorgeschlagenen Verkehrs- und Mobilitätsprojekte den Bauträgern und Landbesitzern in den betroffenen Gebieten bekannt gemacht werden. Wenn die Bauträger oder Landbesitzer die Vorteile erkennen, die ihnen ein Projekt bringen wird, wird dies dazu beitragen, deren Unterstützung zu gewinnen und sie zu Investitionen zu ermutigen. • **Schritt 3**: Es sollte deutlich gemacht werden, dass die Bereitschaft der Bauträger und Landbesitzer, zu dem Projekt beizutragen, jede Entscheidung beeinflussen wird. Beispielsweise sollten Bauträger und Grundeigentümer, die einen Beitrag zum Verkehrs- oder Mobilitätsprojekt leisten, die Möglichkeit erhalten, bei der Gestaltung und Umsetzung des Projekts mitzubestimmen. • **Schritt 4**: Bauträger und Grundeigentümer sollten die Möglichkeit erhalten, ihre Bereitschaft zur Mitwirkung an einem Projekt unter Beweis zu stellen. Die Kommunalbehörde sollte öffentlich bekannt machen, dass sie die finanzielle Unterstützung von privaten Entwicklern und Landbesitzern begrüßt, und sie sollte ein Verfahren entwickeln, mit dem sie ihre Bereitschaft zur Mitwirkung zum Ausdruck bringen kann. Das System könnte ein Online-Formular sein. • Wenn das Verwaltungsorgan/die lokale Planungsbehörde das Projekt bereits bekannt gegeben hat, kann es privaten Investoren und Bauträgern signalisieren, dass sie bestimmte Aspekte des Entwurfs und des potenziellen Nutzens beeinflussen können, indem sie ihre Zahlungsbereitschaft unter Beweis stellen. Dies kann durch die Eröffnung eines

	Konsultationsprozesses geschehen, der zu Rückmeldungen und Kommentaren von potentiellen Investoren in dem Gebiet anregt. • Die Anwendung von Voluntary Capture könnte zwar bedeuten, dass die Investition in eine nachhaltige Infrastruktur von privaten Investoren vorangetrieben wird, dies bedeutet jedoch nicht, dass ein System nicht so gestaltet werden kann, dass es der Allgemeinheit die bestmöglichen Lösungen bietet. Es ist wichtig, dass die Ziele der Kapitalgeber bei der Gestaltung des Projekts nicht die Ziele der breiteren Gemeinschaft gefährden. Lokale Behörden, die Voluntary Capture zur Finanzierung ihrer Agenda für nachhaltige Mobilität und Transport nutzen, müssen sicherstellen, dass alle Interessengruppen aktiv in den Entwicklungsprozess einbezogen werden.

5.7 HGV Charging Schemes – LKW Maut

Tabelle 9: HGV Charging Schemes – LKW-Maut

Hauptmerkmale	• Ein System zur Erhebung einer Gebühr auf Lastkraftfahrzeuge (LKW) oder bestimmte LKW-Typen, um externe Kosten zu decken, die aus ihrem Betrieb resultieren. • Meist auf nationaler Ebene eingeführt und betrieben, aber Städte könnten auch eingeschlossen sein (z.B. Brüssel). Städte können auch ihr eigenes Gebührensystem etablieren (z.B. Low Emission Zone in London (LEZ); Umweltzone mit Abgasnormen Emissionsgrenzwerten, ähnlich Plaketten in Deutschland). • Einnahmen aus der LKW-Maut könnten für weitere Mautsysteme und nachhaltige Infrastrukturprojekte im Bereich Verkehr verwendet werden. • Die LKW-Maut berücksichtigt alle Parameter externer Kosten. Sie könnte eine Herausforderung für kleine und mittelgroße Städte sein, wenn sie nicht Teil eines regionalen oder nationalen Mautsystems ist.

Kurzbeschreibung	• Drei unterschiedliche LKW-Mautmechanismen werden gegenwärtig in der EU genutzt:
	  ○ Elektronische netzwerkweite Maut (streckenbezogene Nutzungsgebühr);
	  ○ Mauterfassung mit physischen Hindernissen wie Schranken (streckenbezogene Nutzungsgebühr); und
	  ○ Zeitabhängige Nutzungsgebühr.
	• Bei einer streckenbezogenen Nutzungsgebühr hängt die zu zahlende Maut von den gefahrenen Kilometern ab. Eines der Schlüsselelemente für die elektronische netzwerkweite Maut ist eine On-Board Unit bzw. ein Gebührenerfassungsgerät. Dieses Gerät sendet GPS-Streckendaten und andere Daten an einen Server. Die streckenbezogene Nutzungsgebühr erfasst für die Mautberechnung die GPS-Streckendaten, die Straßenart und die Fahrzeugklasse. Eine LKW-Maut als streckenbezogene Nutzungsgebühr wird auf nationaler Ebene gehandhabt. Alle oder einige Straßen in einzelnen Städten können auch in das System einbezogen werden.
	• Eine Variante der streckenabhängigen Nutzungsgebühr ist eine gebietsbezogene Gebühr wie die LEZ in London. Diese Gebühr kann mittels physischer Barrieren (Schranken) oder der automatischen Nummernschilderkennung (ANPR) vollzogen werden. So werden die Gebühren von Fahrzeugen erhoben, die Straßen befahren, für die eine Maut fällig ist.
	• Bei einer zeitabhängigen Nutzungsgebühr wird die Maut von LKWs je nach der Dauer der Infrastrukturnutzung erhoben. Die Höhe der Gebühr könnte auch von der Fahrzeugklasse und der Emissionsklasse abhängen.

Attraktivität	• Sicherstellen, dass die LKWs ihren gerechten Anteil zur Kompensation der von ihnen verursachten externen Kosten zahlen.

	• Verbesserung der Logistikeffizienz und Reduzierung des Straßengüterverkehrs durch die Optimierung der Planung der Güterverkehrsrouten. • Schaffen von Anreizen zur Erneuerung von LKW-Flotten durch die Erhebung von Gebühren, die von der Schadstoffklasse (Euro-Normen) abhängig sind. • Die Einnahmen können zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten wie dem Ausbau und der Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes sowie für Investitionen in andere nachhaltigere Verkehrsmittel wie Schiene und Wasserwege verwendet werden.
Herausforderungen und Risiken	• Entwicklung eines unabhängigen Mautsystems, das alle Parameter externer Kosten berücksichtigt (z.B. Schadstoffemissionen, Fahrzeuggesamtgewicht). Die Verkehrsbedingungen könnten eine Herausforderung für kleine und mittelgroße Städte sein. • Die Einführung einer Maut könnte bei einer Reihe von Interessenvertretern auf Widerstand stoßen, so besonders bei Speditionen und lokalen Unternehmen, die direkt betroffen sind. • Kleinen und mittelgroßen Städten könnte das Fachwissen und die Kapazität fehlen, um selbst ein effektives und Einnahmen generierendes Mautsystem zu etablieren, was nicht auf einem größeren regionalen oder nationalen System beruht. • Es sollte ein angemessener nationaler und lokaler gesetzlicher Rahmen vorhanden sein, der die Entwicklung eines Gebührensystems für LKWs ermöglicht und den Prozess der Eintreibung von Schulden von Fahrzeugbesitzern, die die Gebühr nicht bezahlt haben, regelt. • Mautgebühren auf dem Hauptverkehrsnetz könnten den Lkw-Verkehr auf Neben- und Lokalstraßen verlagern. • Potenziell hohe Kosten im Zusammenhang mit der Einführung und dem Betrieb des Systems könnten seine finanzielle Nachhaltigkeit gefährden.
Fallstudien	• Lkw-Maut System in Deutschland, Mautsystem Viapass Brüssel, London's London Low Emission Zone (LEZ).
Hinweise zur Umsetzung	• Ein entsprechender nationaler Rechtsrahmen ist notwendig. Wenn dem nicht so ist, müssten kleine und mittelgroße Städte mit anderen lokalen Behörden zusammenarbeiten sowie eine Lobby in der nationalen und regionalen Regierung bzw. Verwaltung haben, um eine solche Gesetzgebung zu veranlassen und zu verabschieden. • Wenn ein nationales oder flächendeckendes Mautsystem existiert oder beabsichtigt ist und eine lokale Behörde die Einführung eines solchen Systems in Betracht zieht, so sollte man die Vorteile eines bereits vorhandenen oder beabsichtigten Systems nutzen und mit der Aufsichtsbehörde entsprechend zusammenarbeiten. • Um eine Verlagerung des LKW Verkehrs auf Straßen, für die keine Maut erhoben wird, zu verhindern, sollte gut überlegt

	werden, welche Straßen in das System aufgenommen werden und wie hoch die Gebühr für den jeweiligen Straßentyp ist. • Um die Auswirkungen auf örtliche Unternehmen zu minimieren, sollten nach Möglichkeit alternative Möglichkeiten des Gütertransports angeboten werden. • Gewährleistung der Kompatibilität der Lkw-Maut mit benachbarten lokalen Behörden und Regionen, um eine künftige Integration der Systeme zu ermöglichen. • Zusammenarbeit mit Interessenvertretern, die von der Gebührenregelung direkt betroffen wären, darunter lokale und regionale Unternehmen, Spediteure, benachbarte lokale Behörden und die Bevölkerung vor Ort. • Sicherstellen, dass es einschlägige Rechtsvorschriften gibt, die die Eintreibung von Schulden von Eigentümern von Fahrzeugen, die die Gebühr nicht bezahlt haben, einschließlich internationaler Fahrzeuge, ermöglichen.

5.8 Workplace Parking Levy (WPL) - Arbeitsplatz-Parkgebühr

Tabelle 10: Workplace Parking Levy (WPL) - Arbeitsplatz-Parkgebühr

Hauptmerkmale	• Ziel einer Arbeitsplatz-Parkgebühr ist es, die tägliche PKW-Nutzung zu reduzieren, indem die Abschaffung von Parkplätzen am Arbeitsplatz gefördert wird. • Die Arbeitsplatz-Parkgebühr ist eine Abgabe, die auf die von Pendlern genutzten Parkplätze eines bestimmten Unternehmens erhoben wird. • Die Abgabe wird von den Arbeitgebern und nicht von ihren Angestellten eingefordert. • Die Einnahmen aus der Abgabe sollten für die Verbesserung des Verkehrssystems verwendet werden. • Parkplätze für Lieferfahrzeuge, gelegentliche Geschäftsbesucher und Kunden können von der Abgabe befreit werden. Krankenhäuser, Notfalldienste und Parkplätze für Behinderte könnten Anspruch auf Ermäßigungen haben. • Kontrollierte Parkmaßnahmen im örtlichen Bereich können erforderlich sein, um eine Verlagerung des Parkens in den öffentlichen Raum zu vermeiden. • Wenn das System einmal eingerichtet ist, ist es relativ kostengünstig und leicht zu verwalten.
Kurzbeschreibung	• Die Arbeitsplatz-Parkgebühr ist eine von den lokalen Behörden erhobene Gebühr für Arbeitgeber, die ihren Angestellten Parkplätze zur Verfügung stellen, und könnte als eine Art Staugebührenregelung angesehen werden. Die Einführung einer Arbeitsplatz-Parkgebühr-Regelung verfolgt typischerweise zwei Ziele: Erstens soll sie eine Maßnahme zur Steuerung des Verkehrs sein, und vom individuellen Pendeln mit dem Auto abschrecken, und zweitens soll sie Mittel für Verkehrs- und Mobilitätsverbesserungsprogramme aufbringen.
Attraktivität	• Die Arbeitsplatz-Parkgebühr kann eine zusätzliche Einnahmequelle für eine Stadt sein, die in Verkehrs- und Mobilitätsverbesserungen investiert werden kann. • Eine Gebührenerhebung beim Parkraumanbieter im Gegensatz zur Gebührenerhebung für Autofahrer verringert mögliche Konflikte zwischen der Lokalbehörde und der Öffentlichkeit. Der Arbeitgeber muss entscheiden, ob er die Gebühren auf die Parkplatznutzer umlegt. • Förderung der Verkehrsverlagerung und Verringerung der Fahrzeugnutzung innerhalb bestimmter Grenzen. Die Arbeitsplatz-Parkgebühr bietet finanzielle Anreize, um die Nachfrage nach zusätzlichen Parkmöglichkeiten in Arbeitsplatznähe zu reduzieren. Gleichzeitig werden Pendler (die Autos nutzen) motiviert, auf das Zufußgehen, auf das Fahrrad, Park & Ride-Parkplätze sowie den ÖPNV umzusteigen.

	• Da Arbeitgeber versuchen werden, ihre Kosten zu reduzieren und Parkplätze abzubauen, kann dies zu einer Verringerung von Verkehrsstaus und Überlastung beitragen. • Arbeitsplatz-Parkgebühren können auch als Internalisierung einiger externer Kosten gesehen werden, die durch das Pendeln zur Arbeit mit einem PKW entstehen. • Im Vergleich zu Maßnahmen wie Straßenbenutzungsgebühren ist es weniger komplex und billiger in der Umsetzung und im Betrieb. • Einmal eingerichtet, lässt sich das System relativ kostengünstig und einfach verwalten.
Herausforderungen und Risiken	• Es könnte eine Gegenreaktion von Seiten der lokalen Unternehmen geben, die zusätzlich zur Kasse gebeten werden. • Arbeitsplatz-Parkgebühren könnten von zahlreichen Einzelpersonen, Arbeitgebern und anderen Organisationen als unfair wahrgenommen werden. Eine Arbeitsplatz-Parkgebühr unterscheidet nicht zwischen den Personen, die in Hauptverkehrszeiten auf überlasteten Straßen fahren, und Personen, die dies nicht tun. Es wird ebenfalls nicht zwischen Personen unterschieden, die Zugang zum ÖPNV haben, und Personen, bei denen dies nicht der Fall ist. Schließlich bedeutet die Gebühr im schlechtesten Fall auch eine zusätzliche Last für Haushalte mit geringerem Einkommen. • Die Einführung erfordert langwierige und umfassende Beratung mit Bürgern, Anliegern und Unternehmen sowie eine Überprüfung der existierenden Parkflächen in Arbeitsplatznähe. • Es könnte schwierig werden, die richtige Balance bei der Preisgestaltung zu finden. Eine lokale Behörde muss den Ausgleich schaffen zwischen einer einnahmenerzielenden Maßnahme (wobei die Gebühr nicht zu hoch sein darf) und der Abschreckung neuer Unternehmen zu expandieren. • Es besteht das Risiko, der Verlagerung des Parkens auf bspw. nahegelegene Bewohnerquartiere, wenn keine Kontrollen in den betreffenden Gebieten durchgeführt werden.
Fallstudien	• Nottingham (UK), Perth, Melbourne and Sydney (Australia), Singapore.
Hinweise zur Umsetzung	• Bei der Planung und Umsetzung eines Arbeitsplatz-Parkgebühr-Programms müssen die folgenden Aspekte des Programms verstanden und berücksichtigt werden: Anzahl der in Frage kommenden Stellplätze; Ausnahmen; Fairness; Tendenz zur Verlagerung von Parkplätzen, wenn in den betroffenen Gebieten Parkraumkontrollen durchgeführt werden; Notwendigkeit, das Programm so zu gestalten, dass die Durchsetzung erleichtert wird; Verfügbarkeit einer guten öffentlichen Verkehrsalternative vor der Einführung des Programms; • Das Haupthindernis für die Umsetzung eines Arbeitsplatz-Parkgebühren ist das politische Risiko für die Entscheidungsträger.

- Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Einführung Arbeitsplatz-Parkgebühren eine ausgedehnte Phase der Konsultation mit Anwohnern und Unternehmen vor Ort sowie mit benachbarten lokalen Behörden, die von dem Programm betroffen wären, einschließt. Ein wichtiger Teil der Konsultation wäre die Entscheidung über geeignete Grenzen für das von der Abgabe betroffene Gebiet.

Empfehlungen, die für politische Entscheidungsträger.

- Wenn keine entsprechende nationale Gesetze existiert, müssen lokale Behörden, die eine Arbeitsplatz-Parkgebühr einführen möchten, mit den nationalen Regierungen zusammenarbeiten, um die entsprechende juristische Basis zu schaffen.
- Lokale Behörden sollten nicht ohne ein detailliertes Programm erstellt zu haben vorgehen. Dieses Programm muss eine Strategie zur Verwaltung und Nutzung der Einnahmen einschließen. Es bedarf auch der erforderlichen Verwaltungsstruktur.
- Lokale Behörden müssen eindeutig und transparent sein, was die Verwendung der eingenommenen Finanzmittel betrifft.
- Die Akzeptanz des Vorhabens kann verbessert werden, indem sichergestellt wird, dass alle diejenigen, die die Abgabe zahlen, von den durch das Programm finanzierten Verbesserungen profitieren.
- Eine Arbeitsplatzparkgebühr könnte politisch an Standorten besser akzeptiert werden, wo ein hoher Anteil an auswärtigen Pendlern betroffen ist.
- Es ist erwiesen, dass ein im Falle mögliches Referendum aufgrund der Art der Kosten und des Nutzens, das Ergebnis eher negativ sein wird. Daher sind Konsultationen eher geeignet, um die öffentliche Meinung auszuloten und die Vorbehalte und Wünsche der Menschen zu verstehen.
- Es ist wichtig, dass politische Stabilität und Kontinuität gegeben sind, um einen solchen Plan strategisch zu entwickeln ohne selbst eine Destabilisierung bei Wahlen und einen Wechsel der politischen Partei zu erfahren.

Empfehlungen für Praktiker

- Die Anwendung der Arbeitsplatz-Parkgebühr auf das gesamte Gebiet einer lokalen Behörde, als auf ein spezifisches, eingegrenztes Gebiet, kann die administrative Komplexität vereinfachen und die Einnahmen erhöhen.
- Eine enge Zusammenarbeit mit Unternehmen/Arbeitgebern kann die Zustimmung zu Arbeitsplatzparkgebühr-Vorhaben verbessern.
- Die Verwaltung sollte die Zahl der Ausnahmeregeln minimieren, damit das System auch wirklich einfach bleibt.
- Ein 100% -Rabatt ist sinnvoller als eine Ausnahmeregelung. Damit ist mehr Flexibilität gegeben, als wenn später ständig Ausnahmekriterien geändert werden.

	• Eine geringe Anfangsgebühr bei der Einführung kann die Akzeptanz erhöhen. Falls es notwendig ist, kann die Gebühr später erhöht werden, um zusätzliche Einnahmen zu erzielen. • Wenn möglich, sollten die Arbeitgeber in der Lage sein, die Gebühr weiterzureichen (Gehaltsverzicht). Dies würde effektiv die Gebühr für Arbeitnehmer per Steuervergünstigungen reduzieren. • Arbeitgeber sollten eine Lizenz für alle von ihnen genutzten Parkflächen beantragen. Hierbei sollten auch die Flächen enthalten sein, die von der Gebühr befreit sind. Diese Informationen können verwendet werden, um zu ermitteln, wie viel das jeweilige Unternehmen zu zahlen hat. Gleichzeitig würde ein Verzeichnis aller Arbeitnehmerparkplätze innerhalb der Systemgrenze erstellt. • Lokale Behörden müssten regelmäßig Kontrollen durchführen. • Lokale Behörden müssen die Standorte erkennen, wo sehr wahrscheinlich eine Verlagerung des Parkens erfolgt. Das Problem muss benannt und ein Plan zur Lösung erstellt werden, der notwendige Maßnahmen zur Parkkontrolle enthält. • Lokale Behörden können von Arbeitsplatz-Parkgebühren profitieren, wenn sie von anderen Städten, die das System bereits nutzen, lernen. Hier geht es vor allem um die Umsetzung: Geschäftsmodell, Gebühr, Ausnahmeregeln etc..

5.9 Community Infrastructure Levy (CIL) - Kommunale Infrastrukturabgabe

Tabelle 11: Community Infrastructure Levy (CIL) - Kommunale Infrastrukturabgabe

Hauptmerkmale	• Eine Community Infrastructure Levy (CIL), also eine Kommunale Infrastrukturabgabe ist eine Abgabe, die eine lokale Behörde auf neue Entwicklungen in ihrem Gebiet erheben kann. (Planning Advisory Service, 2018). • Die Abgabe wird von Bauträgern erhoben, die neue Bauprojekte innerhalb des Gemeindegebiets durchführen. • Die Einnahmen aus einer CIL sollten von der Kommunalbehörde zur Förderung bestehender und zur Finanzierung neuer Infrastruktur verwendet werden. (Planning Advisory Service, 2018). • Der Gebührenplan ist für jede Kommunalbehörde individuell. In der Regel wird er pro Quadratmeter erhoben und ab dem Datum des Beginns eines Bauvorhabens..
Kurzbeschreibung	• CILs werden bspw. genutzt, um zusätzliche Mittel für die Förderung der bestehenden Infrastruktur und die Entwicklung neuer Infrastrukturen in England und Wales aufzubringen. Die Abgabe wird für neue Bauträger im lokalen Umfeld erhoben, da erwartet wird, dass die neue Infrastruktur den Wert der Bauvorhaben steigern wird. Die durch eine CIL erzielten Einnahmen werden in der Regel zur Finanzierung von Einrichtungen wie Straßen und Verkehrsmitteln, Schulen und anderen Bildungseinrichtungen, medizinischen Diensten, Sport-/Erholungseinrichtungen und Freiflächen verwendet. Der Gebührenplan ist für jede Kommunalbehörde unterschiedlich, und er wird von Fall zu Fall bestimmt. Der Gebührensatz wird unter Berücksichtigung der Netto-Nutzflächenzunahme des Neubaus mit festgelegten Mindestbeträgen berechnet. Die CIL sind rechtsverbindlich, und die Steuern können vor der Ausführung der Arbeiten während des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der von den einzelnen Kommunalbehörden festgelegten Grenzwerte berechnet werden. Die entsprechende Gebühr wird zum Zeitpunkt des Baubeginns in Rechnung gestellt. Auf der Rechnung wird eine Frist für die Zahlung der Abgabe festgelegt.
Attraktivität	• Die CIL verfügt aufgrund ihres festen Gebührensatzes über ein hohes Maß an Transparenz • Das Verfahren zur Einnahme von Finanzmitteln von Bauträgern ist relativ schnell, da es langwierige Verhandlungsprozesse auf Grund der festgelegten Beiträge verhindert. • Die Gebührensätze werden von den lokalen Behörden festgelegt, wodurch das System sehr spezifisch auf die Bedürfnisse und die Größe sowohl des lokalen Gebiets als auch des neuen Bauvorhabens zugeschnitten ist. • Für Bauträger besteht eine größere Sicherheit hinsichtlich der zu erwartenden Beiträge. • Die CIL fördert ein faires System für Entwicklungen, wobei von allen bis auf die Kleinsten erwartet wird, dass sie zur lokalen

	Infrastruktur beitragen. • Die Einnahmen aus dem CIL führen zu einem großen Anstieg der erhaltenen Gesamtmittel, verglichen mit dem System der Planning Obligations (Planungsverpflichtungen), bei dem nur 6 Prozent aller Bauvorhaben Beiträge zur Unterstützung der Infrastruktur leisten.
Herausforderungen und Risiken	• Preisgestaltung und Durchsetzung obliegen der zuständigen lokalen Behörde. • Es gibt nicht "die eine Möglichkeit", eine CIL zu implementieren, daher muss die Kommunalbehörde bei der Erstellung eines CIL-Gebührenplans sehr sorgfältig vorgehen. • Das Gebührensystem kann die Entwicklung in Gebieten mit hohen Gebührensätzen zugunsten der Entwicklung in Gebieten mit entweder einer erschwinglicheren CIL oder gar keiner CIL beeinträchtigen. Dies kann durch die Einführung einer CIL in allen lokalen Behörden der Region gelöst werden. • Erfordert eine Aufsichtsbehörde, um die CIL-Sätze und den Zeitplan genehmigen zu lassen.
Fallstudien	• Mayoral CIL Crossrail 2 Project. • Bristol City Council.
Hinweise zur Umsetzung	• Identifizierung aller relevanten nationalen Gesetze, die es den lokalen Behörden erlauben, CILs in Rechnung zu stellen. Wenn es keine solche Gesetzgebung gibt, sollten sich die lokalen Behörden zusammenschließen und sich dafür einsetzen, dass die nationale gesetzgebende Körperschaft eine solche verabschiedet. • Ermittlung der notwendigen Infrastruktur, die zur Unterstützung der Entwicklung des betreffenden Gebiets erforderlich ist, sowie der damit verbundenen Kosten. • Die Gebührenerhebungsstelle sollte einen "vorläufigen Gebührenplan" erstellen, in dem der Tarif und/oder die Formel zur Berechnung der CIL in dem betreffenden Gebiet festgelegt werden. Die Gebührensätze sollten pro Quadratmeter angegeben werden, und die Gebühr sollte auf die interne Bruttogrundfläche des Bauvorhabens angewendet werden, für die die Gebühr zu entrichten ist. Bauvorhaben, für die die Abgabe zu entrichten ist, sollten in der Gebührenordnung angegeben werden. Die gebührenerhebenden Behörden sollten ein angemessenes Gleichgewicht herstellen zwischen der Zweckmäßigkeit, die Abgabe zur Finanzierung von Infrastruktur zu verwenden, und den Auswirkungen, die dies auf die wirtschaftliche Rentabilität der Bauvorhaben in dem jeweiligen Gebiet haben kann. Zu diesem Zweck sollten die Gebühren erhebenden Behörden die Daten der Infrastrukturplanung prüfen, die die Entwicklungsstrategie für das jeweilige Gebiet belegen. • Sie sollten sich über den vorläufigen Gebührenplan beraten und danach einen vorläufigen Zeitplan erstellen, der einer

	weiteren öffentlichen Konsultation unterzogen wird. • Testen Sie den Gebührenplan durch eine öffentliche Prüfung (examination in public - EiP). Der Prüfer sollte prüfen, ob die Gebührenbehörde die Kriterien in der CIL-Gesetzgebung berücksichtigt hat. Der Prüfer sollte seine Empfehlungen veröffentlichen. • Die Gebühren erhebende Behörde sollte die Empfehlungen des Prüfers berücksichtigen, und die Genehmigung, Ablehnung oder Änderung des Gebührenplans durchführen. • Wenn der Gebührenplan genehmigt ist, sollte er von der gebührenerhebenden Behörde veröffentlicht werden. Das Startdatum, ab dem die Gebühr erhoben wird, sollte in der Gebührenordnung angegeben werden. Die Gebührenordnung bleibt in Kraft, bis die Behörde beschließt, entweder eine überarbeitete Fassung in Kraft zu setzen oder die Abgabe aufzuheben. • Die Höhe der von einem Bauvorhaben zu zahlenden CIL sollte von der Behörde, die die Gebühren erhebt, zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung berechnet werden. Sie wird zum Zeitpunkt des Baubeginns fällig. Es liegt in der Verantwortung der Inkassobehörde, sicherzustellen, dass die Abgabe eingezogen wird. Die Nichtzahlung könnte zu einer gesetzlichen Verpflichtung führen, die Durchführung des jeweiligen Vorhabens zu stoppen.

5.10 Advertising, Sponsorship and Naming Rights - Werbung, Sponsoring und Namensrechte

Tabelle 12: Advertising, Sponsorship and Naming Rights - Werbung, Sponsoring und Namensrechte

Hauptmerkmale	• Unternehmen und Organisationen bezahlen die lokalen Behörden für die Nutzung von deren Anlagen und Ressourcen zur Förderung ihrer Marke, Dienstleistungen und Produkten, Ideen und öffentlichen Kampagnen. • Beispiele für Marketingvereinbarungen können Werbung, Sponsoring und Namensrechte sein. • Der Verkauf von Werbung, Sponsoring und Namensrechten muss im Einklang mit den Richtlinien für akzeptable Werbeinhalte und der lokalen Politik und Gesetzgebung stehen.
Kurzbeschreibung	• Die Einnahmemöglichkeiten der Kommunalverwaltung durch privatwirtschaftliches Marketing lassen sich im Allgemeinen grob in drei Kategorien einteilen: Werbung auf öffentlichen Anlagen, in Publikationen und digitalen Medien; Sponsoring; Verkauf oder Verpachtung von Namensrechten für öffentliche Einrichtungen und Anlagen. • Werbung kann als eine Vereinbarung zwischen einer Kommunalbehörde und dem Werbetreibenden definiert werden, wobei die Kommunalbehörde als Gegenleistung für eine Werbung in von der Kommunalbehörde kontrollierten Medien und auf öffentlichen Vermögenswerten Geld von einer Organisation oder Einzelperson erhält. Der Wert von Werbeaufträgen hängt vom lokalen Markt und der Gesamthöhe der Werbewirkung ab, d.h. der Gesamtheit der potenziellen Möglichkeiten, die ein Betrachter hätte, um die Werbung zu sehen. • Sponsoring gibt Unternehmen die Möglichkeit, ein wichtiger Interessenvertreter und offizieller Anbieter von Waren oder Dienstleistungen für lokale Veranstaltungen und Programme für nachhaltige Mobilität und Transport zu werden. Für eine lokale Behörde bietet es die Möglichkeit, die Kosten mit einem privaten Partner zu teilen und gleichzeitig ihren Bürgern Vorteile zu bieten. • Eine Kommunalbehörde kann auch Namensrechte für öffentliche Einrichtungen und Vermögenswerte an private Unternehmen verkaufen oder vermieten. Die Vereinbarung bietet Unternehmen den Vorteil einer verbesserten Markenbekanntheit, während die Kommunalbehörde von zusätzlichen Einnahmen profitiert. Der Verkauf von Namensrechten für öffentliches Sachkapital kann eine sinnvolle Möglichkeit zur Erzielung von Einnahmen sein, insbesondere zur Finanzierung gut sichtbarer Infrastruktur, wie z.B. große Verkehrsknotenpunkte sowie Bus- und U-Bahnstationen.
Attraktivität	• Werbung ist eine potenziell lukrative Geschäftsmöglichkeit, die sich eines Marktes bedient, der sonst nicht genutzt werden würde. • Die Erzielung von Einnahmen durch den Verkauf von Werbeflächen, Marken- und Namensrechten hat sich als praktikabler und

	erfolgreicher Weg erwiesen, zusätzliche Mittel zu generieren. Auch wenn die potentiellen Einnahmen aus der Werbung im Vergleich zum gesamten Betriebsbudget gering sein mögen, so sind die potentiell zu erzielenden Mittel doch beträchtlich. • Viele Kommunalbehörden verfügen über eine starke und vertrauenswürdige Marke, die ihnen helfen kann, beträchtliche Werbeeinnahmen zu erzielen. • Werbung bei den Kommunalbehörden, z.B. in Bussen und in Bahnhöfen des öffentlichen Verkehrs, ist bei kommerziellen Unternehmen beliebt, da ihre Botschaften Tausende von Menschen erreichen, die bspw. öffentliche Verkehrsmittel benutzen. • Werbung auf der Innen- und Außenseite von ÖPNV-Fahrzeugen kann dazu verwendet werden, die Fahrpreiskosten für ÖPNV-Benutzer und die Kosten für die Bereitstellung von Dienstleistungen zu kompensieren. • Es entstehen nur geringe bis gar keine Kosten für Werbung auf Websites der Kommunalverwaltung, so dass alle Einnahmen direkt zur Senkung der laufenden Betriebskosten verwendet werden können. • Manche Werbung kann künstlerisch oder amüsant sein und so Raum und Gebäude interessanter oder ansprechender machen. • Die Einnahmen aus der Werbung können zur Finanzierung von Annehmlichkeiten verwendet werden, die es sonst nicht gegeben hätte. Zum Beispiel können die Einnahmen aus der Werbung an einer Bushaltestelle dazu verwendet werden, deren Bau und Instandhaltung zu finanzieren. • Eine Vereinbarung über die Aufteilung der Einnahmen mit einer spezialisierten Marketing-Agentur kann einige Kosten und Risiken auf einen privaten Partner übertragen.
Herausforderungen und Risiken	• Mit dem Kauf und der Installation der Werbeinfrastruktur könnten Anfangskosten verbunden sein. • Die Vorschriften für Außenwerbung könnten spezifische Anforderungen an Größe, Inhalt und Standort enthalten. Planungs- und rechtliche Beschränkungen können auch bestimmte Außenwerbeplattformen und andere Formen der Werbung verbieten. • Die Verbreitung von Werbung kann sich negativ auf die Ästhetik von Umgebungen wie malerische Landschaften und kulturelle Straßenlandschaften auswirken. Dies kann sich auf Faktoren wie Tourismus und Lebensqualität auswirken, die wiederum einen Ort abwerten können. • Außenwerbung kann Lichtverschmutzung verursachen. • Lokale Behörden haben nicht immer die gleiche Anziehungskraft wie der private Sektor, wenn es darum geht, Sponsoring und Werbung zu gewinnen. • In einem schwierigen wirtschaftlichen Klima kann es sehr schwierig sein, Sponsoren zu gewinnen und Werbung zu verkaufen. • Es mangelt an Personal, Ressourcen und Fachkenntnissen, die für die Planung und Umsetzung der Sponsoring- und Werbestrategie erforderlich sind, und/oder der Druck auf die vorhandenen Arbeitskräfte steigt, indem zusätzlich zur

	bestehenden Arbeitsbelastung weitere Aufgaben übertragen werden. • Werbung kann auf öffentlichen Plätzen aufdringlich sein, und kann bspw. die Aufmerksamkeit des Fahrers von der Fahraufgabe ablenken. • Steuerzahler und Gebührenzahler können gegen eine bestimmte Werbung oder den Namen, der auf einer Einrichtung angebracht wird, Einspruch erheben. • Unternehmen, die gegenwärtig Werbeflächen anbieten, würden sich wahrscheinlich gegen Zugeständnisse wehren, da dies ihre wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigen könnte.
Fallstudien	• Emirates Air Line, London. • Advertising by Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA).
Hinweise zur Umsetzung	• Chancen identifizieren - Eine Kommunalbehörde muss die Möglichkeiten für Werbung, Sponsoring und Namensrechte erkennen. Dazu gehört die Identifizierung von öffentlichen Einrichtungen und Anlagen, die sich für Außen- und Innenwerbung eignen, von Medien und digitalen Medien, die sich für Werbung eignen, von Möglichkeiten für Sponsoring von Veranstaltungen zur nachhaltigen Mobilität und von Anlagen, die sich für Namensrechte eignen. • Entwicklung einschlägiger Grundsätze und Richtlinien - Vorbereitung und Anwendung lokaler Grundsätze und Richtlinien für Sponsoring, Namensrechte und Werbung. Diese Richtlinien müssen eine konsistente, koordinierte und professionelle Herangehensweise an Werbung und Sponsoring definieren sowie Standards, Prinzipien, Verantwortlichkeiten und Vorgehensweisen für die Genehmigung von Zuschlägen und Vereinbarungen umreißen. Eine solche Richtlinie sollte die Risiken für die Kommunalbehörde auf ein Minimum reduzieren und gleichzeitig die Möglichkeiten aufzeigen. Sie muss festlegen, was akzeptabel ist und was nicht. Viele Kommunalbehörden beschränken oder verbieten z.B. die Alkohol- und Tabakwerbung. Andere Beschränkungen betreffen u.a. die Beschränkung von Werbeinhalten, die sich mit anstößigen, unanständigen, diffamierenden oder politischen Inhalten befassen. So hat beispielsweise Transport for London (TfL) eine Anzeige verboten, in der Geschäftsinhaber aufgefordert wurden, nach dem Brexit das Vereinigte Königreich zu verlassen und nach Frankreich zu gehen, weil dies in Widerspruch zu den festgelegten Richtlinien stand. Beispiele für Sponsoring, Namensrechte und Werberichtlinien, die von lokalen Behörden ausgearbeitet wurden, finden Sie unter dem Abschnitt Nützliche Links in diesem Schriftsatz. • Einhaltung bestehender gesetzlicher Rahmenbedingungen - Kommunalbehörden sollten sich darüber im Klaren sein, dass ihre Werbekampagnen, wie die von kommerziellen Unternehmen, höchstwahrscheinlich dem Werbekodex und den Vorschriften unterliegen.

	• Entwicklung eines zentralen Datenbankverzeichnisses - Eine Kommunalbehörde muss einen koordinierten Ansatz zur Erzielung von Einnahmen durch Sponsoring und Werbung schaffen, indem sie eine zentrale Datenbank entwickelt, in der bestehende Lieferanten, lokale Unternehmen und nationale Firmen verzeichnet sind. Dieses Instrument könnte für die Gewinnung potenzieller Sponsoren und den Aufbau von Beziehungen zu lokalen Unternehmen genutzt werden. • Hervorhebung des potenziellen Nutzens für private Partner - Eine Kommunalbehörde sollte den potenziellen Nutzen für private Partner durch Werbung und Sponsoring lokaler Veranstaltungen für nachhaltige Mobilität hervorheben. Sicherstellen, dass Unternehmen sich dieser Vorteile bewusst sind, verbessert die Chancen, private Partner zu gewinnen, die einen finanziellen Beitrag leisten könnten. • Partnerschaft mit einer spezialisierten Marketing-Agentur - Die Rolle eines privaten Partners würde darin bestehen, vereinbarte Vermögenswerte/Anlagen für Werbung und Sponsoring zu vermarkten. Diese Vereinbarung beinhaltet in der Regel einen Erlösanteil (der Marktsatz schwankt zwischen 30 und 50% für einen privaten Partner), wobei ein privater Partner nur auf der Grundlage von Erfolgen bezahlt würde. Für die kontinuierliche Betreuung des Vertrags wäre es erforderlich, dass eine lokale Behörde eine entsprechende Personalressource zur Verfügung stellt. Die Partnerschaft mit einer spezialisierten Marketing-Agentur bringt für eine lokale Behörde eine Reihe von Vorteilen mit sich. Allerdings würde eine langfristige Partnerschaft mit einer spezialisierten Marketing-Agentur aufgrund des Revenue-Share-Ansatzes weniger Einnahmen generieren. • Schlüssel zum Erfolg - Wettbewerbsfähige Preisstrukturen, sorgfältige Aushandlung von Verträgen, Einhaltung von Finanzierungs- und Beschaffungsvorschriften und Gewährleistung eines optimalen Preis-Leistungs-Verhältnisses. • Potenzielle Möglichkeiten und Vermögenswerte - Zu den potenziellen Möglichkeiten und Vermögenswerten gehören Außenwerbung, Veröffentlichungen und Printmedien, digitale Werbung, Sponsoring, Namensrechte und andere.

5.11 Collaborating with other cities, research consortia and private companies - Zusammenarbeit mit anderen Städten, Forschungskonsortien und privaten Unternehmen

Tabelle 13: Collaborating with Other Cities, Research Consortia and Private Companies - Zusammenarbeit mit anderen Städten, Forschungskonsortien und privaten Unternehmen

Hauptmerkmale	• Eine Partnerschaft zwischen lokalen Behörden und Universitäten, privaten Unternehmen und NGOs, bei der die Expertise und die Kapazitäten der einzelnen Partner untereinander genutzt werden. • Die Stadt arbeitet zusammen, indem sie spezifische Daten zur Verfügung stellt, Möglichkeiten zur Umsetzung von Demo- und Pilotprojekten anbietet und ihren Partnern logistische Unterstützung bietet. • Die Stadt könnte sowohl von Pilotprojekten als auch von Investitionen in ihre Infrastruktur und Programme zum Aufbau von Kapazitäten profitieren. Die Stadt könnte auch für die Finanzierung eines bestimmten Verbundprojektes in Frage kommen. • Die Zusammenarbeit mit Forschungsorganisationen und privaten Unternehmen kann den Städten helfen, effizienter zu werden, ihre Ausgaben zu senken und potenzielle Einnahmen aus innovativen Technologien zu erzielen.
Kurzbeschreibung	• Forschungskonsortien und Privatunternehmen sind an einer Zusammenarbeit mit Städten interessiert, da sie ihnen die Möglichkeit bieten, ihre Ideen und neuen Produkte zu testen und zu fördern. Die Städte können ihrerseits von zusätzlichen Finanzmitteln, Kapazitätsaufbauprogrammen und Investitionen in ihre Infrastruktur profitieren. • Arten von Kooperationsprojekten, an denen sich Städte beteiligen und von denen sie profitieren können, sind beispielsweise: Demoprojekte, Pilotprojekte, Projekte zum Ausbau von Kapazitäten und angewandte Forschung.
Attraktivität	• Teilnehmende Städte können für die Beteiligung an Forschungsverbünden oder die Bereitstellung von Testgeländen für Demo- und Pilotprojekte finanzielle Unterstützung erhalten. • Die teilnehmenden Städte könnten vom Wissenstransfer, einer effizienteren Verwaltung als Ergebnis von Programmen zum Aufbau von Kapazitäten, dem Kennenlernen bewährter Praktiken, ohne oder mit begrenzten Investitionen aus dem kommunalen Haushalt, profitieren. • Städte können langfristige Partnerschaften und Netzwerke mit anderen Städten und Organisationen aufbauen. • Die Partnerschaft mit anderen Städten und die Teilnahme an Forschungskonsortien ist eine Voraussetzung dafür, einen Teil der EU-Fördermittel in Anspruch nehmen zu können, die über Finanzierungsprogramme wie Horizont 2020 und URBACT III zur Verfügung stehen.

Herausforderungen und Risiken	• Die Entwicklung langfristiger Aktionspläne und die Verpflichtung zu langfristigen Projekten könnte aufgrund politischer Zwänge und eines Mangels an politischem Willen eine Herausforderung darstellen. • Mangelndes Bewusstsein über Programme, die die Zusammenarbeit zwischen Städten unterstützen, und über die für Forschungskonsortien verfügbaren Mittel. • Mangel an Erfahrung und relevantem Wissen sowie an Personalressourcen, die für die Verwaltung der Teilnahme an Forschungsprogrammen und Partnerschaften eingesetzt werden können. • Die Erfüllung bestimmter Voraussetzungen für die Teilnahme könnte eine Herausforderung darstellen. • Die Vorteile einer Partnerschaft mit Forschungsorganisationen und -konsortien könnten sich auf Technologietransfer und Fortbildungsprogramme beschränken und nicht unbedingt zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten eröffnen. • Selbst wenn eine Finanzierung bereitgestellt wird, ist sie höchstwahrscheinlich an ein bestimmtes Projekt oder eine bestimmte Agenda gebunden.
Fallstudien	• Alba Iulia Smart City 2018'- Pilot Projekt.
Hinweise zur Umsetzung	• Die Teilnahme an Forschungspartnerschaften erfordert von der Stadtverwaltung eine langfristige Vision, Strategie und einen Aktionsplan. • Besuchen Sie das Portal für Forschungs- und Innovationspartnerschaften von Horizont 2020, um sich über Finanzierungsmöglichkeiten, Partner und Anleitungen für die Teilnahme zu informieren. Die Suche nach Partnern im Portal ermöglicht es, die Profile aller Unternehmen einzusehen, die eine Finanzierung von Horizont 2020 erhalten haben. • Kontaktieren Sie die relevanten Nationalen Kontaktstellen. Diese bieten praktische Informationen und Suchmöglichkeiten nach Partnern, wobei sich die Angaben auf die Profile der Partner und die Anforderungen einer konkreten Partnerschaft beziehen. Erstellen Sie ein Profil mit relevanten Informationen und bereiten Sie eine Absichtserklärung vor. • Melden Sie sich bei Websites an, die Informationen über Finanzierungsmöglichkeiten und potenzielle Partner bieten. Tragen Sie sich in Mailinglisten ein, um aktuelle Informationen über Partnerschaftsmöglichkeiten zu erhalten. • Besuchen Sie die Website Smart Cities and Communities der Europäischen Kommission für weitere Informationen über Partnerschaften und wie Sie sich beteiligen können. • Informationen zum Thema Kooperation und Erfahrungsaustausch zwischen Städten finden Sie auf dem Stadtentwicklungsportal der Europäischen Kommission für Regionalpolitik. • Das Geschäftsunterstützungsnetzwerk Enterprise Europe Network (EEN) der Europäischen Kommission bietet Kooperationsprofile für Unternehmen oder Innovation sowie die Möglichkeit zur Partnersuche.

	• Bauen Sie Netzwerke und Partnerschaften mit anderen Städten auf, die Ihre Ziele der nachhaltigen Mobilität teilen. • Bestimmen Sie eine Person oder ein Team innerhalb Ihrer Organisation, das für die Identifizierung von Kooperationsmöglichkeiten und die Initiierung möglicher Vorhaben verantwortlich ist. • Prüfen Sie die Kriterien für die Förderfähigkeit und die Voraussetzungen, bevor Sie sich um die Teilnahme an einem Konsortium oder einer Partnerschaft bewerben. • Es kann eine Option sein, eine Beratungsfirma zu beauftragen, anstatt eine Person oder ein Team innerhalb Ihrer Organisation zu beschäftigen. • Die Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen innerhalb Ihrer Organisation, wie z.B. Finanz- und Rechtsabteilungen, kann für die Entwicklung eines erfolgreichen Antrags von wesentlicher Bedeutung sein.

5.12 Citizen Cooperatives

Tabelle 14: Citizen Cooperatives - Bürgergenossenschaften

Hauptmerkmale	• Bürgergenossenschaften sind offene Zusammenschlüsse von Menschen, die ihre Ziele durch ein demokratisch kontrolliertes und in gemeinsamem Besitz befindliches Unternehmen erreichen. • Die durch die Bürgergenossenschaft erwirtschafteten Gewinne werden entweder in das Unternehmen reinvestiert oder an die Mitglieder ausgeschüttet. • Der wirtschaftliche und soziale Gewinn einer genossenschaftlichen Tätigkeit bleibt in den Gemeinden, in denen sie tätig sind.
Kurzbeschreibung	• Bürgergenossenschaften sind autonome Zusammenschlüsse von Menschen, die sich freiwillig zusammenschließen, um ihre gemeinsamen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse und Bestrebungen durch ein Unternehmen in gemeinsamem Besitz und unter demokratischer Kontrolle zu erreichen. Die Mitglieder zahlen einen Mitgliedsbeitrag, wenn sie den Bürgergenossenschaften beitreten, und diese Beiträge werden in Projekte investiert, die für die gesamte Genossenschaft von Interesse sind. Bürgergenossenschaften arbeiten üblicherweise nicht gewinnorientiert, die erwirtschafteten Überschüsse werden in der Regel in das Unternehmen reinvestiert in wenigen Fällen auch an die Mitglieder zurückgezahlt. Es gibt einige Beispiele, in denen Bürgergenossenschaften die Finanzierung und Umsetzung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte übernommen haben. Die Mitglieder profitieren je nach Art der Genossenschaft von der besseren Stellung am Markt, bspw. durch günstigere Einkaufkonditionen oder günstige Nutzungsmöglichkeiten von Infrastrukturen und anderen Vermögenswerten.
Attraktivität	• Bürgergenossenschaften können bei der Umsetzung von Projekten helfen, für die keine öffentlichen Mittel zur Verfügung stehen und die für private Investoren nicht attraktiv sind. • Da sie von Bürgern geführt werden, können Kommunalbehörden dadurch ihre Agenda für nachhaltige Mobilität vorantreiben, ohne erhebliche Ressourcen und Mitarbeiter einzusetzen. • Die Gründung einer Genossenschaft ist einfacher als die Gründung eines privaten Unternehmens und hat weniger bürokratische Hürden. • Genossenschaften bieten ihren Mitgliedern oft Dienstleistungen oder Produkte zu Preisen an, die unterhalb der Marktpreise liegen, und machen sie dadurch erschwinglicher und attraktiver. • Einbeziehung und demokratische Prozesse geben den Mitgliedern ein Gefühl der Eigenverantwortung für ihre Projekte. • Genossenschaften könnten für Zuschüsse und Spenden in Frage kommen und genießen oft Steuervorteile im Vergleich zu

	anderen Unternehmensformen.
Herausforderungen und Risiken	• Erfordert Kenntnisse über rechtliche Rahmenbedingungen und Verwaltungsabläufe, insbesondere in kleineren Genossenschaften, die keine Mitarbeiter beschäftigen. Es könnte für die Mitglieder schwierig sein, das notwendige Wissen ohne irgendeine Art von Unterstützung durch eine lokale Behörde aufzubauen. • Genossenschaften unterliegen der Selbstverwaltung durch ihre Mitglieder, so dass die Kommunalverwaltung keinen direkten Einfluss auf ihre Entscheidungen nehmen kann. • Die Mitglieder haften für mögliche Verluste der Genossenschaft, bis zur Höhe ihres geleisteten Beitrags. Im Falle der Insolvenz können die Mitglieder, sofern nicht in der Satzung ausgeschlossen, allerdings auch zu Nachzahlungen verpflichtet werden. • Aufgrund der demokratischen Entscheidungsfindung in der Genossenschaft spiegeln getroffenen Entscheidungen nicht immer unbedingt die eigenen Interessen oder die Interessen der lokalen Behörden wider. • Fehlender Gewinn führt in einigen Fällen zu Korruption und zur Veruntreuung von Geldern. • Einflussreiche Mitglieder neigen dazu, die Genossenschaft in ihren Interessen zu dominieren.
Fallstudien	• Bürgerbusverbund Sauerland-Hellweg eG in Deutschland, • Energie-Genossenschaft - Greenpeace Energy, Deutschland
Hinweise zur Umsetzung	Lokale Behörden können Bürgergenossenschaften für nachhaltige Mobilität und Verkehr fördern und unterstützen durch: • Aktive Bekanntmachung des Bürgergenossenschaften-Modells bei den Bürgern als ein tragfähiges und attraktives Geschäftsmodell für die Entwicklung nachhaltiger Verkehrsdienste. Gerade in ländlichen Regionen, die häufig schlecht an den öffentlichen Personenverkehr angebunden sind. • Hilfe bei der Suche oder Bereitstellung eines Mentors oder Beraters, der die Idee für die Gründung einer Genossenschaft bewertet, bei der Lösung möglicher Probleme unterstützt und den Gründungsmitgliedern einer Genossenschaft beratend zur Seite steht. • Hilfe bei der Identifizierung potenzieller Finanzierungsmöglichkeiten. • Bereitstellung rechtlicher und beratender Unterstützung, z.B. Hilfe bei der Entwicklung eines soliden Geschäftsplans und zuverlässiger finanzieller Betriebspläne. • Bereitstellung finanzieller Unterstützung in Form von Zuschüssen und Steuervergünstigungen auf lokaler Ebene. • Bereitstellung von Raum und Ausstattung für Genossenschaften im Bereich nachhaltige Mobilität und Transport, kostenlos oder zu einem ermäßigten Satz, z. B. Reservierung von Stellplätzen für Car-Sharing- oder Bike-Sharing Genossenschaften.

5.13 Emissions Trading - Emissionshandel

Tabelle 15: Emissions Trading - Emissionshandel

Hauptmerkmale	• Der Emissionshandel ist ein marktorientierter Ansatz, der zur Kontrolle der Umweltverschmutzung eingesetzt wird, indem er finanzielle Anreize zur Reduzierung der Schadstoffemissionen bietet. • Nationale oder regionale Emissionshandelssysteme gibt es beispielsweise in Europa, den USA, Tokio und Neuseeland. • Eine Kohlenstoffgutschrift (auch als "Emissionserlaubnis", "Kohlenstoffausgleich" oder "-Berechtigung" bekannt) ist ein Schlüsselelement des Emissionshandels. Mit dem Erwerb einer Kohlenstoffgutschrift hat der Inhaber das Recht, eine Tonne Kohlendioxid auszustoßen. Dazu gehören auch andere Treibhausgase mit einem Kohlenstoffdioxid-Äquivalent (tCO2e) von einer Tonne. • Länder, Städte oder Industrien können ungenutzte Emissionsgutschriften an andere Länder, Städte oder Industrien verkaufen, um Einnahmen zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte sowie anderer umweltfreundlicher Projekte zur Reduzierung von CO2- und Treibhausgasemissionen zu generieren.
Kurzbeschreibung	• Der Emissionshandel hat seinen Ursprung in wirtschaftlichen Theorien, die erstmals in den 1960er Jahren formuliert wurden und die versuchen, die Produktionskosten an die Umweltverschmutzung zu koppeln. Die Theorien gingen davon aus, dass, wenn die Umweltverschmutzung einen Preis hätte, die marktwirtschaftlichen Kräfte die Unternehmen letztendlich davon abhalten würden, die Umwelt zu verschmutzen, weil dies für sie dadurch weniger kosteneffektiv wäre. Der Emissionshandel war eine zentrale Säule der Bemühungen der EU, den Klimawandel zu verlangsamen, und ein politisches Instrument der Wahl für viele andere Regierungen. Das CO2-Emissionshandelssystem der EU (EU ETS) wurde 2005 von der Europäischen Union eingeführt, unabhängig von den bereits bestehenden internationalen Verträgen wie dem Kyoto-Protokoll und dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC). • Aktivitäten und Projekte, die Emissionen reduzieren oder Kohlendioxid aus der Atmosphäre ziehen (z.B. durch Biosequestrierung, die Rückbindung von Kohlenstoff aus der Atmosphäre durch den biologischen Prozess der Photosynthese), generieren Kohlenstoffgutschriften, die auf dem Kohlenstoffmarkt verkauft werden können.
Attraktivität	• Die Attraktivität des Emissionshandels liegt darin, dass für die Städte ein verborgenes und unerforschtes Potenzial besteht, durch den Emissionshandel Einnahmen zu erzielen, die dann bspw. in nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte investiert werden können. • Die Menge der von den Mitgliedstaaten versteigerten Kohlenstoffzertifikate belief sich im Jahr 2013 auf 808 Millionen, während

	die Industrie kostenlose Zuteilungen in Höhe von 995 Millionen Zertifikaten erhielt. Mit dem durchschnittlichen Kohlenstoffpreis beliefen sich die Einnahmen der Mitgliedstaaten auf etwa 3,6 Milliarden Euro. • Lokale Behörden können diesen Industrien Anreize bieten, ihre Kohlenstoffgutschriften zu verkaufen und in lokale nachhaltige Verkehrsprojekte zu investieren.
Herausforderungen und Risiken	• Es ist ein komplexer Mechanismus, der sich mit der Zeit aufgrund der Konventionen zum Klimawandel, der Marktsituation und anderen Parametern verändert. Daher kann der Mechanismus nicht als kontinuierliche Einnahmequelle gesehen werden. • Auch wenn Kommunalverwaltungen Strategien, Pläne und Maßnahmen im Verkehrssektor entwickelt haben, um die Kohlendioxid-Emissionen in den Städten zu reduzieren, der Emissionsrechtehandel findet auf nationaler Ebene statt. • Viele Kommunalverwaltungen in kleinen und mittelgroßen Städten verfügen nur über eingeschränkte institutionelle Kapazitäten (z.B. Personal und technisches Fachwissen im Bereich Emissionshandel), was ihnen durchaus Probleme bereiten könnte, wenn es um die Tragfähigkeit von Projektoptionen, deren Entwicklung und Kontrolle geht. • Der Rechtsrahmen zur Etablierung und Regulierung des Carbon-Marktes/Klimaschutzmarktes ist nicht ausgelegt für städtische Projekte. • Es gibt eine potenziell überlappende Zuständigkeit beim Thema Treibhausgasemissionen. • Hohe Transaktionskosten aufgrund langer Zeiträume • Es besteht das Risiko, dass das Projekt hinter den Erwartungen zurückbleibt aufgrund von nachgewiesenen Emissionsminderungen und den letztendlich veräußerten Emissionsgutschriften.
Fallstudien	• Energie-effiziente Straßenbahnen in Tallinn, Estland
Hinweise zur Umsetzung	• Garantierte Unterstützung durch die zentrale/nationale Regierung. • Finden Sie heraus, ob der politische Wille zur Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten vorhanden ist. • Finden Sie heraus, ob die Zentralregierung oder energieerzeugende Industrien Einnahmen aus dem Emissionshandel erzielen. Wenn ja, finden Sie heraus, wo diese gegenwärtig investiert werden und ob es Möglichkeiten gibt, sich um diese Mittel zu bewerben. • Finden Sie heraus, ob die Zentralregierung Fachwissen über die Verwendung der Einnahmen aus dem Emissionshandel für lokale Projekte zur Verfügung stellen kann. Wenn ja, machen Sie davon Gebrauch. • Untersuchen Sie potenzielle Quellen von Kohlenstoffgutschriften. • Recherchieren Sie, ob die Industrien und Energieerzeugungsanlagen in der Umgebung der Stadt am Emissionshandelsmarkt

	beteiligt sind und über ungenutzte Emissionsgutschriften verfügen. Finden Sie heraus, ob sie Pläne für zukünftige Investitionen innerhalb ihrer Betriebe haben und ob sie bereit sind, eine Investition innerhalb der Stadt durch den Verkauf ihrer Emissionsgutschriften in Erwägung zu ziehen. • Finden Sie heraus, ob es noch andere Quellen für Emissionsgutschriften gibt. • Schaffen Sie Anreize. • Einige energieerzeugende Industriezweige verfügen möglicherweise bereits über einen Plan in Bezug auf die gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen, der sich auf Bereiche wie Umwelt und Infrastrukturförderung konzentriert. Es muss jedoch ein solides Paket von Anreizen entwickelt werden, damit sie Partnerschaften mit Städten eingehen, um ihre Emissionsgutschriften zu handeln und die Erlöse in Projekte für nachhaltige Mobilität investieren. • Es sollten Anreize für die zentrale/nationale Regierung entwickelt werden, um die Einnahmen aus dem Verkauf von Emissionsgutschriften in Verkehrsprojekte in der Stadt zu investieren. • Setzen Sie Experten für den Emissionshandel ein. • Die Mechanismen sind sehr kompliziert, und höchstwahrscheinlich wird externe Unterstützung erforderlich sein, um zu untersuchen, ob der Emissionshandel ein praktikabler und kostengünstiger Mechanismus zur Finanzierung von Verkehrsprojekten in ihrer Stadt ist. • Finden Sie ein geeignetes Projekt für die Stadt. • Führen Sie eine Kosten-Nutzen-Analyse durch. • Beziehen sie den privaten Sektor zur Minimierung des finanziellen Risikos ein. • Erkunden Sie den Nutzen des potenziellen Verkehrsprojekts, d.h. den Nutzen für die Stadt, ihre Bürger und die lokalen Interessengruppen, um das Risiko einer unzureichenden Projektleistung zu minimieren.

5.14 Planning Obligations / Developer Contributions - Planungsverpflichtungen/Entwickler-Beiträge

Tabelle 16: Planning Obligation / Developers Contributions - Planungsverpflichtungen/Entwickler-Beiträge

Hauptmerkmale	• Planungsverpflichtungen sind Vereinbarungen zwischen lokalen Behörden und Bauträgern, die an eine Baugenehmigung geknüpft werden können, um eine Bebauung planerisch vertretbar zu machen, die sonst inakzeptabel wäre. • Die durch Planungsverpflichtungen erhaltenen Beiträge der Bauträger stellen für die lokalen Behörden eine Möglichkeit dar, einen Teil der externen Kosten des erschlossenen Landes, wie z.B. die erhöhte Belastung der lokalen Infrastruktur, zu internalisieren. • Einnahmen, die im Rahmen von Planungsverpflichtungen erzielt werden, können in lokale Verkehrs- und Mobilitätsprojekte investiert werden, wenn dadurch die negativen Auswirkungen der Bauvorhaben gemildert werden. • Planungsverpflichtungen können auch dazu benutzt werden, die Art und Weise der Landnutzung einzuschränken, z.B. um einen Mindestanteil an erschwinglichem Wohnraum vorzuschreiben.
Kurzbeschreibung	• Planungsverpflichtungen sind eine Möglichkeit für lokale Behörden, einen Teil der externen Kosten für die Erschließung oder für Bauvorhaben zu internalisieren, entweder durch eine festgelegte Abgabe auf das Vorhaben oder durch direkte Verhandlungen zwischen dem Bauträger/Entwickler und der lokalen Behörde. • Planungsverpflichtungen sind das Ergebnis individueller, schematischer Verhandlungen, die sich für die Kommunalbehörden als praktischer Weg erwiesen haben, einen Teil der Kosten für die Infrastrukturentwicklung zu decken. • Planungsverpflichtungen können auch dazu verwendet werden, die Art und Weise, in der das Land genutzt wird, einzuschränken oder zu definieren. • Die Vereinbarung bezieht sich in der Regel auf das Land selbst, nicht auf die Person oder Organisation, die sie ausgehandelt hat.
Attraktivität	• Erlauben es einer lokalen Behörde, einen Teil der externen Kosten, die sich aus einem Bau-/Erschließungsvorhaben ergeben, wieder einzunehmen. • Bieten die Möglichkeit, Mittel zur Finanzierung standortspezifischer Infrastrukturbedürfnisse einzusetzen, einschließlich nachhaltiger Mobilität und Transport. • Kann Aspekte umfassen, die außerhalb des Anwendungsbereichs anderer Planungsinstrumente liegen, wie z.B. sozialer Wohnungsbau.

	• Während die Kommunalbehörde von den zusätzlichen Mitteln profitiert, bleiben die Interessen der Bauträger gewahrt, da sie nicht durch eine hohe, feste Gebühr abgeschreckt werden. • Über die Höhe des Beitrags entscheiden letztlich die lokalen Planungsbehörden, da sie die Befugnis haben, Angebote anzunehmen oder abzulehnen. • Eine Planungsverpflichtung erlaubt es der lokalen Planungsbehörde, dem Bauträger Bedingungen aufzuerlegen sowie Einschränkungen endgültig oder auf unbestimmte Zeit festzulegen.
Herausforderungen und Risiken	• Die Verhandlungen zwischen Bauträgern und lokalen Behörden können langwierig und manchmal schwierig sein und erfordern Zeit und Mühe von beiden Parteien. • Um eine unparteiische Beurteilung der Durchführbarkeit des Projekts zu erhalten, ist möglicherweise der Einsatz mehrerer neutraler Gutachter erforderlich. • Das Ergebnis der Verhandlungen bleibt für die lokale Behörde bis zum Ende der Verhandlungen unklar. Infolge dieser Ungewissheit ist die Finanzplanung für potenzielle Programme und Projekte problematisch. • Die Planungsverpflichtungen könnten bei der Festlegung der Beitragshöhe als sehr subjektiv empfunden werden. • Ohne angemessene Kontrollen oder Transparenz könnten die Verhandlungen zwischen dem Bauträger und der örtlichen Planungsbehörde über den Beitrag des Bauträgers zu Absprachen und Korruption führen. • Planungsverpflichtungen könnten die Entwicklung in Gebieten, die planerische Auflagen verlangen, zugunsten der Entwicklung in Gebieten hemmen, die bei der Auferlegung öffentlicher Auflagen weniger streng sind. • Die Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben wäre potenziell von den Zahlungen für Planungsverpflichtungen von vielen verschiedenen Bauträgern und Projekten abhängig. Aufgrund des Einzelcharakters der Verhandlungen über Planungsverpflichtungen könnte es sehr zeit- und ressourcenaufwendig sein, den erforderlichen Finanzierungsbetrag zu sichern. • Es könnten erhebliche Ressourcen erforderlich sein, um die Vereinbarungen und die sie betreffenden Bedingungen nach ihrer Vereinbarung, d.h. während und nachdem das Land erschlossen wurde, zu überwachen. • Verhandlungen über die Planungsverpflichtungen, einschließlich der Vereinbarung der Durchführbarkeit, können den Planungsprozess weiter verzögern.
Fallstudien	• Zahlreiche Beispiele im Vereinigten Königreich, darunter der Croydon Tramlink, sowie in Deutschland und den Niederlanden.
Hinweise zur	**Rechtsrahmen**

Umsetzung	• Wenn ein entsprechender Rechtsrahmen auf nationaler Ebene nicht existiert, müssten die Städte und regionalen Behörden eng mit der nationalen Regierung zusammenarbeiten, um eine zweckmäßige Gesetzgebung zu entwickeln. • Jede Gesetzgebung, die darauf abzielt, Gewinne aus der Entwicklung zu erzielen - wie z.B. bei Planungsverpflichtungen - sollte robust und wirksam sein und die Entwicklung nicht behindern. **Entwicklung einer Richtlinie zur Planungsverpflichtung** • Richtlinien für Planungsverpflichtungen sollten es den Antragstellern ermöglichen, genau zu verstehen, in welchem Umfang und in welcher Art Planungsverpflichtungen von den lokalen Planungsbehörden verlangt werden. • Es ist wichtig, dass alle Richtlinien zu den Planungsverpflichtungen auf einer soliden und zuverlässigen Evidenzbasis beruhen, z.B. einer aktuellen Bewertung der Notwendigkeit und von Auswirkungen und Kosten auf die erforderliche Infrastruktur im Zusammenhang mit der Entwicklung. • Die Politik der Planungsverpflichtungen sollte andere lokale Entwicklungsstrategien und Rahmenbedingungen berücksichtigen, die auch zur Klärung der Art und Weise der Anwendung der Richtlinie über Planungsverpflichtungen beitragen können. • Die Kommunalbehörde muss sich der Vielfalt der verschiedenen Formen von Beitragszahlungen und der Umstände bewusst sein, unter denen ihr Einsatz zur Verbesserung der Infrastrukturvorhaben zweckmäßig ist. • Die Höhe des Beitrags, der in der Richtlinie zu Planungsverpflichtungen festgelegt wird, sollte die relevanten Kosten korrekt widerspiegeln und an mögliche Kostenänderungen angepasst werden können. • Die lokale Planungsbehörde muss sich auf einen gemeinsamen Ansatz für die Politik der Planungsverpflichtungen einigen, wenn die Auswirkungen einer Entwicklung innerhalb ihrer Grenze oder der der benachbarten Behörden voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die behördenübergreifende Infrastruktur haben werden. • Bauträger und andere Stakeholder sollten auf die Möglichkeiten aufmerksam gemacht werden, zur Formulierung der Richtlinien beizutragen und sich konstruktiv in den Prozess einzubringen. • Die Planungsverpflichtungen müssen sich nach dem Grundprinzip richten, dass Baugenehmigungen weder gekauft noch verkauft werden dürfen. **Schritte zur Festlegung von Planungsverpflichtungen** • Als Teil der Beratung vor der Antragstellung führen der Bauträger/Entwickler und die lokale Planungsbehörde einen Dialog über das Projekt und alle Fragen der Durchführbarkeit.

	• Der Bauträger reicht einen Bauantrag ein. • Die örtliche Planungsbehörde prüft den Antrag auf Baugenehmigung und legt die Beiträge für die Planungsverpflichtung fest. • Die Öffentlichkeit erhält Gelegenheit, zum Planungsantrag Stellung zu nehmen, um sicherzustellen, dass mögliche Bedürfnisse und Bedenken berücksichtigt werden. • Die lokale Planungsbehörde entscheidet über die Annahme oder Ablehnung des Baugesuchs auf der Grundlage der eingereichten Informationen und der zusätzlichen Informationen, die während des Prüfungsverfahrens ermittelt wurden. • Die Anforderungen der Planungsverpflichtung werden mit der bedingten Genehmigung des Bauvorhabens bekannt gegeben. • Um sicherzustellen, dass vereinbarte Planungsverpflichtungen effektiv umgesetzt werden, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die lokale Behörde über ein Kontrollsystem verfügt, mit dem die rechtzeitige und effiziente Erfüllung der Verpflichtungen überwacht werden kann, sowie gegebenenfalls Durchsetzungsmaßnahmen eingeleitet können.

5.15 Tax Increment Financing - Steuer Zusatzfinanzierung

Tabelle 17: Tax Increment Financing - Steuer Zusatzfinanzierung

Hauptmerkmale	• Tax Increment Financing (TIF) - Steuererhöhungs-Finanzierung nutzt zukünftige Steuergewinne zur Finanzierung von Infrastrukturverbesserungen, von denen erwartet wird, dass sie zu zusätzlichen Steuererträge führen. • Die Investitionen können den öffentlichen Verkehr, nicht motorisierte Verkehrsinfrastruktur, autofreie Gebiete und andere Projekte im Zusammenhang mit der Landnutzung und Stadtentwicklung umfassen. • Die Investitionen werden durch Kreditaufnahme gegen den künftigen Anstieg der Steuereinnahmen bezahlt. • Die zusätzlichen Steuereinnahmen werden zur Tilgung der Darlehen verwendet, die zur Finanzierung dieser Vorhaben aufgenommen wurden. • Die Steuermehreinnahmen können aus den gestiegenen Immobilienpreisen infolge der Infrastrukturverbesserung stammen. • TIF ist auch als Revolving Infrastructure Fund (Revolvierender Infrastrukturfonds) bekannt.
Kurzbeschreibung	• TIF ist eine Möglichkeit, mit der Kommunalbehörden Geld für den Aufbau von Infrastruktur leihen können. In der Annahme, dass die Verbesserung eines Gebietes durch die Bereitstellung oder Verbesserung öffentlicher Einrichtungen oder Infrastruktur den Wert der Grundstücke in der Umgebung dieser Einrichtungen erhöht, kann die Kommunalbehörde Geld für den Bau dieser Einrichtungen leihen und es unter Verwendung der erhöhten Steuereinnahmen, die mit der Steigerung der wirtschaftlichen Aktivität und des Grundstückswertes verbunden sind, zurückzahlen.
Attraktivität	• TIF ist eine Möglichkeit zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen, die in der Regel hohe Vorauszahlungen beinhalten. • Es ermöglicht lokalen Behörden, Infrastrukturen zu finanzieren, wenn andere, nationale oder überstaatliche, Finanzierungsquellen nicht zur Verfügung stehen. • TIF wird allgemein als eine Win-Win-Situation für Unternehmen und Kommunen angesehen, da es Investitionen in einem bestimmten Gebiet fördert und auf der Grundlage künftiger Verbesserungen im Voraus Kapital bereitstellt. • ist eine ausgezeichnete alternative Finanzierungsmethode, wenn die Finanzierung durch den privaten Sektor knapp ist. • Ermutigt lokale Behörden dazu, öffentliche Infrastrukturprogramme auf der Grundlage von Leistungserwartungen und nicht auf der Grundlage der aktuellen finanziellen Verfügbarkeit zu konzipieren. • Die geförderten Investitionen in einem Gebiet können zu Wertsteigerungen von Immobilien und zur Gentrifizierung führen.
Herausforderungen	• Die TIF ist auf steigende Einnahmen durch Grundsteuern angewiesen und geht davon aus, dass die Immobilienpreise infolge

und Risiken	der Entwicklung einer neuen Einrichtung oder Infrastruktur steigen werden. • Obwohl TIF im Allgemeinen als Sanierungsinstrument an die Gesetzgeber "verkauft" werden, werden TIF-Vorhaben häufig in Gebieten durchgeführt, wo eine Entwicklung ohnehin stattfinden würde, wie z.B. ideale Entwicklungsgebiete am Rande von Städten. • Der TIF-Prozess führt wohl zu einer Bevorzugung von politisch verbundenen Entwicklern, Juristen für die Umsetzung, Beamten für wirtschaftliche Entwicklung und anderen an den Prozessen Beteiligten. • Distrikte können übermäßig groß gezogen werden, wodurch Einnahmen aus Gebieten erzielt werden, die unabhängig vom TIF-Vorhaben an Wert gewonnen hätten.
Fallstudien	• Manchester City Deal (Manchester, UK).

Hinweise zur Umsetzung	• Einführung
	  ○ Bestimmen der Durchführbarkeit des Gesamtprojekts
	  ○ Der öffentliche Sektor initiiert TIF Projekte am häufigsten, aber auch der private und der gemeinnützige Sektor sind dazu in der Lage
	• Formulierung
	  ○ Erstellen Sie einen Sanierungsplan, in dem die geographischen Grenzen des TIF - also das Gebiet, in dem die Grundsteuer zur Finanzierung der Investition verwendet wird - sowie die Ziele, Kosten und Zeitpläne des Projekts festgelegt werden.
	  ○ Festlegung der Steuerbasis, der Steuerzusatz-Finanzierung und der Schuldenfinanzierung
	  ○ Es könnte notwendig sein, darüber zu diskutieren, was passieren würde, wenn das TIF-Projekt nicht durchgeführt würde
	• Verabschiedung
	  ○ Öffentliche Anhörungen und Veranstaltungen zur Beteiligung von Stakeholdern, um sicherzustellen, dass der Input von Bürgern und den besteuerten Bezirken im Entscheidungsprozess berücksichtigt wird.
	  ○ Vollständige politische und rechtliche Genehmigungen und Entwurf von Vereinbarungen über öffentlich-private Partnerschaften.
	• Umsetzung
	  ○ Tatsächlicher Bau der Infrastruktur.
	  ○ Verwaltung der Bau- und Projektfinanzierung.

	○ Festlegung der Steuerbasis und der Steuersätze. ○ Ausgabe von Schuldtiteln. ○ Generierung und Verteilung von Steuererhöhungen. • Bewertung und Abschluss des Projekts ○ Bewertung der Ergebnisse des Projekts im Vergleich zu den erwarteten Ergebnissen. ○ Die TIF auflösen, nachdem alle Schulden getilgt sind. ○ Die Beendigung des Projekts wird im Allgemeinen durch eine TIF ermöglichende Gesetzgebung auf Staats- oder Provinzebene geregelt. ○ Zu diesem Zeitpunkt kehren die Steuereinnahmen aus dem TIF zu den früheren Zuweisungen aus der Zeit vor dem TIF zurück, hoffentlich auf einem wesentlich höheren Niveau.

5.16 Sales Tax - Verkaufssteuer

Tabelle 18: Sales Tax - Verkaufssteuer

Hauptmerkmale	• Eine Verkaufssteuer wird zur aktuellen Umsatzsteuer in der Region hinzugefügt, und die Differenz zwischen dem ursprünglichen Steuersatz und dem neu erhöhten Steuersatz steht für Verbesserungen im öffentlichen Bereich zur Verfügung. • Die Mittel aus der Steuererhöhung müssen in Verbesserungen im öffentlichen Bereich investiert werden, die im ursprünglichen Vorschlag für die Verkaufssteuer beschlossen wurden. • Dieser Finanzierungsmechanismus kann zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte und -initiativen eingesetzt werden (King, Vecia und Thompson, 2015).
Kurzbeschreibung	• Die Verkaufssteuer ist eine Steuer, die an ein Leitungsorgan einer Region, z.B. eine lokale Behörde, für den Verkauf bestimmter Waren und Dienstleistungen gezahlt wird. Im Allgemeinen schreiben die Gesetze vor, dass der Verkäufer der Ware oder Dienstleistung die Steuer vom Verbraucher am Ort des Kaufs einziehen muss. • Sales Tax Increase Financing, also eine Finanzierung über eine zusätzliche Verkaufssteuer ist ein Mechanismus, der manchmal von der Regierungsbehörde einer Region eingesetzt wird, um zusätzliche Einnahmen zur Finanzierung von Verbesserungen im öffentlichen Bereich zu erzielen. Wenn dies der Fall ist, veranlasst ein Regierungsorgan eine einmalige Erhöhung des aktuellen Umsatzsteuersatzes einer Region, um zusätzliche Einnahmen zu erzielen. Es wird eine pauschale Erhöhung der Umsatzsteuer vorgenommen, die alle anwendbaren Waren und Dienstleistungen abdeckt, die innerhalb der Region verkauft werden. Die anwendbaren Waren und Dienstleistungen werden von der lokalen Verwaltung festgelegt, und es gibt einige Waren und Dienstleistungen, die von der Steuer befreit sind. • Die Differenz zwischen den ursprünglichen Steuereinnahmen und den neu erhöhten Steuereinnahmen wird dann für Verbesserungen im öffentlichen Bereich zur Verfügung gestellt, z.B. für die Finanzierung von nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekten und -initiativen (King, Vecia und Thompson, 2015).
Attraktivität	• Sales Tax Increase Financing bietet eine zusätzliche Finanzierungsquelle für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte. • Lokale Behörden können die Umsatzsteuererhöhung initiieren und sind daher nicht auf die Unterstützung der nationalen Regierungen angewiesen. • Einnahmen, die in nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte investiert werden, kommen vor allem einkommensschwächeren Menschen zugute, da sie stärker auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, wodurch die horizontale Gleichstellung gefördert wird (King, Vecia und Thompson, 2015).

	• Die erzielten Einnahmen sind speziell für Verbesserungen im öffentlichen Bereich bestimmt (King, Vecia und Thompson, 2015). • Einführung des Prinzips "der Benutzer zahlt", bei dem die Menschen, die von der Infrastruktur profitieren, dafür aufkommen. • Umsatzsteuererhöhungen können recht flexibel sein und erlauben es dem Leitungsorgan daher, bestimmte Güter und Dienstleistungen auszuwählen, für die die Steuererhöhung gelten soll. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, Fernverkäufe zu besteuern (The Wall Street Journal, 2008). • Selbst eine kleine Erhöhung der Verkaufssteuer kann aufgrund der großen Zahl von Waren und Dienstleistungen, die für die Steuer in Frage kommen, eine große Menge an Einnahmen generieren (King, Vecia und Thompson, 2015).
Herausforderungen und Risiken	• Lokale Behörden sind möglicherweise nicht in der Lage, die komplexen Verwaltungsprozesse im Zusammenhang mit der Erhöhung der Umsatzsteuer in der Region abzuwickeln. • Der Steuersatz hängt nicht vom Einkommen oder Vermögen einer Person ab, und daher kann eine Erhöhung der Umsatzsteuer für Personen mit niedrigerem Einkommen unter Umständen nicht tragbar sein. • Wenn die Steuererhöhung groß genug ist, könnte sie sich auf die Höhe der öffentlichen Ausgaben für Güter und Dienstleistungen auswirken, was sich auf die lokale und regionale Wirtschaft auswirken würde (King, Vecia und Thompson, 2015). • Die Öffentlichkeit könnte gegen die Steuererhöhungen Widerstand leisten, wenn sie nicht unbedingt die Dienstleistungen in Anspruch nimmt, die von der Steuererhöhung profitieren werden (King, Vecia und Thompson, 2015).
Fallstudien	• Vancouver, Kanada.
Hinweise zur Umsetzung	• Es sollte eine umfassende Kampagne durchgeführt werden, um die Öffentlichkeit über die Problematik des öffentlichen Verkehrs zu informieren und darüber, wie die durch eine Steuererhöhung erzielten Einnahmen zur Lösung dieser Probleme beitragen können. • Es sollte ein Konsultationsprozess mit lokalen Interessenvertretern und Bürgern durchgeführt werden, um den Widerstand der Öffentlichkeit zu überwinden. • Die Umsetzung der zusätzlichen Steuer durch ihre Kopplung an die Mehrwertsteuer kann im Hinblick auf die persönlichen Ausgabengewohnheiten und Budgets weniger auffällig sein als ein Modell mit einer "zusätzlichen Steuer", bei dem die Steuer separat auf eine Rechnung gesetzt wird (King, Vecia und Thompson, 2015). • Die Umsetzung einer Umsatzsteuererhöhungsfinanzierung ist gebietsbezogen und muss sich den Vorschriften und

	Zuständigkeiten der Stadt anpassen. • Die zusätzlichen Einnahmen, die durch die Verkaufssteuer erzielt werden, sollten in einem separaten Topf gebündelt werden und nur zur Finanzierung entsprechender nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte verwendet werden. • Die Steuer sollte im Verhältnis zu dem Betrag stehen, der für Investitionen in nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte vorgesehen ist. Die Steuererhöhung sollte nicht höher sein als der Betrag, der ausgegeben werden soll, da dies in der Öffentlichkeit auf großen Widerstand stoßen könnte.

5.17 Toll Roads – Mautpflichtige Straßen

Tabelle 19: Toll Roads - Mautpflichtige Straßen

Hauptmerkmale	• Eine Gebühr, die für die Erlaubnis, eine Autobahn oder Brücke zu benutzen, oder für die Einfahrt in ein bestimmtes Gebiet entrichtet wird. • Mautstraßen sind ein Mechanismus zur Generierung von Einnahmen, die von lokalen Behörden zur Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten verwendet werden können. • Als Maßnahme der Reduzierung von Verkehrsstaus fördert sie eine nachhaltige Mobilität.
Kurzbeschreibung	• Straßeninfrastrukturen wie Autobahnen, Tunnel oder Brücken sind sehr teuer, und die Behörden sind oft nicht in der Lage oder nicht bereit, Steuergelder für den Bau neuer Anlagen einzusetzen. Dies gilt auch für die bestehende Infrastruktur; die meisten Straßenbehörden haben Schwierigkeiten oder sind gar nicht in der Lage, die notwendigen Mittel für die optimale Instandhaltung und Sanierung ihrer Straßenverkehrsinfrastrukturen bereitzustellen. • Viele Länder haben versucht, diesen Mangel an Mitteln zu überwinden, indem sie von den Autobahnbenutzern Mautgebühren erheben, um zusätzliche Einnahmen zu erzielen. Tatsächlich bilden Mauteinnahmen häufig bereits eine dringend benötigte Einnahmequelle, um Autobahnnetze instand zu halten und auszubauen, so dass der Öffentlichkeit Infrastrukturen und Dienstleistungen zur Verfügung gestellt werden können, die sonst nicht im gleichen Zeitraum oder im gleichen Umfang realisierbar wären. • Mautsysteme verfolgen zwei Hauptziele: erstens die Verlagerung der Verkehrsmittelwahl auf den öffentlichen Verkehr und zweitens die Erzielung von Einnahmen zur Finanzierung von Straßenerhaltung und Investitionen. Die erzielten Mehreinnahmen können jedoch auch als potenzielle Finanzierungsquelle für andere Arten von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten genutzt werden. • Im Allgemeinen werden die Kosten für die Infrastruktur über die Laufzeit des Projekts verteilt gezahlt. Dies ermöglicht die Durchführung von Projekten, die keine unmittelbare oder kurzfristige budgetäre Unterstützung haben.
Attraktivität	• Sie schafft eine zusätzliche und kontinuierliche Einnahmequelle, die nicht an den Haushalt und das Budget einer Stadt geknüpft ist. • Die durch städtische Mautstraßen generierten Einnahmen können sowohl zur Finanzierung des Baus und der Instandhaltung der Straßeninfrastruktur als auch zur Finanzierung neuer nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte verwendet werden. • Die Maut gilt als wirksames Mittel, um sicherzustellen, dass die Kosten von den Nutzern der Infrastruktur getragen werden und

	nicht wie bspw. durch eine Erhöhung der KFZ-Steuer von allen KFZ-Eigentümern getragen werden müssen, unabhängig davon ob sie Infrastruktur wirklich nutzen oder nicht. Dies wird auch als " Verursacherprinzip" bezeichnet. • Städtische Mautstraßen haben direkte Vorteile für die Nutzer, einschließlich der Einsparung von Fahrzeit und der Verbesserung der Sicherheit im Straßennetz.
Herausforderungen und Risiken	• Der Erfolg städtischer Mautstraßen hängt in hohem Maße von einer starken politischen Unterstützung und der öffentlichen Akzeptanz für ihre Umsetzung ab. In einigen Städten, wie Edinburgh, Manchester und New York, scheiterte der Versuch der Kommunalverwaltungen, eine Gebühr einzuführen, an den Bürgern oder der politischen Opposition. • Politische und öffentliche Widerstände können aufgrund eines Gefühls der Ungerechtigkeit auftreten, z.B. aufgrund der Vorstellung, dass Nutzer die auf die Nutzung der entsprechenden Infrastruktur angewiesen sind, am meisten leiden. • Politische und öffentliche Widerstände können auch auftreten, wenn es an einer effizienten Kommunikation der positiven Wirkungen des Mautsystems mangelt, wie z.B. zusätzliche Einnahmen für öffentliche Verkehrsprojekte. Dies kann durch eine Zweckbindung der Einnahmen aus der Mautstraßenerhebung überwunden werden, wie dies in Bergen der Fall ist, wo die Einnahmen aus der Mautstraßenerhebung für Investitionen in das Straßennetz zweckgebunden werden. • Widerstand in der Öffentlichkeit kann auch dadurch entstehen, dass die Nutzer den Eindruck haben, dass sie doppelt belastet werden, indem sie die Maut zusätzlich zu ihren Steuern zahlen. • Es besteht ein Kostendeckungsrisiko. Die Höhe der Verkehrs- und Mautgebühren reicht möglicherweise nicht aus, um alle Kosten, einschließlich Bau, Betrieb und Instandhaltung, zu decken.
Fallstudien	• Bergen Toll Ring, Norwegen.
Hinweise zur Umsetzung	• Nutzen Sie die politische Unterstützung als Motor für die Umsetzung des Gebührensystems und arbeiten Sie mit lokalen und nationalen Behörden zusammen, um Mautsysteme als Instrument für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik zu fördern. • Eine intensive Informationskampagne zur Hervorhebung der angestrebten Ziele und der Verwendung der Einnahmen sollte durchgeführt werden, um die Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu erhöhen. Dies ist besonders wichtig in Gesellschaften, die mit Mautstraßen nicht vertraut sind. • Klare Definition der wichtigsten Preisgestaltungsziele des Mautsystems, da dies für die Gestaltung des Systems von zentraler Bedeutung ist (z.B. Tarifhöhe, Mechanismus der Gebührenerhebung, Zeitraum der Gebührenerhebung). • Die Mauttarife sollten je nach Fahrzeugtyp, Tageszeit oder Wochentag, Bau- und Betriebskosten, sozialen Gesichtspunkten

	und geografischem Gebiet angepasst werden (Bull und Mauchan, 2014). Eine auf diesen Punkten basierende Mauttarifstruktur verbessert die gleichberechtigte Wahrnehmung des Gebührensystems durch die Nutzer. • Ermittlung von Mobilitätsmustern, Quantifizierung der Straßenverkehrsnachfrage und Entwicklung von Projektionen und Szenarien möglicher Verkehrsverlagerungen nach der Einführung des Mautsystems. • Analyse von Alternativen des öffentlichen Verkehrs und des Dienstleistungsniveaus und Bewertung der Kapazität zur Abfederung des geschätzten Nachfrageanstiegs. • Verbesserung der öffentlichen Verkehrsdienste sowie der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer, die als Alternativen genutzt werden sollen. • Entwicklung einer Wirtschaftlichkeitsanalyse des Projekts auf der Grundlage der erwarteten Einnahmen und Kosten.

5.18 Selling Expertise and Technical Know-how - Veräußerung von Fachwissen und technischem Know-how

Tabelle 20: Selling Expertise and Technical Know-how - Veräußerung von Fachwissen und technischem Know-how

Hauptmerkmale	• Der Verkauf von Fachwissen und technischem Know-how ist eine Form des kooperativen Wissensaustauschs, bei der man das ausschließliche Recht hat, sein materielles Wissen für wirtschaftlichen Gewinn zu verwerten und zu vermarkten. • Eine lokale Verkehrsbehörde oder öffentliche Verwaltung kann ihr Fachwissen und ihr technisches Know-how in Bezug auf Verkehr und Mobilität sowie in Bezug auf andere Aspekte des Betriebs verkaufen, um Einnahmen zu erzielen. • Der Verkauf von Fachwissen und technischem Know-How wird durch Verträge, Technologietransfer-Vereinbarungen oder geistige Eigentumsrechte geregelt. • Eine lokale Behörde kann ihr Wissen und ihre Fachkenntnisse auch über Wissensaustauschnetzwerke, Knotenpunkte und Partnerschaften weitergeben und von der daraus resultierenden Bekanntheit und Anerkennung profitieren.
Kurzbeschreibung	• Lokale Verkehrsbehörden oder öffentliche Verwaltungen können ihr Fachwissen und ihr technisches Know-How in Bezug auf Verkehr und Mobilität sowie in Bezug auf andere Aspekte des Betriebs verkaufen, um Einnahmen zu erzielen. • Eine städtische Kommunalbehörde kann ihr Wissen auch über Netzwerke, Partnerschaften und Wissenszentren kostenlos oder zu einem geringen Preis weitergeben und teilen. Auf diese Weise kann die Stadt von einer erhöhten Attraktivität und Bekanntheit profitieren. • Der Transfer von Fachwissen und technischem Know-How könnte in der Identifizierung, Dokumentation und Verbreitung von Prozessen, Praktiken und Expertise in einem bestimmten Interessensgebiet bestehen, was u.a. Verkehr und Mobilität, Vermögensverwaltung, Beschaffung, Modelle für Kosten- und Mitteleinsparungen, innovative Rechtsinstrumente usw. umfassen kann.
Attraktivität	• Eine Verkehrsbehörde oder öffentliche Verwaltung kann zusätzliche Einnahmen erzielen, indem sie ihr Fachwissen und ihr technisches Know-how an öffentliche und private Unternehmen verkauft. • Die Teilnahme an Aktivitäten zum Wissensaustausch kann Städten auch dabei helfen, Netzwerke und Arbeitsgemeinschaften zu bilden, die ihre eigene Entwicklung fördern. • Die Teilnahme an Wissenstransfers mit anderen Kommunalbehörden kann den Kommunalbehörden helfen, neue Modelle für Kosten- und Mitteleinsparungen kennen zu lernen.

	• Mitarbeiter von Kommunalbehörden aus anderen Städten könnten in Erwägung ziehen, die Stadt im Rahmen einer Lerntour oder einer Ortsbegehung zu besuchen, wenn sie das Wissen und die Expertise für relevant und nützlich halten. • Durch die Teilnahme an innovativem Wissenstransfer über Multi-Stakeholder-Netzwerke und -Partnerschaften machen sich Städte für private Unternehmen sichtbarer und attraktiver, die eine Basis für ihre Geschäftstätigkeit oder einen Standort für einen Unternehmenssitz suchen. • Die Positionierung als eine Stadt des Wissensaustauschs mit einzigartiger Expertise und Know-how schafft ein positives Image der Stadtmarke und wirkt sich positiv auf ihre Attraktivität für potenzielle Touristen und Besucher aus.
Herausforderungen und Risiken	• Das Fachwissen und das technische Know-how sollten dem "Käufer" in geeigneter Weise vermittelt werden, um Missverständnisse, Widerstände oder Stolperfallen vorzubeugen. • Es könnte institutionell/organisatorische Herausforderungen innerhalb der Verkehrsbehörden und öffentlichen Verwaltungen geben, wie z.B. die Motivation der Menschen, den "Verkauf von Fachwissen und technischem Know-how" als neuen Finanzierungsmechanismus in Betracht zu ziehen. • Die Praxis des Wissensaustauschs sollte sich an der lokalen Gesetzgebung orientieren und mit dieser auf globaler, regionaler, nationaler und staatlicher Ebene harmonieren. • Städte verfügen möglicherweise nicht über relevantes Fachwissen oder Wissen, das einen Marktwert hat. • Kleine und mittlere Kommunalbehörden verfügen möglicherweise nicht über die Kapazität und die Ressourcen, um an Netzwerken und Partnerschaften für den Wissensaustausch teilzunehmen.
Fallstudien	• Beispiele für Verkehrsbehörden, die Fachwissen und technisches Know-how erfolgreich verkaufen, sind u.a. die Akademie der Land Transport Authority (LTA) in Singapur; die Lizenzvergabe für kontaktlose Fahrkartentechnologie durch Transport for London (TfL); niederländische Städte, darunter die Stadt Nimwegen, die Stadt Amsterdam und Utrecht, die ihr Wissen über das Radfahren über die niederländische Radverkehrsbotschaft weitergeben (Dutch Cycling Embassy).
Hinweise zur Umsetzung	• Die Verkehrsbehörde oder die öffentliche Verwaltung sollten Untersuchungen durchführen, um herauszufinden, ob ihr Fachwissen in der Verkehrs- und Mobilitätsbranche marktfähig ist. Sie sollten versuchen, Wissenslücken zu identifizieren und herauszufinden, ob sie über das Fachwissen und das technische Know-how verfügen, um diese zu füllen. • Ein entscheidender Faktor beim Verkauf von verkehrsbezogenem Fachwissen und technischem Know-how ist die Verwaltung der geistigen Eigentumsrechte der Innovation. Dieser Aspekt sollte vor dem Verkauf des technischen Know-Hows berücksichtigt werden.

	• Der Verkauf von Fachwissen und technischem Know-How sollte mit allen relevanten Gesetzen und rechtlichen Rahmenbedingungen in Einklang stehen. • Vertragliche Vereinbarungen sollten wirksam sein und die kommerziellen Interessen beider Parteien schützen, die am Kauf und Verkauf von Fachwissen und technischem Know-How beteiligt sind. • Um einen erfolgreichen Wissenstransfer zu gewährleisten, ist eine wirksame Kommunikations- und Beteiligungsstrategie erforderlich. Die genaue Auswahl der Kommunikationskanäle ist sehr wichtig. • Informieren Sie sich über Möglichkeiten für Netzwerke und Partnerschaften zum Wissensaustausch unter Verwendung von Online-Ressourcen wie URBACT, EUROCITIES, und JASPRS Network Knowledge and Learning Centre. • Bestimmen Sie eine Person oder ein Team innerhalb Ihrer Organisation, das für die Identifizierung von Möglichkeiten und die Verfolgung von Ansätzen verantwortlich ist. • Möglicherweise müssen innerhalb der Institution/Organisation Veränderungen vorgenommen werden, wie z.B. die Entwicklung einer Kultur, die Lernprozesse, den Austausch von Wissen und kontinuierliche Veränderungen und Verbesserungen akzeptiert.

5.19 Selling of Land and Property - Verkauf von Grundstücken und Immobilien

Tabelle 21: Selling of Land and Property - Verkauf von Grundstücken und Immobilien

Hauptmerkmale	• Verkauf von nicht benötigtem öffentlichen Land und Eigentum zur Finanzierung lokaler Verkehrsprogramme. • Ziel ist es, in öffentlichem Besitz befindliches Land und Eigentum effizienter zu nutzen und Einnahmen zu erzielen, die von den lokalen Behörden zur Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten verwendet werden können.
Kurzbeschreibung	• Die Kommunen verfügen über Grund und Boden in öffentlichem Besitz, der in vielen Fällen nicht genutzt wird, insbesondere über Brachflächen, die seit Jahren leer stehen. • Solche staatlichen Grundstücke und Immobilien können effektiv genutzt werden, um Mittel für nachhaltige Verkehrsprojekte zu beschaffen. • Derartige Initiativen werden nicht nur Einnahmen für Wohnraum und Arbeitsplätze schaffen und das Wirtschaftswachstum fördern, sondern auch die laufenden Kosten für die Instandhaltung solcher Vermögenswerte einsparen.
Attraktivität	• Eine zusätzliche Finanzierungsquelle für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte. • Lokale Behörden können Einnahmen generieren, ohne sich auf die nationale Regierung verlassen zu müssen. • Eine produktive Nutzung von Land in öffentlichem Besitz durch die Erschließung von Wohnraum, die Schaffung von mehr Arbeitsplätzen und die Finanzierung von Sanierungsprojekten. • Ermutigt die Kommunalbehörden dazu, enger mit allen Partnern, einschließlich des Sektors der gewerblichen Immobilienentwicklung, zusammenzuarbeiten um Innovationen zu fördern und Wege zu schaffen, um die Nutzung der in öffentlichem Besitz befindlichen Vermögenswerte zu verbessern.
Herausforderungen und Risiken	• Eine starke politische und öffentliche Unterstützung ist erforderlich. • Lokale Behörden sind möglicherweise nicht in der Lage, den komplexen Verwaltungsprozess durchzuführen, der eine strenge Sorgfaltspflicht und Rechenschaftspflicht erfordert, und benötigen möglicherweise die Unterstützung anderer staatlicher Stellen. • Es könnte Fragen der Planung und des Grundbesitzes geben, die gelöst werden müssen, bevor die Vermögenswerte veräußert werden können, und in einigen Fällen müsste die Landesregierung einbezogen werden. • Die Unsicherheiten in der Wirtschaft und insbesondere auf dem Immobilienmarkt würden ein Risiko darstellen, da die Grundstückswerte in Abhängigkeit von vielen Faktoren stark schwanken können.

Fallstudien	• Plymouth Bahnhof Projekt – “The One Public Estate Programme” (OPE), UK
Hinweise zur Umsetzung	• Es muss ein Rahmen geschaffen werden, um die Richtlinien für die Veräußerung des kommunalen Grundbesitzes festzulegen. • Es sollte ein Konsultationsprozess mit allen Interessengruppen und Mitgliedern der Öffentlichkeit durchgeführt werden, um die Akzeptanz aller beteiligten Parteien sicherzustellen. • Die Kommunalbehörden müssen klar und transparent darüber sein, wie die Einnahmen verwendet werden sollen. • Eine Kartierung der Vermögenswerte der Kommunalbehörden ist der erste Schritt zur Ermittlung der Möglichkeiten, diese effizienter zu nutzen. • Die Verkaufsprozesse sollten erleichtert werden, um den Sektor der gewerblichen Immobilienentwicklung zu ermutigen, mit den Kommunalbehörden zusammenzuarbeiten und mehr Investitionen aus dem Privatsektor anzuziehen. • Durch die Ausarbeitung eines wirksamen Geschäftsplans und die Zusammenarbeit mit den richtigen Entwicklungspartnern kann der beste Wert für die im öffentlichen Besitz befindlichen Grundstücke und Immobilien erzielt werden. • Schaffung eines starken Governance-Mechanismus und wirksamer Partnerschaften mit allen beteiligten Parteien. • Die Zusammenarbeit mit Partnern aus dem öffentlichen Sektor in frühen Projektphasen, um eine gemeinsame Vision zu entwickeln und auf ein gemeinsames Ziel hinzuarbeiten. • Die Verfügbarkeit von Finanzmitteln zur Unterstützung der Anfangsphasen des Projekts.

5.20 Donations as Part of Consumer Purchases – Spenden bei Verbrauchereinkäufen

Tabelle 22: Donation as Part of Consumer Purchases - Spenden bei Verbrauchereinkäufen

Hauptmerkmale	• Dieser Finanzierungsmechanismus funktioniert, indem bei jedem Kauf durch die Verbraucher ein kleiner Betrag an zusätzlichen Einnahmen erzielt wird, indem sich die Verbraucher bereit erklären, einen kleinen zusätzlichen Geldbetrag zu spenden, wenn sie etwas kaufen. • Die Spende kann entweder beim Kauf eines einzelnen Produkts oder als wiederkehrende Spende im Rahmen eines Abonnementsdienstes erfolgen.
Kurzbeschreibung	• Das Ziel dieses Finanzierungsmechanismus ist es, einen kleinen Betrag an zusätzlichen Einnahmen aus jedem Verbraucherkauf, der unter das Programm fällt, zu erzielen. Zu diesem Zweck kann sich ein Käufer, wenn er etwas kauft, bereit erklären, einen kleinen zusätzlichen Geldbetrag zu spenden, der dann einem bestimmten Zweck zugutekommt. • Es gibt zwei Möglichkeiten, wie ein Käufer spenden könnte; entweder, wenn er ein einzelnes Produkt kauft, oder als wiederkehrende Spende für einen Abonnementsdienst (z.B. eine regelmäßige Spende für einen Mobilfunkvertrag). • Spenden werden unter Verwendung der bestehenden Infrastruktur gesammelt, die von Dienstanbietern oder Händlern betrieben werden, und im Allgemeinen durch eine unabhängige Stelle analysiert und verwaltet. • Früher wurde dieser Finanzierungsmechanismus hauptsächlich dazu verwendet, zusätzliche Finanzmittel für internationale Entwicklungsorganisationen oder Wohltätigkeitsorganisationen zu gewinnen, er könnte jedoch auch dazu verwendet werden, Mittel für bestimmte lokale nachhaltige Verkehrs- oder Mobilitätsmaßnahmen innerhalb einer Stadt zu beschaffen.
Attraktivität	• Potenzial zur Erzielung großer Mengen zusätzlicher Einnahmen. • Es gibt Beispiele dafür, wo dieser Mechanismus eingesetzt wird und erfolgreich funktioniert. • Spenden für einen Abonnementsdienst machen die Einnahmen relativ gut vorhersehbar. • Dieser Finanzierungsmechanismus ist sowohl politisch als auch gesetzgeberisch leichter umzusetzen als eine Steuer. • Die mit diesem Finanzierungsmechanismus verbundenen Verwaltungskosten sind gering (etwa 3 bis 10%), da die Spenden unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur gesammelt werden. • Dieser Finanzierungsmechanismus kann dazu beitragen, das Bewusstsein für nachhaltige Verkehrs- oder Mobilitätsfragen innerhalb einer Stadt zu schärfen. • Auch für Unternehmen (d.h. Händler oder Dienstleistungsanbieter) kann dieser Mechanismus attraktiv sein, da er ihren

	Bekanntheitsgrad aufgrund ihrer Verbindung mit öffentlicher Finanzierung erhöhen könnte.
Herausforderungen und Risiken	• Es gibt allerdings auch einige Beispiele, wo dieser Finanzierungsmechanismus fehlgeschlagen ist (z.B. MASSIVEGOOD, das Mittel für UNITAID beschaffte). • Der Einnahmenstrom kann zum Teil schwer prognostizierbar sein. • Um die Einnahmen zu maximieren, kann eine beträchtliche Investition in Marketingaktivitäten erforderlich sein. • Erfolgreiche Beispiele, in denen dieser Finanzierungsmechanismus umgesetzt wurde, haben keine übermäßig großen Einnahmen erzielt, weshalb dieser Finanzierungsmechanismus möglicherweise gemeinsam mit anderen Mechanismen eingesetzt werden muss. • Der Erfolg des Finanzierungsmechanismus hängt sowohl von der Akzeptanz der Verbraucher als auch der beteiligten Unternehmen ab. • Dieser Finanzierungsmechanismus ist anfällig für allgemeine wirtschaftliche Entwicklungen. Konjunkturelle Abschwünge könnten sich auf die Ausgabengewohnheiten der Menschen auswirken.
Fallstudien	• Freiwilliges Spendenprogramm auf dem Windmill-Parkplatz, Wimbledon und Putney Commons, London.
Hinweise zur Umsetzung	• Die Kommunalbehörden sollten Zeit darauf verwenden, die am besten geeigneten Händler und Dienstleister zu finden, um die Spenden zu sammeln. Das angebotene Produkt oder die Dienstleistung eines Unternehmens/Händlers sollte für den Finanzierungszweck relevant sein. Zu den möglichen Händlern und Dienstleistern, die Spenden sammeln, könnten beispielsweise Busanbieter, U-Bahn-Anbieter oder Fahrradverleiher gehören. • Lokale Behörden sollten eine unabhängige Stelle finden, die die Einnahmen zwischen dem Händler oder Dienstleistungsanbieter und der lokalen Behörde weiterleitet. • Um umfangreiche zusätzliche Einnahmen zu erzielen, sollte der freiwillige Charakter der Spende betont werden. • Ein weiterer Ansatz zur Maximierung zusätzlicher Einnahmen ist die Verwendung eines automatisierten Spendensystems. Zum Beispiel die Möglichkeit, eine Spende auf einem Kartenzahlungsautomaten hinzuzufügen. • Der zusätzliche Betrag, den die Verbraucher zusätzlich zum normalen Preis des Produkts oder der Dienstleistung zahlen, sollte auf einem niedrigen Niveau festgelegt werden, damit der Verbraucher nicht von einer Spende abgehalten wird. • Lokale Behörden sollten für die Bedeutung der vorgeschlagenen nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekte werben, um die Verbraucher genau wissen zu lassen, wohin ihre Spenden gehen und welche Auswirkungen das haben wird. Dies könnte durch eine Marketingkampagne geschehen, indem auf der Website der Kommunalbehörde, auf lokalen Facebook-Seiten, in

	lokalen Zeitungen und Zeitschriften sowie auf Plakaten und Broschüren publiziert wird.

5.21 Grants from Private Foundations and Trusts - Zuwendungen von Privatstiftungen und Treuhandfonds

Tabelle 23: Grants from Private Foundations and Trusts - Zuwendungen von Privatstiftungen und Treuhandfonds

Hauptmerkmale	• Zuwendungen von privaten Stiftungen und Treuhandfonds sind Gelder, die für einen bestimmten Zweck gewährt werden. Sie sind oft an Ziele und Vorgaben gebunden oder können für ein bestimmtes Projekt zur Verfügung stehen. Es wird erwartet, dass mit der Investition im Gegenzug ein Mehrwert für die Öffentlichkeit erzielt wird. • Solche Zuwendungen unterscheiden sich von staatlichen Zuwendungen. Das Geld stammt nicht vom Steuerzahler. • Private Zuschüsse sind eine Form der "Philanthropie" oder der "privaten Finanzierung im öffentlichen Interesse". • Oft gibt es strenge Verfahren und einen Prozess, der bei der Beantragung eines privaten Zuschusses zu befolgen ist, und es kann einen Wettbewerbsprozess geben, durch den nur bestimmte Antragsteller Geld erhalten. • Zuschüsse von privaten Stiftungen und Treuhandgesellschaften können verwendet werden, um innovative Projekte zu finanzieren, die sonst keine Finanzierung erhalten würden.
Kurzbeschreibung	• Ein Zuschuss ist definiert als eine Geldsumme, die von einer Regierung oder einer anderen Organisation für einen bestimmten Zweck gewährt wird. Er unterscheidet sich von einem Darlehen dadurch, dass nicht erwartet wird, dass das Geld zurückgezahlt wird. Im Vereinigten Königreich gewähren Grant-making Trusts und Stiftungen jedes Jahr etwa 3,9 Milliarden Pfund in Form von Zuschüssen. • Trusts und private Stiftungen können verschiedene Formen annehmen, ebenso wie ihre Spenden. Einige Trusts spenden an beliebige Projekte oder Empfängergruppen, während andere sich auf bestimmte Bereiche konzentrieren (wie die Finanzierung von Kunst, Bildung oder Nachhaltigkeit). • Die Trusts und Privatstiftungen beziehen ihre Einnahmen aus Spenden von meist wohlhabenden Einzelpersonen oder Unternehmen als eine Art wohltätige Spende. • Es gibt viele Beispiele für private Stiftungen und Treuhandgesellschaften, die Geld für Projekte spenden. Wettbewerbe wie die Bloomberg Mayor's Challenge, die mit Geldern der Bloomberg Foundation finanziert wird, zielen darauf ab, innovative Lösungen für Probleme von Städten zu finden. Im Rahmen solcher Wettbewerbe werden den erfolgreichen Projekten Zuschüsse für die Verfolgung ihrer Vorhaben gewährt.
Attraktivität	• Zuschüsse von privaten Stiftungen und Treuhandgesellschaften können für einen bestimmten Zweck bereitgestellt werden, um

	spezifische und messbare Ziele zu erreichen. • Die Zuschüsse können zur Förderung innovativer Ideen eingesetzt werden. Im Falle des Bloomberg Mayor's Challenge wird der Wettbewerb dazu genutzt, Vorschläge zu sammeln, wobei die Gewinner die entsprechenden Mittel zur Umsetzung ihrer Projekte erhalten. Selbst in den Fällen, in denen Projekten keine Gelder zugesprochen wurden, ist das Verfahren für die Entwicklung innovativer Lösungen nützlich. Die antragstellenden Städte können daher später andere alternative Methoden zur Finanzierung der für den Wettbewerb konzipierten Projekte finden, sodass das Verfahren in beiden Fällen sinnvoll ist. • Aufgrund der Art der Zuschüsse, bei denen die Verwendung der Gelder ziemlich genau geprüft wird, ist ein hoher Aufwand wahrscheinlich. Die mit den Zuschüssen verbundenen Berichterstattungsanforderungen sollten im Allgemeinen auch sicherstellen, dass die Gelder für das verwendet werden, wofür sie vorgeschlagen wurden. • Im Gegensatz zu einem Darlehen müssen Zuschussgelder nicht zurückgezahlt werden und sind in der Regel von der Steuer befreit. • Bei privaten Zuschüssen gibt es im Gegensatz zu Zuschüssen der Regierung, bei denen das Geld direkt von den Steuerzahlern kommt, mehr Risikobereitschaft. Zuschüsse von privaten Stiftungen und Trusts sind zudem weniger Abhängig von politischen Prioritäten.
Herausforderungen und Risiken	• Der Erhalt eines Zuschusses von einer privaten Stiftung oder Treuhandgesellschaft kann ein schwieriger Prozess sein. Anträge erfordern oft die Einhaltung strenger Auswahlkriterien und es kann Einschränkungen für potenzielle Antragsteller geben. • Zuwendungen können eine umfangreiche Berichterstattung erfordern. Eine regelmäßige Berichterstattung über die Ergebnisse und die Verwendung der Zuschüsse kann einen hohen Verwaltungsaufwand für die Organisationen bedeuten. • Zuwendungen von privaten Stiftungen oder Trusts sind in der Regel keine besonders verlässliche Finanzierungsquelle, sie sind meist einmalig. Sobald die Zuschussgelder verbraucht sind, werden die laufenden Kosten nicht mehr gedeckt. • In der Regel gibt es eine Reihe von Antragstellern, die um den Erhalt derselben Mittel konkurrieren.
Fallstudien	• Bloomberg Mayors Challenge. Die Städte, die sich jedes Jahr bewerben, sind in einer anderen Region angesiedelt (z.B. Nordamerika, Europa oder Südamerika). Die Kriterien für den Wettbewerb lauten in der Regel: "1. Das Problem, 2. Die Innovation und 3. Die Auswirkung". Erfolgreiche Vorschläge werden mit Mitteln ausgezeichnet.
Hinweise zur Umsetzung	• Behörden, die für die Finanzierung von ÖPNV-Projekten verantwortlich sind, sollten sich über relevante Websites und Foren von privaten Stiftungen und Trusts informieren, um sicherzustellen, dass sie keine Gelegenheit verpassen, sich um Zuschüsse

	zu bewerben. • Für Organisationen, die potenzielle Bewerbungen um Zuschüsse von privaten Organisationen und Stiftungen schreiben wollen, sollten erhebliche Ressourcen und Schulungen investiert werden, um die Erfolgschancen zu verbessern. • Aufgrund der Art der Finanzierung durch private Zuschüsse sollte der Einsatz dieses Finanzierungsmechanismus für kleinere einmalige Projekte, insbesondere innovative Projekte, die nicht über längere Zeiträume geplant sind, angewendet werden.

6. Empfehlungen

Gerade kleine und mittelgroße Städte sehen sich bei der Anwendung innovativer Finanzierungsmechanismen gewissen Einschränkungen ausgesetzt, wie zum Beispiel:

- Bestehende Kultur, die nicht unbedingt darauf ausgelegt ist, Innovationen zu fördern
- Nationale und lokale politische und regulatorische Zwänge
- Fehlen von relevantem Know-How und benötigten Kapazitäten
- Mangelndes Bewusstsein für innovative Finanzierungsmechanismen
- Fehlende Unterstützung durch nationale Regierungen
- Risikoscheue und Furcht vor wahrgenommenen und/oder realen Risiken
- Fehlen eines politischen Verfechters, der innovative und zum Teil risikoreiche Initiativen in Angriff nimmt und vorantreibt

Lokale Behörden können diese kulturellen und administrativen Defizite angehen, indem sie Rahmenbedingungen schaffen, die Innovationen begünstigen und die Umsetzung von Ideen in die Praxis ermöglichen. Sie können Innovation fördern durch Initiativen und Aktionen, die auf die finanzielle Unterstützung von F&E-Programmen, die Zusammenarbeit zwischen ihren Mitarbeitern und anderen nationalen und internationalen lokalen Behörden abzielen.

Die Kommunalbehörden der Städte sollten Ressourcen für Ausbildung und Personalentwicklung bereitstellen, einschließlich:

- Zusammenarbeit mit nationalen und lokalen politischen Akteuren sowie mit anderen Interessenvertretern und unterstützenden Agenturen, um deren Bewusstsein für lokale politische Ziele und eine nachhaltige Mobilitätsstrategie zu schärfen.
- Ernennung eines Vertreters mit der Aufgabe, innovative Ansätze zu fördern und neue Konzepte zu erproben.
- Entwicklung Sektor-übergreifender fachlicher Kompetenzen für die Planung von Verkehrsinfrastruktur
- Zusammenarbeit mit privaten Investoren" zur Verringerung von Kompetenzlücken
- Umwandlung einer lokalen Behörde in eine sog. learning organisation, also eine Organisation die die Fähigkeit zur Wandlung und Weiterentwicklung besitzt

6.1 Weitere Empfehlungen

Dieser Abschnitt enthält einige zusätzliche Empfehlungen, die zwar nicht direkt die Finanzierung betreffen, aber dazu beitragen können, ein innovationsförderndes Umfeld zu schaffen und eine effizientere Nutzung der staatlichen und verkehrsbezogenen Ressourcen zu fördern. Weitere Empfehlungen finden sich in den Leitfäden für ein innovatives Auftragswesen und für innovative Geschäftsmodelle.

6.1.1 Einrichtung von städtischen Innovationszentren

Städtische Innovationszentren (auch als "Katapulte" oder "Gründerzentren" bekannt) können dazu beitragen, Akademiker, städtische Entscheidungsträger, Unternehmer und potenzielle Investoren zu vernetzen, um neue intelligente Stadtlösungen zu fördern. Innovationszentren erhalten ihre Kernfinanzierung normalerweise von den staatlichen Regierungen, können aber auch Verbundforschung betreiben und private Mittel von Unternehmen erhalten. Die Zentren

können Veranstaltungen, Netzwerktreffen und Schulungen durchführen und durch technische Unterstützung bei der Überwachung innovativer Projekte helfen. Kommunen und nationale Regierungen können Innovationszentren nutzen, um nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsinitiativen ins Visier zu nehmen und Unternehmen dazu zu bewegen, neue und aufkommende Technologien (z.B. Blockchain, IoT und künstliche Intelligenz) zu erforschen.

6.1.2 Technology-First Ansatz für Investitionen

Gerade kleine und mittlere Städte sollten Investitionen, die digitale Kundenservices und die Informationsbereitstellung für Verkehrsdienste verbessern, Vorrang einräumen. Dies wird dazu beitragen, die bestehenden Netze und Ressourcen zu optimieren und die Beförderungsbedingungen für die Fahrgäste zu verbessern, indem bspw. Reise- und Routeninformationen in Echtzeit zur Verfügung gestellt werden. Die Investitionen sollten mit der Schaffung multimodaler Smartcard- oder kontaktloser Ticketing-Systeme beginnen, um die Benutzerfreundlichkeit zu erhöhen, da Innovationen wie diese den Wechsel zwischen den Verkehrsträgern deutlich vereinfachen. Smartcards generieren zudem wertvolle Daten darüber, wie und wohin Menschen reisen. Diese Informationen können als Grundlage zur Verbesserung des bestehenden Verkehrsnetzes genutzt und verarbeitet werden. Zusätzlich zu den Smartcards kann der Einsatz von Technologien wie IoT (Internet der Dinge) und Verfolgung von mobilen Geräten dazu beitragen, detailliertere Informationen darüber zu liefern, wie Menschen Bahnhöfe, Transitlinien und Züge nutzen. Dies kann den Kommunen helfen, Investitionen gezielt dort einzusetzen, wo sie am dringendsten benötigt werden (World Bank, 2015).

6.1.3. Open Data und Transparenz

Offene Daten können dazu beitragen, die Produktentwicklung zu verbessern, so dass Entwickler kreative und nützliche Tools entwickeln können, die den ÖPV-Nutzern dabei helfen bestimmte Reiseentscheidungen zu treffen. Beispielsweise könnten nicht-persönliche Daten der Öffentlichkeit frei zugänglich gemacht werden, was Technologieunternehmern dabei helfen könnte, intelligente Lösungen zu entwickeln, um bspw. die Benutzerfreundlichkeit des bestehenden öffentlichen Transportnetzes innerhalb der Stadt zu verbessern. Bei der Verwendung von Daten der Öffentlichkeit muss sorgfältig überlegt werden, wie die Daten verwendet werden, und dies sollte den Fahrgästen auch kommuniziert werden. Wenn sie auf ethische und effektive Weise genutzt werden, könnten offene Daten dazu beitragen, Geld zu sparen, indem sie den privaten Sektor dazu ermutigen, die Daten zu nutzen um innovative Lösungen zu entwickeln.

Offene Daten sind eine Initiative, die in der gesamten EU gefördert wird, und die Menge der verfügbaren offenen Daten wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Es wird erwartet, dass die Verwendung offener Daten bis 2020 die Kosten der öffentlichen Verwaltung in der gesamten EU senken wird. Die effektive Nutzung offener Daten könnte auch dazu beitragen, Millionen von Stunden unnötiger Wartezeit auf den Straßen der EU einzusparen und den Energieverbrauch um 16% zu senken (Carrara, Vollers, & Berends, 2017). So erklärt z.B. Transport for London, dass sie durch die Freigabe von Verkehrsdaten, die von weltweit führenden Unternehmen wie Citymapper genutzt werden können, Beschäftigung und Wohlstand für London und darüber hinaus fördern.

6.1.4 Mobility as a Service (MaaS)

Mobility as a Service (MaaS) ist ein Mobilitäts-Vertriebsmodell, das digitale Innovationen in der bestehenden Infrastruktur fördert. Wenn es richtig konzipiert ist, wird es eine große Rolle bei der Herbeiführung positiver Veränderungen im Mobilitätssektor spielen. MaaS führt alle Arten des Reisens zusammen und kombiniert Optionen verschiedener Verkehrsanbieter zu einem einzigen Mobilitätsservice. Es handelt sich um ein "Access over Ownership-Modell", das darauf abzielt, alle Transportmodalitäten freizuschalten, mit dem übergeordneten Ziel, den Bedarf an Pkw-Besitz zu verringern und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu erhöhen. (Catapult Transport Systems, 2016). Am wichtigsten ist vielleicht, dass es dazu beiträgt, die Städte auf die Einführung von autonomen Fahrzeugen vorzubereiten und verschiedene Mobilitätsdienste so zu koordinieren, dass eine Verlagerung hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln stattfindet.

Die Kommunen sollten damit beginnen, die Bemühungen zur Einführung oder Erprobung von Mobility as a Service (MaaS) in ihren Städten zu koordinieren, um der Entwicklung voraus zu sein und eine bessere Kontrolle über die zukünftigen Mobilitätsdienste zu wahren. Stadtverwaltungen in ganz Europa, einschließlich größerer Städte wie Helsinki und Amsterdam sowie kleinerer Städte wie Milton Keynes, haben begonnen, MaaS-Initiativen anzustoßen.

Durch die Einführung von MaaS in kleinen und mittleren Städten wird erwartet, dass die Nutzung der bestehenden öffentlichen Verkehrsnetze zunimmt und die Gesamtleistung und -effizienz verbessert wird, was dazu beitragen wird, Geld zu sparen, da weniger Mittel in andere nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätslösungen investiert werden müssen.

6.2 Fazit

Viele europäische Städte, gerade kleine und mittelgroße Städte, suchen nach Möglichkeiten zur Finanzierung ihrer Agenda für nachhaltige Mobilität im Kontext verringerter Mittel der nationalen Regierung und Budgetkürzungen. Vor diesem Hintergrund gewinnen innovative Finanzierungsansätze zunehmend an Bedeutung, da sie neue spannende Möglichkeiten zur Finanzierung spezifischer Projekte und Programme bieten.

Dieser Leitfaden für innovative Finanzierung wurde entwickelt, um europäische Städte bei der Finanzierung und Umsetzung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen und von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität (SUMPs), die die Transformation des Mobilitätssektors vorantreiben, zu unterstützen. Die Tabellen zu den einzelnen innovativen Finanzierungsmechanismen (Kapitel 5), die Empfehlungen (Kapitel 6) und die Matrix (Abschnitt 5.3) sind Instrumente, die Kommunalbehörden in den Städten in ihren Entscheidungsprozessen zur Ermittlung der am besten geeigneten Finanzierungsansätze, zur Erreichung ihrer Ziele im Bereich der nachhaltigen städtischen Mobilität, einsetzen können.

Dieser Leitfaden wird durch zwei weitere Leitfäden ergänzt, die im Rahmen des SUITS Projektes entwickelt wurden: Leitfaden für ein innovative Auftragswesen, der innovative Beschaffungsmodelle für Verkehrs- und Mobilitätsprodukte und -dienstleistungen empfiehlt und der Leitfaden für innovative Geschäftsmodelle im Verkehrsbereich, der erklärt, wie neue Geschäftsmodelle im Verkehrs- und Mobilitätsbereich entwickelt, verbessert und angewendet werden können, um die Finanzierungsmöglichkeiten zu optimieren.

Die Ergebnisse dieses Berichts wie auch die Ergebnisse der beiden anderen Leitfäden werden zu einem Entscheidungsunterstützungsinstrument für die Arbeit der lokalen Behörden zusammengefasst, um deren Fachwissen über innovative Finanzierungs-, Beschaffungs- und Geschäftsmodelle zu verbessern. Dieses Entscheidungsunterstützungsinstrument soll Behörden dabei helfen, ihre Verwaltungskapazitäten zu verbessern, die finanzielle Nachhaltigkeit zu erhöhen und Möglichkeiten wie den Zugang zu regionalen Entwicklungsfonds, die Entwicklung von Partnerschaften und die Anwendung neuer Finanzierungsansätze bestmöglich auszunutzen.

6.3 Danksagung und Haftungsausschluss

Wir sind der Europäischen Kommission dankbar für die Gelegenheit, diese Studie durchzuführen. Wir sind dankbar für die Gespräche, die wir mit den Projektpartnern geführt haben, und danken ihnen für ihre konstruktive Unterstützung während des gesamten Projekts. Für die hier dargestellten Informationen und Meinungen bleiben die Autoren allein verantwortlich.

7 Referenzen und nützliche Links

7.1. Zusätzliche Informationen und Links

Regulation (EU, EURATOM) No 966/2012 – European Commission https://ec.europa.eu/europeaid/regulation-eu-euratom-no-9662012-european-parliament-and-council-25-october-2012-financial-rules_en

EU's Regional Policy – European Commission http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/investment-policy/

EC Green Paper - Towards a new culture for urban mobility (2007) http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52007DC0551

Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Action Plan on Urban Mobility (2009) http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52009DC0490

Investment Plan for Europe – European Commission http://www.consilium.europa.eu/en/policies/investment-plan/

Regulation (EU) 2015/1017 – European Commission http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1017&from=EN

Connecting Europe Facility (CEF) – European Commission http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1017&from=EN

Regulation (EU) No 1316/2013 – European Commission http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0129:0171:EN:PDF

Regulation (EU) No 1315/2013 – European Commission http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1315

The UK's Financial Services Act 2012 – UK Government http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2012/21/contents/enacted

The UK's Enterprise Act 2002 – UK Government https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2002/40/contents

Greece's Regulatory Authority for Railways http://www.ras-el.gr/en/home/name/index

Italian Transport Authority http://www.autorita-trasporti.it/

UK's Transport Investment Strategy – UK Government https://www.gov.uk/government/publications/transport-investment-strategy

UK's Transport Act 2000 https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/contents

UK's Transport (Finance) Act 1982 http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/6

7.2. Referenzen

AFD (Agence Française Development) & MEDDE (Ministry of Ecology Sustainable Development and Energy), 2014. *Who pays what for urban transport?*

BBA, 2015. Financing the UK's infrastructure needs. Retrieved September 22, 2017, from https://www.bba.org.uk/news/reports/financing-the-uks-infrastructure-needs/#.WcUccGaWyoW

Big Lottery Fund, 2005. Big Lottery Fund Research: A discussion paper on risk and good grantmaking, (17). Retrieved from http://www.biglotteryfund.org.uk/er_risk_good_grantuk.pdf, 2005

Campaign for Better Transport, 2015. *Buses in Crisis: a report on bus funding across England and Wales*.

Carrara, W., Vollers, H., & Berends, J., 2017. Re-Using Open Data, 106. Retrieved from https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/re-using_open_data.pdf

Catapult Transport Systems, 2016. *Mobility as a Service: Exploring the Opportunity for Mobility as a Service in the K*. London. Retrieved from https://ts.catapult.org.uk/wp-content/uploads/2016/07/Mobility-as-a-Service_Exploring-the-Opportunity-for-MaaS-in-the-UK-Web.pdf

Díaz, R. (EMBARQ), & Bongardt, D. (GIZ), 2013. *Financing Sustainable Urban Transport*. Retrieved from http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/J_Others/GIZ_SUTP_Financing-Sustainable-Urban-Transport_EN.pdf

EC, (2017). Urban mobility. Retrieved September 19, 2017, from https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

Enoch, M. P., Potter, S., & Ison, S. G., 2005. Recapturing value for property owners and developers to finance public transport: a review of possible mechanisms. *Public Money and Management*, *25* (3), 147–154.

European Commission, 2013. Smart Cities Stakeholder Platform. Financing models for smart cities, 1–33. Retrieved from https://eu-smartcities.eu/sites/all/files/Guideline- Financing Models for smart cities-january.pdf

European Commission, 2016. Communication on the Call for Evidence - EU regulatory framework for financial services Commission Communication on the call for evidence: EU regulatory framework for financial services.

European Commission, 2017a. About Funding. Retrieved September 22, 2017, from https://ec.europa.eu/europeaid/about-funding_en

European Commission, 2017b. Enforcement and infringements of banking and finance law. Retrieved September 22, 2017, from https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/enforcement-and-infringements-banking-and-finance-law_en

European Commission, 2017c. The EU's Main Investment Policy. Retrieved September 22, 2017, from http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/investment-policy/

European Union, 2011. *Cities of tomorrow: Challenges, visions, ways forward*. https://doi.org/10.2776/41803

European Union, 2017. EU Budget. Retrieved September 22, 2017, from https://europa.eu/european-union/topics/budget_en

Feikert-Ahalt, C., 2014. National Funding of Road Infrastructure: England and Wales. Retrieved March 2, 2017, from https://www.loc.gov/law/help/infrastructure-funding/englandandwales.php

International Energy Agency, 2017. Municipal Transport Financing Act (GVFG) and Regionalisation Act (RegG). Retrieved September 22, 2017, from https://www.iea.org/policiesandmeasures/pams/germany/name-31423-en.php

LCA Law, 2017. The 2017 Italian Financial Law: news concerning labor, family, and transportation, 2016–2018.

OECD, 2014. *Private Financing and Government Support to Promote Long-Term Investments in Infrastructure*. Retrieved from https://www.oecd.org/daf/fin/private-pensions/Private-financing-and-government-support-to-promote-LTI-in-infrastructure.pdf

Pagano, M. A., & Perry, D., 2008. Financing Infrastructure in the 21st Century City. *Public Works Management & Policy*, *13*(1), 22–38. Retrieved from http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1087724x08321015

Reichelt, H., 2010. Green bonds: a model to mobilise private capital to fund climate change mitigation and adaptation projects. Climate change is a problem of global proportions, 8.

Sun, Z., Li, X., & Xie, Y., 2014. A comparison of innovative financing and general fiscal investment strategies for second-class highways: Perspectives for building a sustainable financing strategy. *Transport Policy*, *35*(C), 193–201.

Territorio, S., 2014. The new Italian Transport Authority becomes operative. Retrieved September 22, 2017, from http://blogs.dlapiper.com/regulatory-ita/2014/01/17/the-new-italian-transport-authority-becomes-operative/

Transport and Environment, 2017. EU funds for transport. Retrieved September 22, 2017, from https://www.transportenvironment.org/what-we-do/eu-transport-spending/background

Ubbels, B., Enoch, M. P., Potter, S., & Nijkamp, P., 2004. Unfair Solutions: local earmarked changes to fund public transport. London: Spon Press.

UNDP, 2018. Lotteries. Retrieved January 10, 2018, from http://www.undp.org/content/sdfinance/en/home/solutions/lotteries.html

World Bank, 2015. New World Bank Green Bond Is a Story of Market Growth and Innovation. Retrieved September 27, 2017, from http://www.worldbank.org/en/news/feature/2015/02/25/green-bond-story-market-growth-innovation

World Bank., 2002. *Urban Transport Pricing and Finance*.

SUITS

Deliverable Nr.:	D4_Task 4.1
Leitfaden für innovative Finanzierung **Anhang A: Finanzierungsbestimmungen in den EU-Mitgliedstaaten**	
Projekt Akronym:	SUITS
Titel:	
Supporting **U**rban **I**ntegrated **T**ransport **S**ystems; Transferable Tools for Authorities (Unterstützung urbaner integrierter Verkehrssysteme; übertragbare Tools für Verwaltungen)	
Grant Agreement Nr.:	690650
Arbeitspaket Nr.	4
Arbeitspaket-Bezeichnung:	
Innovative and sustainable financing, procurement and business innovation (Innovative und nachhaltige Finanzierung, Beschaffung und Unternehmensinnovation)	
Verantwortliche AutoInnen:	
Arcadis, United Kingdom Olga Feldman	
Verantwortliche Co-AuthorInnen:	
Aleksei Lugovoi, Alice Parker	
Datum:	23.07.2019
Status:	V6.0
Verbreitungs-Ebene:	PP

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

Disclaimer

Bei diesem Dokument handelt es sich um einen Anhang zum Leitfaden für innovative Finanzierung das im Rahmen des SUITS-Projekts entwickelt wurde. SUITS (Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities) ist ein auf vier Jahre angelegtes Forschungs- und Innovationsprojekt, das den Aufbau von Kapazitäten bei lokalen Behörden und Verkehrsakteuren zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen fördern soll. SUITS ist eines der drei Projekte der EU-Initiative CIVITAS 2020, das sich auf Pläne für nachhaltige städtische Mobilität konzentriert, die sog. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Das Projekt SUITS wurde vom Forschungs- und Innovationsprogramm Horizont 2020 der Europäischen Union im Rahmen des Grant Agreement Nr. 690650 / 2016 gefördert.

Bei diesem Dokument handelt es sich um einen Entwurf, der zur Erprobung und für Feedback zur Verfügung gestellt wurde. Die Ergebnisse dieses Leitfadenentwurfs werden während einer Pilotanwendung getestet und analysiert, die von der Stadtverwaltung Alba Iulia (Rumänien) als Teil des SUITS-Projekts durchgeführt wird.

Die endgültige Version des Leitfadens soll im Januar 2020 in einer Reihe verschiedener Amtssprachen der Europäischen Union veröffentlicht werden.

Die in diesem Leitfadenentwurf enthaltenen Informationen und Ansichten entsprechen denen der Autoren und spiegeln nicht unbedingt die offizielle Meinung der Europäischen Union wider. Weder die Organe und Einrichtungen der Europäischen Union noch eine in ihrem Namen handelnde Person können für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

Bei allen Anliegen in Bezug auf den vorliegenden Leitfaden kontaktieren sie uns bitte unter: office@integralconsulting.ro

Projekt Partner

Organisation	Abkürzung	Land	Beteiligte Personen
Integral Consulting R&D – WP4 Leader	INTECO	RO	Dan Caraman, Isolda Constantin, Ștefan Roșeanu
Coventry University	COV UNI	UK	Andree Woodcock
Eurokleis s.r.l.	EUROKLEIS	IT	Iana Dulskaia
Instituto Tecnologico del Embalaje,Transporte y Logistica	ITENE	ES	Dolores Herrero
Interactions Ltd	INTERACTIONS	IRL	
VTM-Consultores em Engenharia e Planeamento LDA	VTM	PT	Sofia Martins
LEVER SA Development Consultants	LEVER	EL	Georgios Georgiadis, Olympia Papadopoulou
Smart Continent LT UAB	SC	LT	
Technische Universität Ilmenau	TUIL	DE	Sebastian Spundflasch
F.K. Liotopoulos & SIA	SBOING	EL	Fotis K. Liotopoulos
Signosis Sprl.	SIGNOSIS	BE	
Citta di Torino	TORINO	IT	
Coventry City Council -Transport for West Midlands	CCC	UK	Sunil Budhdeo, Chris Lane
Municipality of Kalamaria	KALAMARIA	EL	Iannis Krinos
Fundacion De La Comunitat Valenciana Para La Promocion Estrategica El Desarrollo Y La Innovacion Urbana	INNDEA	ES	Angel Navarro
Makios Logistics	MAKIOS	EL	Nikos Sfitis, Theodoros Theodoulidis
Logdrill Informatikai es Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag	LogDrill	HU	
Wuppertal Institute fur Klima, Umwelt, Energie GmbH	WI	DE	Frederic Rudolph
Roma Servizi per la Mobilita	RSM	IT	Marco Surace, Francesco Lacorossi, Fabio Nussio and Chiara Di Majo
Alba Iulia Municipality	AIM	RO	Tudor Drambarean, Ovidiu Podaru, Cristina Fica, Dana Naghiu
Arcadis – Task 4.1 Leader	ARCADIS	UK	Olga Feldman, Aleksei Lugovoi, Alice Parker, Shaista Farooq

Dokument Historie

Date	AutorInnen	Aktion	Status	Verbr.-Level
10.10.17	Olga Feldman, ARCADIS	Erster Entwurf des Leitfadens	V0.1 - Draft	RE
29.03.18	Arcadis	Aktualisierte Version basierend auf dem Feedback von Partnern	V1.0 – Draft	RE
22.05.18	Arcadis	Version für Pilotanwendung zur Übersetzung und Einfügung des Haftungsausschlusses	V1.0.1	PP
19.03.19	Olga Feldman, Arcadis	Version für die Teilnehmer des Stakeholder-Workshops in Kalamaria am 20. März 2019	V4.0	PP
29.03.19	Olga Feldman, Arcadis	Vervollständigte Fassung	V5.0	PP
20.05.19	Olga Feldman, Arcadis	Korrigierte Fassung	V5.1	PP
23.07.19	Ana Diaz, VTM	Anhang A7: Portugal, erster Entwurf		
23.07.19	Olga Feldman, Arcadis	Aktualisierte Version basierend auf dem Feedback von Partnern	V6.0	PP

Verbreitungs-Level:

PU öffentlich
PP Begrenzt auf andere Programmteilnehmer (einschließlich Kommissionsdienststellen
RE Begrenzt auf eine von der AG festgelegten Gruppe (einschließlich Kommissionsdienststellen)
CO Vertraulich, nur für Mitglieder der AG (einschließlich Kommissionsdienststellen)

Inhaltsverzeichnis

Anhang A: Finanzierungsbestimmungen in den EU-Mitgliedstaaten 7
Anhang A1: Deutschland 8
Anhang A2: Griechenland 8
Anhang A3: Italien 8
Anhang A4: Vereinigtes Königreich 9
Anhang A5: Rumänien 10
Anhang A6: Spanien 11
Anhang A7: Portugal 12

Abkürzungen

KMS	Kleine bis mittelgroße Städte
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung)
EK	Europäische Kommission
EU	Europäische Union
EIB	Europäische Investitions Bank
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
JESSICA	Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas
H2020	Horizont 2020
SUITS	Supporting Urban Integrated Transport Systems
SUMPS	Sustainable Urban Mobility Plans
TfL	Transport for London
MaaS	Mobility as a Service
WP	Work Package (Arbeitspaket)
PPPs	Private Public Partnerships (Öffentlich-private Partnerschaft – ÖPP)
SDLT	Stamp Duty and Tax (Stempelgebühr auf die Grundsteuer)
WPL	Work Place Parking Levy (Arbeitsplatzparkgebühr)
CIL	Community Infrastructure Levy (Kommunale Infrastrukturabgabe)
HGV	Heavy Goods Vehicles (Lastkraftwagen)
EU ETS	EU CO2 Emissions Trading Scheme (CO2 Emissionshandelssystem der EU)
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change (Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen)
TIF	Tax Increment Financing (Steuererhöhungs-Finanzierung)
IoT	Internet of Things (Internet der Dinge)

Anhang A: Finanzierungsbestimmungen in den EU-Mitgliedstaaten

Anhang A1: Deutschland

Verkehrsbezogene Finanzierungsvorschriften

Die deutsche Regierung hat mehrere Gesetze zur Finanzierung von nachhaltigem Verkehr und Mobilität verabschiedet, darunter das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das Bestimmungen zu Investitionen in die Verbesserung des Personenverkehrs und der Infrastruktur in Städten und Gemeinden enthält, mit einem Schwerpunkt auf der Erzielung einer Verhaltensänderung zugunsten der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. (International Energy Agency, 2017).

Stuttgart als Partnerstadt des SUITS Projektes, hat wie viele andere deutsche Städte einen Aktionsplan für nachhaltige Mobilität entwickelt, das so genannte Verkehrsentwicklungskonzept (VEK), in anderen Regionen auch als Verkehrsentwicklungsplan (VEP) bezeichnet, das die kurz- und mittelfristigen Ziele und Maßnahmen für nachhaltige Mobilität in der Stadt beschreibt. Der Aktionsplan dient als Grundlage für die Vorbereitung von Finanzierungen in diesem Gebiet, und die Abteilung für strategische Planung und nachhaltige Mobilität der Stadt Stuttgart koordiniert die nationalen und kommunalen Budgets in Einklang mit dem Aktionsplan, um Projekte wie Fußgänger-Mobilität, Radverkehrsinfrastruktur und Maßnahmen im Bereich betrieblichen Mobilitätsmanagements zu finanzieren.

Anhang A2: Griechenland

Verkehrsbezogene Finanzierungsvorschriften

Die Eisenbahn-Regulierungsbehörde Regulatory Authority for Railways (RAS) wurde 2011 gegründet und ist mit Befugnissen ausgestattet, die eine administrative und finanzielle Unabhängigkeit umfassen, ohne der Kontrolle staatlicher Stellen zu unterliegen. Die RAS regelt, wie Finanzmittel und Finanzierungen für den Schienenverkehr gewonnen und verteilt werden. Dieses Beispiel veranschaulicht, dass die Finanzierung des Verkehrs oft unter der Kontrolle von Organen steht, die für bestimmte Verkehrssektoren zuständig sind, und eben kein übergeordneter Rechtsrahmen besteht.

Anhang A3: Italien

Verkehrsbezogene Finanzierungsvorschriften

Der nationale strategische Plan für nachhaltige Mobilität sieht eine Reihe von Prioritäten für Investitionen vor. Die italienische Regierung hat sich vor kurzem auch auf eine Reihe von Verordnungen geeinigt, die in Bezug auf Investitionsprioritäten, die im nationalen strategischen Plan Italiens für nachhaltige Mobilität festgelegt sind, erlassen werden sollen (LCA Law, 2017).

Eine kürzlich eingerichtete italienische Verkehrsbehörde, die Italian Transport Authority, hat die finanzielle Macht darüber, wie die nationalen Budgets für den Verkehrssektor ausgegeben werden. Ziel der Verkehrsbehörde ist der Schutz und die Förderung des Wettbewerbs auf dem Markt für Schienenverkehr, Flughäfen, Häfen, gebührenpflichtige Autobahnen und öffentlichen Personenverkehr. (Territorio, 2014).

Anhang A4: Vereinigtes Königreich

Allgemeine Finanzierungsvorschriften

In Großbritannien ist das wichtigste Finanzgesetz der Financial Services Act 2012. Das Gesetz enthält Bestimmungen zu Finanzmärkten und Finanzdienstleistungen und wird mindestens einmal pro Jahr aktualisiert. Es verdeutlicht die vom britischen Parlament erlassene Haushaltsgesetzgebung und enthält zahlreiche Bestimmungen zu Steuern, Befreiungen, Abgaben und Erleichterungen.

Der Enterprise Act 2002 wurde erlassen, um Regeln zur Regulierung ausländischer Investitionen, einschließlich Investitionen in Verkehrsinfrastrukturprojekte, zu schaffen. Das Gesetz besagt, dass es entscheidend ist, dass Investitionen in bestimmte Infrastrukturprojekte von der britischen Regierung genehmigt werden. Das Vereinigte Königreich verfügt in Bezug auf Finanzierungen auch über weitere Gesetze auf regionaler Ebene, darunter die Gesetze des schottischen Parlaments, die Wales Statutory Instruments und die Northern Ireland Statutory Rules.

Auf nationaler Ebene gibt es eine Reihe von Gremien, die die Anwendung des UK's Financial Services Act 2012 regulieren: Die Financial Conduct Authority (FCA), die Prudential Regulation (PRA) und die Bank of England. Die PRA ist eine Tochtergesellschaft der Bank of England und für die Regulierung von Versicherern, Einlagensicherungsgesellschaften und großen Wertpapierfirmen zuständig. Die EZV ist verantwortlich für die Regulierung des Marktverhaltens sowie für die aufsichtsrechtliche Regulierung von Firmen, die nicht der PRA angehören (z.B. Börsen, kleine Wertpapierfirmen und andere Finanzdienstleister).

Auf regionaler Ebene schuf die britische Regierung 2010 24 Unternehmenszonen in ganz England und lud Unternehmen und Räte ein, sich zu lokalen Unternehmenspartnerschaften (local enterprise partnerships - LEPs) zusammenzuschließen. In England sind es in der Regel diese LEPs, die regeln, wie Geld auf regionaler und lokaler Ebene investiert wird.

Verkehrsbezogene Finanzierungsvorschriften

Im Vereinigten Königreich gibt es eine sogenannte Transport Investment Strategy, die sich für kontinuierliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur einsetzt und Prioritäten und Vorschläge für Investitionen formuliert. Die Prioritäten werden in der Regel durch Fonds wie den Transport Technology Research Innovative Grant (T-TRIG), den Innovation Challenge Fund und andere öffentliche und private Fonds umgesetzt. (Department for Transport, 2017). Um Mittel aus diesen Quellen zu erhalten, scheint es keinen spezifischen rechtlichen Rahmen zu geben, jedoch müssen die Ziele der vorgeschlagenen Programme mit den Zielen übereinstimmen, die von den für die Finanzierungsquellen verantwortlichen Organisationen festgelegt werden. So ist beispielsweise das Verkehrsministerium der britischen Regierung für die Regelung der Finanzierung durch T-TRIG und den Innovation Challenge Fund zuständig, und es gibt Kriterien, die die Programme erfüllen müssen, um die Finanzierung zu erhalten.

Der UK's Transport Act 2000 beinhaltet eine Reihe von Maßnahmen in Bezug auf den Verkehrssektor im Vereinigten Königreich und enthält Vorschriften zur Verkehrsfinanzierung. Das Gesetz enthält bspw. Regeln, bezüglich privater Investitionen in

Fernstraßengebührensysteme, oder Regeln dafür, wie die Strategic Rail Authority ihre Finanzen verwalten sollte, und wie lokale Behörden entscheiden sollen, welche Ausschreibung sie für subventionierte öffentliche Verkehrsprogramme in Betracht ziehen, indem sie den "Best-Value"-Test anwenden. Im Hinblick auf nachhaltigen Verkehr und nachhaltige Mobilität betont das Gesetz, dass Investitionen in nachhaltigere Verkehrssysteme Vorrang haben sollten, und der "Best-Value"-Test helfen soll, Systeme zu priorisieren, die Lärm und Luftverschmutzung und damit verbundene Umweltprobleme reduzieren oder begrenzen.

Der Transport (Finance) Act, der finanzielle Regelungen für die National Bus Company, das British Railways Board, den Hafen von London und die Mersey Docks and Harbour Company enthält, wurde 1982 erlassen. Dieses Gesetz wurde seither jedoch nicht mehr aktualisiert, und es scheint keine rechtlichen Rahmenwerke zu geben, die es ersetzen könnten.

Der Verkehr im Vereinigten Königreich ist eine "vorbehaltene Angelegenheit", was bedeutet, dass Schottland, Wales und die Nordinsel ihre eigenen Gesetze erlassen und ihre eigene Verkehrspolitik entwickeln können.

Anhang A5: Rumänien

Allgemeine Finanzierungsvorschriften

Auf nationaler Ebene legt das Gesetz Nr. 500/2002 über die öffentlichen Finanzen die Grundsätze, den allgemeinen Rahmen und die Verfahren im Zusammenhang mit der Bildung, Verwaltung, Verpfändung und Verwendung der öffentlichen Mittel sowie die Verbindlichkeiten der am Haushaltsprozess beteiligten öffentlichen Einrichtungen fest. Das Gesetz präzisiert die Tatsache, dass alle öffentlichen Finanzmittel durch ein einheitliches System verwaltet werden sollen. Dazu gehören der Staatshaushalt, der Sozialversicherungshaushalt, die lokalen Haushaltspläne, das Budget für nicht rückzahlungsfähige externe Mittel und das Budget für Mittel aus Auslandskrediten. Das Ministerium für öffentliche Finanzen legt die Strategie im Bereich der öffentlichen Investitionen auf der Ebene der Zentralverwaltung fest und stützt sich dabei auf die Vorschläge in den Investitionsprogrammen.

Auf lokaler Ebene legt das Gesetz Nr. 273 über die lokalen öffentlichen Finanzen, die Grundsätze, den allgemeinen Rahmen und die Verfahren für die Bildung, Verwaltung, Verpfändung und Aktualisierung der lokalen öffentlichen Mittel sowie die Verpflichtungen der lokalen Verwaltungsbehörden und der im Bereich der lokalen öffentlichen Finanzen tätigen öffentlichen Einrichtungen fest.

Die wichtigsten Behörden, die für die Überwachung der öffentlichen Finanzen auf lokaler/sektoraler Ebene zuständig sind, sind die Kreditfreigabebehörden, deren Hauptaufgabe in Bezug auf Investitionen die Abwicklung der Haushaltsausgaben ist. Die Kreditfreigabebehörden sind juristische Personen, die verpflichtet sind, die Ausgaben nach dem Grundsatz der Übereinstimmung mit der Verwendung öffentlicher Gelder zu planen und zu überwachen. Es gibt drei Kategorien von Kreditfreigabebehörden:

- Die Hauptbehörden für die Kreditfreigabe - Vertreter von Ministern, andere Leiter der zentralen öffentlichen Verwaltung (Agenturen) und, soweit die lokale Verwaltung betroffen ist, Vorsitzende der Bezirksräte oder Bürgermeister
- Sekundäre Kreditfreigabebehörden - Leiter untergeordneter Institutionen oder anderer zentraler Organe, die Kontrolle über Haushaltsinstitutionen haben
- Tertiäre Kreditfreigabebehörden - Leiter der Institutionen, die die zugewiesenen Mittel entsprechend ihrem Verwendungszweck einsetzen

Die Hauptbehörden, die für die Kreditfreigabe zuständig sind, sind auch verpflichtet, Investitionsprogramme aufzustellen (aufgeschlüsselt nach funktionaler Klassifizierung, laufenden Zielen, neuen Zielen, sonstigen Ausgaben).

Verkehrsbezogene Finanzierungsvorschriften

Der General Transport Master Plan of Romania (GTMP) legt die Prioritäten für Investitionen im Verkehrsbereich für alle Verkehrsträger fest, basierend auf einer Multikriterienanalyse. Das Verkehrsministerium ist die wichtigste für die Verkehrsfinanzierung zuständige Kreditfreigabebehörde und koordiniert die Programme im Zusammenhang mit der EU-Kohäsionspolitik über das operative Großinfrastrukturprogramm (Large Infrastructure Operational Programme). Die Priorität der Verkehrsinfrastrukturprojekte wurde auf der Grundlage der Methodik des GTMP festgelegt, das von der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit dem rumänischen Regierungsprogramm 2017-2020 genehmigt wurde.

Unter den Prinzipien, die in der Strategie für die Landesentwicklung (Strategy for Land Development) betrachtet werden, sind folgende hervorzuheben: Anbindung des nationalen Territoriums an das europäische und interkontinentale Netz der Entwicklungszentren und der Verkehrskorridore, Entwicklung des Gemeindenetzes, Strukturierung der städtischen Gebiete, Stärkung und Entwicklung des Netzes der interregionalen Verbindungen.

Die grundlegenden Rechtsvorschriften über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und der Mobilität sind im Gesetz 92/2007 über den öffentlichen Personennahverkehr enthalten. Es soll den rechtlichen Rahmen für die Einrichtung, Genehmigung, Gestaltung, Organisation, Betrieb, Verwaltung, Finanzierung und Kontrolle des Betriebs der öffentlichen Verkehrsdienste in Dörfern, Städten und Landkreisen schaffen.

Eine wichtige Finanzierungsquelle für die regionale und lokale Entwicklung, mit deren Hilfe lokale Behörden Investitionen in Verkehr und Mobilität tätigen können, ist das Regionale Operative Programm 2014-2020 (Regional Operational Programme 2014-2020).

Anhang A6: Spanien

Allgemeine Finanzierungsvorschriften

Spanien besteht aus 17 Regionen (Comunidades Autónomas) und 2 autonomen Städten (Ceuta und Melilla). Gemäß der spanischen Verfassung (1978) verfügt jede Region über eine finanzielle Autonomie für die Entwicklung und Ausführung ihrer Zuständigkeiten gemäß den Prinzipien der Abstimmung mit der Staatskasse und der Solidarität unter allen Spaniern (Comunidad Autónoma).

Die Ressourcen für die Regionen setzen sich zusammen aus:

- Steuern, die ganz oder teilweise vom Staat zugewiesen werden; Zuschläge auf Staatssteuern und andere Beteiligungen am Einkommen des Staates
- Eigenen Steuern, Gebühren und Sonderbeiträgen.
- Transfers eines interterritorialen Kompensationsfonds und andere Zuweisungen zu Lasten des allgemeinen Staatshaushalts
- Einkommen aus ihrem eigenen Erbe und privaten Rechten

Die Finanzierungsmodalitäten der Regionen sind im Gesetz 22/2009 über Finanzierungsprogramme für Regionen und autonome Städte definiert.

Verkehrsbezogene Finanzierungsvorschriften

In Spanien gibt es kein spezifisches nationales Gesetz zur Finanzierung des kollektiven städtischen Nahverkehrs, was den Entwurf eines homogenen Modells verhindert und die mittel- oder langfristige Planung von Dienstleistungen behindert.

Der öffentliche Verkehr wird hauptsächlich über zwei Varianten finanziert:

(i) Die Programmvereinbarungen von Madrid und Barcelona.

Unter Wahrung der staatlichen Interessen, übernehmen die Verwaltungen der jeweiligen Regionen und die der autonomen Städte gemeinsam die Finanzierung des öffentlichen Verkehrssystems. Die Formel ist sehr einfach: Die Verwaltungen einigen sich auf ein Investitions- und Aktionsprogramm, in dem jede der Parteien einen Prozentsatz der Mittel für einen bestimmten Zeitraum festlegt. Die Kanalisierung der Investitionen erfolgt durch eine bestimmte Instanz (z.B. das Konsortium für den städtischen Nahverkehr im Fall von Madrid), und dann erhält jeder Betreiber, ob Metro oder Bus, die vereinbarten Investitionen und mögliche Betriebsdefizite.

(ii) Das allgemeine Betriebsdefizit-Subventionsmodell für Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern.

Dieses System besteht in der Verteilung eines Betrags, der jedes Jahr festgelegt ist und aus dem allgemeinen Staatshaushalt bezahlt wird. Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern können auf Antrag bei der Finanzverwaltung in den Genuss des Zuschusses kommen. Sobald alle Anträge eingegangen sind, nimmt die Zentralverwaltung die Verteilung nach einer Reihe von Parametern vor. Es handelt sich um ein sogenanntes Nullsummenmodell. Die drei Parameter für die Verteilung sind:

1. Länge des Netzwerks (5%)

2. Zuwendung gemessen am Gesamtbedarf (5%)

3. Subventionierung des Ticket-Defizits (90%)

Anhang A7: Portugal

Allgemeine Finanzierungsvorschriften

In Portugal wird der Finanzsektor nach dem fachspezifischen oder institutionellen Modell beaufsichtigt und reguliert, nach welchem auch die der Banken-, Versicherungs- und

Wertpapiermärkte von einer spezialisierten Institution beaufsichtigt und reguliert werden. Dies steht im Gegensatz zum “Twin-Peaks-System”.

Die Bankgeschäfte werden von der Banco de Portugal reguliert. Die Rolle dieser Institution besteht darin, die Stabilität, Effizienz und Solidität des Finanzsystems zu gewährleisten. Die Bank beaufsichtigt Kreditinstitute (einschließlich Banken), Finanzunternehmen, Zahlungsinstitute und elektronische Geldinstitute. Außerdem reguliert, überwacht und sanktioniert sie die Vermarktung von Finanzprodukten und -dienstleistungen für Privatkunden. Ihre Aufsicht erstreckt sich auf Bankeinlagen, Wohnungsbaudarlehen, Verbraucherkredite, Unternehmenskredite und andere Kredite (mit Ausnahme der Finanzierung von Transaktionen mit Finanzinstrumenten).

Die Wertpapierkommission (Securities Commission - CMVM) kontrolliert die auf dem Wertpapiermarkt tätigen Finanzintermediäre und die Unternehmungen für gemeinsame Anlagen. Der CMVM ist zuständig für:

- Die Überwachung des organisierten Handels mit Finanzinstrumenten, des öffentlichen Angebots von Wertpapieren, des Clearings und der Abrechnung der damit verbundenen Transaktionen und der zentralen Wertpapierdepots.
- Die Regulierung der Märkte für Finanzinstrumente, des öffentlichen Angebots von Wertpapieren, die Aktivitäten der Einrichtungen, die der Aufsicht des CMVM unterliegen
- Die Überwachung und Regulierung der Pflichten zur Geschäftsführung von Unternehmen, die beabsichtigen, Makler-Versicherungsverträge im Zusammenhang mit Investmentfonds abzuschließen, und die Vermarktung individueller Adhäsionsverträge an offene Pensionsfonds

Schließlich reguliert die Aufsichtsbehörde für Versicherungen und Pensionsfonds (Supervisory Authority for Insurance and Pension Funds - ASF) Versicherungs- und Rückversicherungsgesellschaften sowie Pensionsfondsverwaltungsgesellschaften, die Vermittlung von Versicherungen und Pensionsfonds und andere damit verbundene Aktivitäten.

Die Regulierung der Bereitstellung von Finanzprodukten und -dienstleistungen variiert daher je nach dem angebotenen Produkt und der Einrichtung, die die entsprechenden Produkte und Dienstleistungen anbietet.

Verkehrsbezogene Finanzierungsvorschriften

Der öffentliche Personenverkehr in Portugal wird seit 1948 durch das Regulamento dos Transportes em Automóveis – RTA (Verordnung über den Verkehr mit Straßenfahrzeugen) und seit 1990 durch das Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres – LBTT (Grundgesetz zum Binnenverkehr) geregelt.

Die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsmittel in städtischen, großstädtischen und ländlichen Gebieten wird durch das Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) geregelt, das die Rollen und damit verbundenen Verantwortlichkeiten für die Organisation, Planung, Verwaltung und Finanzierung aller öffentlichen Verkehrsmittel

festlegt. Nach dem RJSPTP werden die allgemeinen Tarifbestimmungen von der Mobilitäts- und Transportbehörde oder von der nationalen Regierung festgelegt.

Auf nationaler Ebene wird der öffentliche Verkehr durch das Finanzministerium (Ministério das Finanças (MF)) subventioniert, das in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Planung und Infrastruktur (Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC)) die Subventionen und Investitionsmittel für den Verkehrssektor verwaltet und verteilt.

Die Gemeinden finanzieren die lokalen Verkehrsdienstleistungen mit lokalen Mitteln. Es sei darauf hingewiesen, dass im November 2017 der Fonds für den öffentlichen Nahverkehr (Fundo para o Serviço Público de Transportes) genehmigt wurde. Er zielt darauf ab, einen finanziellen Beitrag zu den von jeder Behörde bereitgestellten lokalen Mitteln zu leisten, Projekte und Aktionen zur Fortbildung dieser Verkehrsbehörden zu unterstützen und das öffentliche Personenbeförderungssystem zu verbessern.

Abgesehen von Lissabon und Porto, wo die Beförderungskosten von der Zentralregierung mitfinanziert werden, ist die finanzielle Organisation auf verschiedene lokale Behörden verteilt. Insbesondere ist, wie in den Artikeln drei und vier des RJSPTP festgelegt, jede Verkehrsbehörde (d.h. jede öffentliche Behörde mit Befugnissen und Zuständigkeiten für die Organisation, den Betrieb, die Zuweisung, die Investitionen, die Finanzierung und die Überwachung des öffentlichen Personenverkehrsdienstes) für die Verwaltung und Zuweisung der Mittel für die öffentlichen Verkehrsdienste sowie für die Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und Tarifverpflichtungen in einem geographischen Zielgebiet auf lokaler oder regionaler Ebene verantwortlich.

SUITS

Deliverable Nr.:	D4_Task 4.1
Leitfaden für innovative Finanzierung Anhang B: Aktuelle Finanzierungen in SUITS Partnerstädten	
Projekt Akronym:	SUITS
Titel:	
Supporting **U**rban **I**ntegrated **T**ransport **S**ystems; Transferable Tools for Authorities (Unterstützung urbaner integrierter Verkehrssysteme; übertragbare Tools für Verwaltungen)	
Grant Agreement Nr.:	690650
Arbeitspaket Nr.	4
Arbeitspaket Bezeichnung:	
Innovative and sustainable financing, procurement and business innovation (Innovative und nachhaltige Finanzierung, Beschaffung und Unternehmensinnovation)	
Verantwortliche AutoInnen:	
Arcadis, United Kingdom Olga Feldman	
Verantwortliche Co-AuthorInnen:	
Alice Parker, Aleksei Lugovoi	
Datum:	23.07.2019
Status:	V6.0
Dissemination level:	PP

2020 CiVITAS Cleaner and better transport in cities

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

Disclaimer

Bei diesem Dokument handelt es sich um einen Anhang zum Leitfaden für innovative Finanzierung das im Rahmen des SUITS-Projekts entwickelt wurde. SUITS (Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities) ist ein auf vier Jahre angelegtes Forschungs- und Innovationsprojekt, das den Aufbau von Kapazitäten bei lokalen Behörden und Verkehrsakteuren zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen fördern soll. SUITS ist eines der drei Projekte der EU-Initiative CIVITAS 2020, das sich auf Pläne für nachhaltige städtische Mobilität konzentriert, die sog. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Das Projekt SUITS wurde vom Forschungs- und Innovationsprogramm Horizont 2020 der Europäischen Union im Rahmen des Grant Agreement Nr. 690650 / 2016 gefördert.

Bei diesem Dokument handelt es sich um einen Entwurf, der zur Erprobung und für Feedback zur Verfügung gestellt wurde. Die Ergebnisse dieses Leitfadenentwurfs werden während einer Pilotanwendung getestet und analysiert, die von der Stadtverwaltung Alba Iulia (Rumänien) als Teil des SUITS-Projekts durchgeführt wird.

Die endgültige Version des Leitfadens soll im Januar 2020 in einer Reihe verschiedener Amtssprachen der Europäischen Union veröffentlicht werden.

Die in diesem Leitfadenentwurf enthaltenen Informationen und Ansichten entsprechen denen der Autoren und spiegeln nicht unbedingt die offizielle Meinung der Europäischen Union wider. Weder die Organe und Einrichtungen der Europäischen Union noch eine in ihrem Namen handelnde Person können für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

Bei allen Anliegen in Bezug auf den vorliegenden Leitfaden kontaktieren sie uns bitte unter: office@integralconsulting.ro

Projekt Partner

Organisation	Abkürzung	Land	Beteiligte Personen
Integral Consulting R&D – WP4 Leader	INTECO	RO	Dan Caraman, Isolda Constantin, Ștefan Roșeanu
Coventry University	COV UNI	UK	Andree Woodcock
Eurokleis s.r.l.	EUROKLEIS	IT	Iana Dulskaia
Instituto Tecnologico del Embalaje,Transporte y Logistica	ITENE	ES	Dolores Herrero
Interactions Ltd	INTERACTIONS	IRL	
VTM-Consultores em Engenharia e Planeamento LDA	VTM	PT	Sofia Martins
LEVER SA Development Consultants	LEVER	EL	Georgios Georgiadis, Olympia Papadopoulou
Smart Continent LT UAB	SC	LT	
Technische Universität Ilmenau	TUIL	DE	Sebastian Spundflasch
F.K. Liotopoulos & SIA	SBOING	EL	Fotis K. Liotopoulos
Signosis Sprl.	SIGNOSIS	BE	
Citta di Torino	TORINO	IT	
Coventry City Council -Transport for West Midlands	CCC	UK	Sunil Budhdeo, Chris Lane
Municipality of Kalamaria	KALAMARIA	EL	Iannis Krinos
Fundacion De La Comunitat Valenciana Para La Promocion Estrategica El Desarrollo Y La Innovacion Urbana	INNDEA	ES	Angel Navarro
Makios Logistics	MAKIOS	EL	Nikos Sfitis, Theodoros Theodoulidis
Logdrill Informatikai es Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag	LogDrill	HU	
Wuppertal Institute fur Klima, Umwelt, Energie GmbH	WI	DE	Frederic Rudolph
Roma Servizi per la Mobilita	RSM	IT	Marco Surace, Francesco Lacorossi, Fabio Nussio and Chiara Di Majo
Alba Iulia Municipality	AIM	RO	Tudor Drambarean, Ovidiu Podaru, Cristina Fica, Dana Naghiu
Arcadis – Task 4.1 Leader	ARCADIS	UK	Olga Feldman, Aleksei Lugovoi, Alice Parker, Shaista Farooq

Dokument Historie

Date	AutorInnen	Aktion	Status	Verbr.-Level
10.10.17	Olga Feldman, ARCADIS	Erster Entwurf des Leitfadens	V0.1 - Draft	RE
29.03.18	Arcadis	Aktualisierte Version basierend auf dem Feedback von Partnern	V1.0 – Draft	RE
22.05.18	Arcadis	Version für Pilotanwendung zur Übersetzung und Einfügung des Haftungsausschlusses	V1.0.1	PP
19.03.19	Olga Feldman, Arcadis	Version für die Teilnehmer des Stakeholder-Workshops in Kalamaria am 20. März 2019	V4.0	PP
29.03.19	Olga Feldman, Arcadis	Vervollständigte Fassung	V5.0	PP
20.05.19	Olga Feldman, Arcadis	Korrigierte Fassung	V5.1	PP
23.07.19	Olga Feldman, Arcadis	Aktualisierte Version basierend auf dem Feedback von Partnern	V6.0	PP

Dissemination Level:

PU öffentlich
PP Begrenzt auf andere Programmteilnehmer (einschließlich Kommissionsdienststellen
RE Begrenzt auf eine von der AG festgelegten Gruppe (einschließlich Kommissionsdienststellen)
CO Vertraulich, nur für Mitglieder der AG (einschließlich Kommissionsdienststellen)

Inhaltsverzeichnis

Anhang B: Aktuelle Finanzierungen in den SUITS Partnerstädten 7
Anhang B1: Städte im Vereinigten Königreich 9
Anhang B2: Alba Iulia 10
Anhang B3: Rom 11
Anhang B4: Valencia 13

Tabellenverzeichnis

Tabelle B1: Beispiele für Finanzierungsmechanismen für nachhaltigen Verkehr und Mobilität 8

Tabelle B2: Externe Finanzierung nachhaltiger Mobilität in Rom (2014 -2020) 11

Tabelle B3: Interne Finanzierung der nachhaltigen Mobilität in Rom (Jahresdurchschnitt) 12

Abbildungsverzeichnis

Figure 1 Indicative Matrix of Financing Mechanisms ..... **Error! Bookmark not defined.**

Figure 2 Working principle of TIFs (Haider and Donaldson, 2016) ..... **Error! Bookmark not defined.**

Abkürzungen

KMS	Kleine bis mittelgroße Städte
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung)
EK	Europäische Kommission
EU	Europäische Union
EIB	Europäische Investitions Bank
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
JESSICA	Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas
H2020	Horizont 2020
SUITS	Supporting Urban Integrated Transport Systems
SUMPS	Sustainable Urban Mobility Plans
TfL	Transport for London
MaaS	Mobility as a Service
WP	Work Package (Arbeitspaket)
PPPs	Private Public Partnerships (Öffentlich-private Partnerschaft – ÖPP)
SDLT	Stamp Duty and Tax (Stempelgebühr auf die Grundsteuer)

WPL	Work Place Parking Levy (Arbeitsplatzparkgebühr)
CIL	Community Infrastructure Levy (Kommunale Infrastrukturabgabe)
HGV	Heavy Goods Vehicles (Lastkraftwagen)
EU ETS	EU CO2 Emissions Trading Scheme (CO2 Emissionshandelssystem der EU)
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change (Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen)
TIF	Tax Increment Financing (Steuererhöhungs-Finanzierung)
IoT	Internet of Things (Internet der Dinge)

Anhang B: Aktuelle Finanzierungen in den SUITS Partnerstädten

Aktuelle Finanzierungen in SUITS Partnerstädten

Dieser Anhang gibt einen allgemeinen Überblick über die Finanzierungspraxis im Vereinigten Königreich, gefolgt von stadtspezifischen Fallstudien, die aus den von den SUITS-Partnerstädten bereitgestellten Informationen abgeleitet wurden. Anhang C enthält Fallstudien zu aktuellen Finanzierungssystemen für nachhaltigen Verkehr und Mobilität in Städten.

Untersuchungsergebnisse des Arbeitspakets 2

Im Rahmen von SUITS AP2 wurde eine Basisanalyse für jede Partnerstadt hinsichtlich der bestehenden Finanzierungsströme für Transport und Mobilität durchgeführt. Es wurde eine Umfrage erstellt, um Informationen über Demographie, Sozioökonomie und das Verkehrssystem der einzelnen Partnerstädte zu erhalten. In Abschnitt 9 der Umfrage, Mobilitätsmaßnahmen und -politik, wurden die Vertreter der Partnerstädte gebeten, Beispiele dafür zu nennen, wie ihre nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprogramme finanziert werden (lokale, nationale oder andere Mittel). Die Antworten sind in Tabelle B1 aufgeführt.

Tabelle B1: Beispiele für Finanzierungsmechanismen für nachhaltigen Verkehr und Mobilität

Stadt	EU Mittel	Nationale Mittel	Lokale Mittel
Alba Iulia	öffentlicher Personenverkehr/ die Einführung des SUMP/ Zeitbeschränkungen für Warenlieferungen in den historischen und zentralen Stadtgebieten	öffentlicher Personenverkehr/ die Einführung des SUMP/ Zeitbeschränkungen für Warenlieferungen in den historischen und zentralen Stadtgebieten	öffentlicher Personenverkehr/ die Einführung des SUMP/ Zeitbeschränkungen für Warenlieferungen in den historischen und zentralen Stadtgebieten.
Erfurt		Erweiterung des Straßenbahnnetzes (120 Mill. Euro). Ausbau Barrierefreiheit an Straßenbahn- und Bushaltestellen.	Erweiterung des Straßenbahnnetzes (120 Mill. Euro). Ausbau Barrierefreiheit an Straßenbahn- und Bushaltestellen. Beteiligung am Verkehrsverbund Mittelthüringen bis 2006 (200.000 Euro).
Kalamaria	Re-design der Metamorfoseos Straße in Fussgängerstraße und Radweg (2 Mill. Euro).	Re-design der Metamorfoseos Straße in Fussgängerstraße und Radweg (2 Mill. Euro) Informations-Kampagne zur European Mobility Week und Training in einem Verkehrsgarten (10,000 Euro)	Erneuerung Bürgersteige (1.3 Mill. Euro). Informations-Kampagne zur European Mobility Week und Training in einem Verkehrsgarten (10,000 Euro)

Stadt	EU Mittel	Nationale Mittel	Lokale Mittel
Palanga	Anschaffung von umweltfreundlichen und behindertengerechten Bussen (0,44 Millionen Euro bis 2030).		Anschaffung von umweltfreundlichen und behindertengerechten Bussen (0,44 Millionen Euro bis 2030)
Rom	Smartset (Güterverkehr).	Ein vom Umweltministerium finanzierter Radverkehrsplan und seine Umsetzung	Ein vom Umweltministerium finanzierter Radverkehrsplan und seine Umsetzung Smartset (Güterverkehr)
Turin	Novelog (in der Versuchsphase)	Metro Linie (1.046 Mill. Euro)	Metro Linie (1.046 Mill. Euro) ZTL (Zona Traffico Limitato) – Verkehrsbeschränkte Zone (5 Mill. Euro) Fußgängerzone Innenstadt (1 Mill. Euro)

Um ein detaillierteres Verständnis der gegenwärtigen Finanzierungssysteme der Städtepartner für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte zu erhalten, wurden im Rahmen des AP4 zusätzliche Informationen gesammelt. Dies geschah durch E-Mail-Konversationen und informelle Interviews. Den Städtepartnern wurden die folgenden Fragen gestellt:

- Woher kommt der Großteil Ihrer Mittel für nachhaltige Verkehrs-/Mobilitätsprojekte (z.B. lokale/nationale oder internationale Regierungen, Darlehen, Steuern, Anleihen, Benutzergebühren)? Bitte listen Sie Ihre Finanzierungsmechanismen und typische Projekte auf, die damit finanziert wurden. Wir sind besonders an neuen und innovativen Finanzierungsquellen interessiert, die Sie kürzlich zum ersten Mal genutzt haben oder die Sie zur Finanzierung Ihrer Projekte und Programme für nachhaltige Mobilität nutzen möchten.
- Hat Ihre Stadt Zugang zu nachhaltige Verkehrs-/Mobilitätsbudgets der nationalen Regierungen? Wenn ja, welchen Prozentsatz (%) der Kosten für nachhaltige Verkehrs-/Mobilitätsprogramme deckt dies ab und wie entscheiden Sie, wofür diese Mittel ausgegeben werden?

Der folgende Abschnitt fasst die wichtigsten Aussagen der Vertreter der Städtepartner zusammen.

Anhang B1: Städte im Vereinigten Königreich

Das britische Verkehrsministerium (UK's Department for Transport - DfT) legt eine strategische Verkehrs- und Mobilitätspolitik für das gesamte Vereinigte Königreich fest. Das DfT bestimmt funktionale und rechtliche Einschränkungen für lokale und regionale Verkehrsbehörden (durch das National Planning Policy Framework) und übernimmt eine Aufsichtsfunktion. Infolgedessen haben kleine bis mittelgroße Städte die Kontrolle über lokale nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätssysteme.

Was die Finanzierung städtischer Verkehrs- und Mobilitätssysteme betrifft, so stellt die Zentralregierung einen Teil der Finanzmittel für lokale Verkehrs- und Mobilitätsbehörden in kleinen bis mittelgroßen Städten zur Verfügung, um zur Verbesserung der Infrastruktur und zur Entwicklung von Verkehrs- und Mobilitätsdiensten beizutragen. Allerdings haben die lokalen Verkehrs- und Mobilitätsbehörden seit 2010 eine 50%ige Kürzung der Mittel von der nationalen Regierung erfahren. (Campaign for Better Transport, 2015). Darüber hinaus decken die meisten dieser Mittel keine nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprogramme ab, da der Schwerpunkt der Regierung derzeit auf der Straßeninfrastruktur liegt und die Mittel tendenziell nur für die Instandhaltung bestehender Straßen bereitgestellt werden. (Díaz & Bongardt, 2013; Feikert-Ahalt, 2014).

Zur Überwindung des Finanzierungsdefizits auf nationaler Ebene beziehen die lokalen Verkehrs- und Mobilitätsbehörden einen Großteil ihrer Finanzmittel für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprogramme aus Mechanismen wie lokaler Besteuerung (z.B. lokale Kraftfahrzeugsteuer, Zuschläge für Unternehmen, Zuschläge für kommunale Infrastruktur und Arbeitgeber-/Arbeitnehmersteuern), Benutzergebühren (Maut, Staugebühren und Fahrpreise), Darlehen, öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP/PPP), Steuerzusatz-Finanzierung (TIF) und Innovationsfonds zu beziehen (z.B. Transport Innovation Fund 2005-2010).

Es ist wichtig zu beachten, dass nicht alle öffentlichen Verkehrs- und Mobilitätssysteme in kleinen und mittleren Städten auf lokaler Ebene gesteuert werden. Der Staat hat immer noch viel Kontrolle über den Schienenverkehr, so befinden sich die Gleise im Besitz der staatlich kontrollierten Network Rail, und die Dienstleistungen werden in der Regel von privaten Unternehmen auf eher regionaler Ebene erbracht, worauf die Städte, insbesondere kleine und mittlere Städte, nur wenig Einfluss haben. Auf der anderen Seite wurde in England der Busverkehr auf lokaler Ebene dereguliert, und in den meisten Städten (mit Ausnahme von London, wo die Busse von Transport for London kontrolliert werden) betreiben private Unternehmen den Busverkehr und haben die volle Kontrolle über Dienstleistungen, Tarife und Fahrzeuge.

Anhang B2: Alba Iulia

Die rumänische Stadt Alba Iulia ist mit 63.540 Einwohnern (2011) eine der kleinen bis mittelgroßen Partnerstädte im SUITS Projekt. In Bezug auf Alba Iulias heutiges Finanzierungssystem für nachhaltigen städtischen Verkehr und Mobilität erhält die Stadt nur wenig nationale Unterstützung, und die meisten Mittel für die Sanierung der Infrastruktur stammen aus von der EU finanzierten operativen Programmen.

Derzeit ist das einzige öffentliche Verkehrsmittel in Alba Iulia das Busnetz der Stadt. Dieser Dienst wird von einem privaten Unternehmen, der Societatea de Transport Public Alba (STP Alba) betrieben (dem auch die meisten Busse gehören) und von der Stadt subventioniert. Darüber hinaus hat die Stadt in jüngster Zeit in nachhaltige städtische Mobilitätsprojekte investiert und kürzlich vom Bau von etwa zwanzig Kilometern neuer Radwege profitiert. Die Finanzierung für die Radwege kam direkt von der Europäischen Union in Form von Zuschüssen.

In den künftigen EU-Projekten, die für die Mobilität auf Stadtebene vorgesehen sind, sind Radwege für die gesamte Länge des städtischen Straßennetzes geplant.

Insgesamt erhält Alba Iulia den größten Teil seiner Finanzierung von privaten Unternehmen auf lokaler Ebene und durch internationale Programme, die von der EU finanziert werden.

Anhang B3: Rom

Rom ist mit rund drei Millionen Einwohnern eine der größeren Partnerstädte im SUITS Projekt. Die Zusammensetzung der Finanzierungsmittel Roms für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprogramme ist in Tabelle B2 und Tabelle B3 dargestellt. Die genannten Infrastrukturen sind Bestandteil des Referenzszenarios von Romes SUMP, welcher im Oktober 2019 genehmigt werden, und der erste Finanzierungsantrag ist an die Genehmigung des Plans selbst gebunden.

Der Großteil der aktuellen externen Finanzierung für Roms nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprogramme kommt von nationaler Ebene, über das Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), dem italienischen Fonds für große Infrastrukturen von nationalem Interesse, der bereits Projekte wie die Metro C in Rom finanziert hat, sowie direkt vom Verkehrsministerium für einige andere Modernisierungen und Infrastrukturerweiterungen. Darüber hinaus wird ein großer Teil der Mittel aus dem Kohäsions- und Entwicklungsfonds für die Region Latium (ergänzend zum EFRE) bereitgestellt, der von der italienischen Regierung und dem Umweltministerium für Mobilitätsprojekte in Zusammenhang mit der Reduzierung von Verkehrsemissionen finanziert wird.

Umgekehrt besteht ein Teil der Finanzierung Roms aus interner Finanzierung auf lokaler Ebene, abgeleiteten Bußgeldern, Fahr- und Parkgebühren und dem Service Level Agreement für den öffentlichen Nahverkehr und Mobilitätsdienste. Die Finanzierung auf lokaler Ebene umfasst in der Regel viel kleinere Vorhaben wie die Unterhaltung öffentlicher Verkehrsdienste. Darüber hinaus werden auch Mittel für Mobilitätsprojekte aus dem EFRE-Programm PON Metro und aus den Programmen CEF, H2020 und INTERREG bereitgestellt, aber der Anteil der EU-Mittel, den Rom erhält, ist im Vergleich zu anderen Finanzierungsarten gering.

Insgesamt erhält Rom den größten Teil seiner Finanzierung für nachhaltigen Verkehr und nachhaltige Mobilität aus öffentlichen Mitteln auf nationaler Ebene, wobei ein Teil aus öffentlichen Mitteln auf lokaler Ebene und aus EU-Mitteln auf internationaler Ebene finanziert wird.

Tabelle B2: Externe Finanzierung nachhaltiger Mobilität in Rom (2014 -2020)

Nr	Externe Finanzierungsquelle	Anteil	Finanzierte Maßnahmen
1	ERDF (European Regional Development Fund) Lazio Region 2014-20 (entspricht dem EFRE)	6%	70 Erdgas-Busse, 7 Park&Ride Anlagen, ITS Systeme inclusive Zugangssysteme
2	PON Metro (National Operational Program on Urban Areas finanziert von der Europäischen Kommission)	1%	Multimodaler Knotenpunkt, Radwege, Fahrradparkplätze, ITS

Nr	Externe Finanzierungsquelle	Anteil	Finanzierte Maßnahmen
3	Mittel vom Verkehrsministerium	1%	Integriertes Radfahrprojekt, ITS-Entwicklung und neue LED-Ampeln, Maßnahmen zur Verkehrssicherheit
4	Fonds für nachhaltige Mobilität des Umweltministeriums	2%	Entwicklung von Automobilclubs und Car-Sharing, innovative Anreize für ein Netzwerk von Mobilitätsmanagern für die Mobilität von Tür zu Tür und von Schule zu Arbeit, ein Projekt zur Verbesserung der Luftqualität im Bereich Mobilität
5	Nationaler Fonds für die Wiederbelebung von Vorstädten und Randgebieten	1%	Erneuerungsprojekte in zwei Außenbezirken der Stadt mit integrierten Mobilitätsprojekten
6	Kohäsions- und Entwicklungsfonds für die Lazio Region (Vergleichbar mit ERDF, finanziert durch Italien)	19%	Umgestaltung der Roma-Lido-Eisenbahn, Eisenbahnnetz Pigneto, Regionalbeitrag zur Metro C
7	Kohäsions- und Entwicklungsfonds für die Stadt Rom (Vergleichbar mit ERDF, finanziert durch Italien)	4%	Mobilitätsprojekte (Straßenbahnen und andere Stadtbahnprojekte), die im SUMP enthalten sind, der derzeit fertiggestellt wird
8	CIPE (Italienischer Fonds für große Infrastrukturen von nationalem Interesse)	65%	Fertigstellung der Metro C bis zur U-Bahn-Station Colosseo
9	CEF für städtische Knotenpunkte	<1%	Machbarkeitsstudien zur Intramodalität mit dem nationalen Straßenbetreiber (ANAS)
10	EIB (Europäische Investitionsbank) und neue Finanzierungsformen (UIA, Urban Agenda, etc)	Tbc	Finanzierung von Dienstleistungen und Fonds im Rahmen der Jessica-, ELENA- und ESIF-Instrumente zur Ergänzung der Strukturfonds für Mobilitätsprojekte gemäss Rom SUMP

Tabelle B3: Interne Finanzierung der nachhaltigen Mobilität in Rom (Jahresdurchschnitt)

Nr	Interne Finanzierungsquellen	Anteil	Finanzierte Maßnahmen
1	Service Level Agreement für den öffentlichen Nahverkehr und Mobilitätsdienstleistungen	71%	Deckung der Kosten für die Aufrechterhaltung der ÖPNV-Dienstleistungen (ATAC + Roma TPL) und der Services die von der

Nr	Interne Finanzierungsquellen	Anteil	Finanzierte Maßnahmen
			Mobility Agency erbracht werden
2	Interne Ressource für Mobilitätsprojekte	20%	Kofinanzierungsanteil für Strukturfondsprojekt zuzüglich selbstfinanzierter Mobilitätsprojekte im SUMP
3	Jährliche Anpassung mit Mitteln aus Bußgeldern aus dem Straßenverkehr	5%	Neue Mobilitätsprojekte, die im SUMP enthalten sind und aus dem Erlös von Straßenbenutzungs-gebühren finanziert werden. Das italienische Verkehrsgesetz (Artikel 208) besagt, dass 50% der Einnahmen reinvestiert werden müssen.
4	Genehmigungssystem für Busse und Parkgebühren im Straßenverkehr	3%	Neue Mobilitätsprojekte mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit

Anhang B4: Valencia

Valencia in Spanien, mit knapp 800.000 Einwohnern ist eine weitere größere Partnerstadt des SUITS Projektes. Die Stadtverwaltung von Valencia ist für den Bereich Nachhaltige Mobilität zuständig und verwaltet die öffentliche Busflotte (EMT Valencia) sowie das öffentliche Radverkehrssystem.

Die Finanzmittel für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprogramme in Valencia stammen aus lokalen Ressourcen, da die Mittel der Zentralregierung begrenzt sind. Zum Beispiel erhält die öffentliche Busflotte (EMT Valencia) ihr Budget aus einer Kombination aus Mitteln der Stadtverwaltung und aus dem Ticketverkauf. Die Stadtverwaltung von Valencia hat in der Vergangenheit versucht, Subventionen für den städtischen Nahverkehr von der Zentralregierung zu beantragen, dies wurde jedoch abgelehnt. Nichtsdestotrotz sucht die EMT Valencia immer noch nach Möglichkeiten für die regionale Finanzierung, die nationale Finanzierung (wie z.B. Subventionen für den städtischen Nahverkehr) und die Finanzierung über EU-Mittel. Die Stadtverwaltung von Valencia erweitert auch die Finanzierungsmöglichkeiten, indem sie sich mit mehreren Kommunen aus dem Ballungsgebiet zusammenschließt und als Mobility Agency of Metropolitan Area of Valencia zusammenarbeitet, die mehr Möglichkeiten zur Beantragung von Zuschüssen bietet.

Insgesamt stammt der Großteil der Finanzmittel für die nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprogramme von Valencia von der Stadtverwaltung und aus dem Ticketverkauf.

Anhang B5: Stuttgart

Stuttgart ist auch eine größere SUITS-Partnerstadt in Deutschland mit einer Bevölkerung von etwa 600.000 Einwohnern. Seit den 1970er Jahren wurde das öffentliche Verkehrsnetz in

Stuttgart erheblich ausgebaut und umfasst 55 Buslinien, 17 Stadtbahnlinien und 6 regionale U-Bahnlinien. Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) organisiert den gesamten nachhaltigen Verkehr und die nachhaltige Mobilität der Stadt und umfasst über 50 öffentliche Verkehrsunternehmen, das größte davon ist die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) mit mehr als 500 Bussen und Bahnen.

Die meisten Mittel für nachhaltigen Verkehr und nachhaltige Mobilität in Stuttgart kommen aus dem kommunalen Haushalt auf lokaler Ebene. Die Abteilung für strategische Planung und nachhaltige Mobilität ist zuständig für die Koordinierung des Budgets, das dann von Oberbürgermeister und dem Gemeinderat genehmigt wird. Dieses Budget wird mit einem Fokus auf Fußgängermobilität, Fahrradinfrastruktur und betriebliches Mobilitätsmanagement ausgegeben.

Stuttgart profitiert auch von einigen überregionalen Finanzierungen und Initiativen für nachhaltige Mobilität. So gab es beispielsweise vor kurzem ein großes landesweites Förderprogramm für E-Mobilität (zum Aufbau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge), wobei allerdings auf Landesebene entschieden wurde, wofür diese Mittel ausgegeben werden.

Die meisten innovativen Förderprogramme Stuttgarts kommen von der regionalen Ebene über den baden-württembergischen Haushalt und finanzieren Projekte wie Fahrradautobahnen, Fußgängeraudits und Fahrradinfrastruktur. Darüber hinaus hat Stuttgart an mehreren europäischen Forschungsprogrammen teilgenommen, zuletzt als Koordinator der Projekte CAVITAS CARAVEL und 2MOVE2.

Insgesamt umfasst das Stuttgarter Finanzsystem für nachhaltigen Verkehr und nachhaltige Mobilität eine breite Palette von Finanzierungsmechanismen, größtenteils aus lokalen Mitteln aus dem städtischen Haushalt.

Anhang B6: Kalamaria

Kalamaria ist eine mittelgroße SUITS-Partnerstadt im Norden Griechenlands mit einer Bevölkerung von etwa 100.000 Einwohnern (2011). Sie liegt etwa 7 Kilometer (4 Meilen) südöstlich der Innenstadt von Thessaloniki.

Großprojekte für nachhaltigen Verkehr und Mobilität in Kalamaria werden hauptsächlich aus europäischen Mitteln (PA 2014-2020) mit einem Anteil von 85% finanziert. Die restlichen 15% stammen aus nationalen Mitteln. Die PA (Partnership Agreement for the Development Framework) 2014-2020 bildet den wichtigsten strategischen Plan für das Wachstum in Griechenland, zu dem erhebliche Mittel aus den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESIF) der Europäischen Union beitragen. Die PA 2014-2020 umfasst 20 Programme, 7 sektorale und 13 regionale. Ein sektorbezogenes operatives Programm ist der Verkehrsinfrastruktur, Umwelt und nachhaltigen Entwicklung (YMEPERAA) gewidmet. Eines der Ziele des Programms ist die Entwicklung eines nachhaltigen und ökologischen Stadtverkehrs. Ein von der PA finanziertes Projekt wird "Digitale Dienste einer intelligenten Stadt - Verbesserung der Lebensqualität in Kalamaria" sein. Das Projekt bezieht sich auf die Installation von 150 intelligenten mit Sensoren ausgestatteten Parkplatzsystemen an 3 Straßen rund um das Geschäftszentrum der Stadt.

Studien für Projekte für nachhaltigen städtischen Nahverkehr werden aus dem kommunalen Haushalt und nationalen Mitteln finanziert. So wird beispielsweise die Studie für den Plan für nachhaltige städtische Mobilität (SUMP) von Kalamaria aus dem Grünen Fonds (nationale Mittel) finanziert. Auch Studien zur Sanierung von Parks oder anderen städtischen Einrichtungen/Ausrüstungen werden aus dem kommunalen Haushalt finanziert. Der Gemeindehaushalt stammt hauptsächlich aus der Gemeindesteuer. Die Beschaffung neuer Fahrzeuge für die städtische Müllentsorgung, wird aus der Gemeindesteuer finanziert.

Das Programm "FILODIMOS II" ist ein neues Förderprogramm für städtische Nachhaltigkeit. Die Hauptziele des Programms sind: a) die Förderung eines ausgewogenen, nachhaltigen und gerechten Wachstums, b) die Verbesserung der Infrastruktur und c) die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Kommunen. Der Zweck des Programms ist die Finanzierung von Projekten, Lieferungen, Dienstleistungen und Projektstudien griechischer Gemeinden. Die Gesamtlaufzeit des Programms erstreckt sich von 2018 bis 2022, mit der Möglichkeit einer Verlängerung. Ein Projekt im Rahmen des Programms FIlodimos II in der Region Kalamaria wird die Sanierung von Busbahnhöfen sein.

Ende 2021 wird in der Stadt Kalamaria ein neues öffentliches Verkehrsmittel - die U-Bahn - in Betrieb genommen, um die Nachhaltigkeit des städtischen Verkehrs zu verbessern. Die Finanzierungsquelle ist die Europäische Investitionsbank (EIB).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Finanzierungsmechanismen Kalamarias von europäischen Fonds bis hin zu nationalen und kommunalen Fonds reichen. Die großen Projekte werden aus europäischen Mitteln (85%) finanziert, mit einem kleinen Anteil aus nationalen Mitteln. Die kleineren Projekte/Lieferungen werden aus dem kommunalen Haushalt finanziert. Das neue Programm "FILODIMOS II" soll das jährliche Gesamtbudget der Gemeinde erhöhen.

SUITS

Deliverable Nr.:	D4_Task 4.1
Leitlinien für innovative Finanzierungen **Anhang C: Ausgewählte Kurzfassungen zu Finanzmechanismen**	
Projekt Akronym:	SUITS
Titel:	
Supporting **U**rban **I**ntegrated **T**ransport **S**ystems; Transferable Tools for Authorities (Unterstützung urbaner integrierter Verkehrssysteme; übertragbare Tools für Verwaltungen)	
Grant Agreement Nr.:	690650
Arbeitspaket Nr.:	4
Arbeitspaket Bezeichnung:	
Innovative and sustainable financing, procurement and business innovation (Innovative und nachhaltige Finanzierung, Beschaffung und Unternehmensinnovation)	
Verantwortliche AutoInnen:	
Arcadis, United Kingdom Olga Feldman	
Verantwortliche Co-AuthorInnen:	
Aleksei Lugovoi, Alice Parker, Shaista Farooq	
Datum:	23.07.2019
Status:	V6.0
Verbreitungs-Level:	PP

2020 CiVITAS
Cleaner and better transport in cities

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

Disclaimer

Bei diesem Dokument handelt es sich um einen Anhang zum Leitfaden für innovative Finanzierung das im Rahmen des SUITS-Projekts entwickelt wurde. SUITS (Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities) ist ein auf vier Jahre angelegtes Forschungs- und Innovationsprojekt, das den Aufbau von Kapazitäten bei lokalen Behörden und Verkehrsakteuren zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen fördern soll. SUITS ist eines der drei Projekte der EU-Initiative CIVITAS 2020, das sich auf Pläne für nachhaltige städtische Mobilität konzentriert, die sog. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Das Projekt SUITS wurde vom Forschungs- und Innovationsprogramm Horizont 2020 der Europäischen Union im Rahmen des Grant Agreement Nr. 690650 / 2016 gefördert.

Bei diesem Dokument handelt es sich um einen Entwurf, der zur Erprobung und für Feedback zur Verfügung gestellt wurde. Die Ergebnisse dieses Leitfadenentwurfs werden während einer Pilotanwendung getestet und analysiert, die von der Stadtverwaltung Alba Iulia (Rumänien) als Teil des SUITS-Projekts durchgeführt wird.

Die endgültige Version des Leitfadens soll im Januar 2020 in einer Reihe verschiedener Amtssprachen der Europäischen Union veröffentlicht werden.

Die in diesem Leitfadenentwurf enthaltenen Informationen und Ansichten entsprechen denen der Autoren und spiegeln nicht unbedingt die offizielle Meinung der Europäischen Union wider. Weder die Organe und Einrichtungen der Europäischen Union noch eine in ihrem Namen handelnde Person können für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

Bei allen Anliegen in Bezug auf den vorliegenden Leitfaden kontaktieren sie uns bitte unter: office@integralconsulting.ro

Projektpartner

Organisation	Abkürzung	Land	Hauptakteure für die Erarbeitung des Dokumentes
Integral Consulting R&D – WP4 Leader	INTECO	RO	Dan Caraman, Isolda Constantin, Ștefan Roșeanu
Coventry University	COV UNI	UK	Andree Woodcock
Eurokleis s.r.l.	EUROKLEIS	IT	Iana Dulskaia
Instituto Tecnologico del Embalaje,Transporte y Logistica	ITENE	ES	Dolores Herrero
Interactions Ltd	INTERACTIONS	IRL	
VTM-Consultores em Engenharia e Planeamento LDA	VTM	PT	Sofia Martins
LEVER SA Development Consultants	LEVER	EL	Georgios Georgiadis, Olympia Papadopoulou
Smart Continent LT UAB	SC	LT	
Technische Universität Ilmenau	TUIL	DE	Sebastian Spundflasch
F.K. Liotopoulos & SIA	SBOING	EL	Fotis K. Liotopoulos
Signosis Sprl.	SIGNOSIS	BE	
Citta di Torino	TORINO	IT	
Coventry City Council -Transport for West Midlands	CCC	UK	Sunil Budhdeo, Chris Lane
Municipality of Kalamaria	KALAMARIA	EL	Iannis Krinos
Fundacion De La Comunitat Valenciana Para La Promocion Estrategica El Desarrollo Y La Innovacion Urbana	INNDEA	ES	Angel Navarro
Makios Logistics	MAKIOS	EL	Nikos Sfitis, Theodoros Theodoulidis
Logdrill Informatikai es Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag	LogDrill	HU	
Wuppertal Institute fur Klima, Umwelt, Energie GmbH	WI	DE	Frederic Rudolph
Roma Servizi per la Mobilita	RSM	IT	Marco Surace, Francesco Lacorossi, Fabio Nussio and Chiara Di Majo
Alba Iulia Municipality	AIM	RO	Tudor Drambarean, Ovidiu Podaru, Cristina Fica, Dana Naghiu
Arcadis – Task 4.1 Leader	ARCADIS	UK	Olga Feldman, Aleksei Lugovoi, Alice Parker, Shaista Farooq

Dokumentenhistorie

Datum	Autor	Aktion	Status	Diss. Level
25.08.17	Nikos Sfitis, MAKIOS	HGV Tolls financing mechanism V0.1		
26.08.17	Krinos Ioannis, KALAMARIA	Branding, Sponsorship and Naming Rights financing mechanism brief V0.1		
11.09.17	Eliza Shaw, ARCADIS	Crowdfunding financing mechanism brief V0.1		
20.09.17	Loli Herrero, ITENE	CIL financing mechanism brief V0.1		
22.09.17	Isolda Constantin, INTECO	Partnering with research organisations and research consortia financing mechanism brief V0.1		
24.09.17	Olympia Papadopoulou, LEVER	Climate Change financing mechanism brief V0.1		
25.09.17	Angel Navarro, InnDEA	Sales Tax financing mechanism brief V0.1		
28.09.17	Frederic Rudolph, WI	Planning Obligations and Tax Incremental financing mechanism briefs V0.1		
09.10.17	Sofia Martins, VTM	Toll Roads financing mechanism brief V0.1		
10.10.17	Olga Feldman, ARCADIS	Initial draft of Task 4.1 Innovative Financing Guidelines	V0.1 - Draft	RE
27.10.17	Angel Navarro, InnDEA	Climate Change financing mechanism brief V0.2		
14.11.17	Sebastian Spundflasch, TUI	Citizens Cooperatives financing mechanism brief V0.2		
12.12.17	Theodoros Theodoulidis, MAKIOS	HGV Tolls financing mechanism V0.2		
19.12.17	Isolda Constantin, INTECO	Partnering with research organisations and research consortia financing mechanism brief V0.2		
15.01.17	Olga Feldman, ARCADIS	Second draft of Task 4.1 Innovative Financing Guidelines. Addressing comments from partners	V0.2 - Draft	RE
25.01.18	Cristiana Damboianu, INTECO	Partnering with research organisations and research consortia financing mechanism brief V0.3		
02.02.18	Krinos Ioannis, KALAMARIA	Branding, Sponsorship and Naming Rights financing mechanism brief V0.2		

Datum	Autor	Aktion	Status	Diss. Level
09.02.18	Iana Dulskaia, EUROKLEIS	Selling expertise and technical Know-How financing mechanism brief V0.1		
20.02.18	Angel Navarro, InnDEA	Sales Tax financing mechanism brief V0.2		
26.02.18	Loli Herrero, ITENE	CIL financing mechanism brief V0.2		
20.03.18	Iana Dulskaia, EUROKLEIS	Selling Expertise and Technical Know-How financing mechanism brief V0.2		
29.03.18	Arcadis	Upgraded version based on feedback from partners	V1.0 – First Issue	RE
15.04.18	Alice Parker, Arcadis	Voluntary capture financing mechanism V0.1		
15.04.18	Alice Parker, Arcadis	Review of Citizens Cooperatives, Planning Obligations, Climate Change, Selling Expertise and Technical Know How, and Advertising, Sponsorship and Naming Rights financing mechanism briefs		
22.05.18	Arcadis	Version for Pilot Application to be translated and insertion of the Disclaimer	V1.0.1 version for Pilot Application	PP
16.11.18	Alice Parker, Arcadis	Lottery funding financing mechanism V0.1		
08.03.19	Shaista Farooq, Arcadis	Selling of Land and Property financing mechanism V0.1		
13.03.19	Shaista Farooq, Arcadis	Sales Tax financing mechanism V0.1		
15.03.19	Shaista Farooq, Arcadis	Grants from Private Foundations and Trusts financing mechanism V0.1		
18.03.19	Shaista Farooq, Arcadis	Donations as Part of Consumer Purchase financing mechanism V0.1		
19.03.19	Olga Feldman, Arcadis	Version for dissemination to participants in Kalamaria's stakeholder event on 20th March 2019	V4.0	PP
29.03.19	Olga Feldman, Arcadis	Completed version of Appendices	V5.0	PP
20.05.19	Olga Feldman, Arcadis	Minor Corrections	V5.1	PP
24.06.19	Nicola York	Visual illustration of Innovative Financial Mechanisms		
23.07.19	Olga Feldman, Arcadis	Upgraded version based on feedback from partners	V6.0	PP

Dissemination Level:

PU	öffentlich
PP	Begrenzt auf andere Programmteilnehmer (einschließlich Kommissionsdienststellen
RE	Begrenzt auf eine von der AG festgelegten Gruppe (einschließlich Kommissionsdienststellen)
CO	Vertraulich, nur für Mitglieder der AG (einschließlich Kommissionsdienststellen)

Inhaltsverzeichnis

Anlage C.1 Congestion Charge - Staugebühr/Citymaut 10
Anlage C.2 Municipal Green Bonds - (Grüne Kommunalanleihen) 22
Anlage C.3 Crowdsourcing / Civic Crowdfunding 34
Anlage C.4 Stamp Duty Land Tax (SDLT) – Stempelgebühr auf die Grundsteuer 44
Anlage C.5 Lottery Funding – Finanzierung durch Lotteriemittel 52
Anlage C.6 Voluntary Capture – Freiwillige Kostenübernahme 61
Anlage C.7 HGV Charging Schemes – LKW Maut 68
Anlage C.8 Workplace Parking Levy (WPL) - Arbeitsplatz-Parkgebühr 80
Anlage C.9 Community Infrastructure Levy (CIL) - Kommunale Infrastrukturabgabe 93
Anlage C.10 Advertising, Sponsorship and Naming Rights - Werbung, Sponsoring und Namensrechte 103
Anlage C.11 Collaborating with other cities, research consortia and private companies - Zusammenarbeit mit anderen Städten, Forschungskonsortien und privaten Unternehmen 114
Anlage C.12 Citizen Cooperatives - Bürgergenossenschaften 128
Anlage C.13 Emissions Trading - Emissionshandel 138
Anlage C.14 Planning Obligations / Developer Contributions - Planungsverpflichtungen/Entwickler-Beiträge 148
Anlage C.15 Tax Increment Financing (TIF)- Steuererhöhungs-Finanzierung 163
Anlage C.16 Sales Tax - Umsatzsteuer 170
Anlage C.17 Toll Roads – Mautpflichtige Straßen 176
Anlage C.18 Selling Expertise and Technical Know-how - Veräußerung von Fachwissen und technischem Know-how Schlüsselmerkmale 184
Anlage C.19 Selling of Land and Property - Verkauf von Grundstücken und Immobilien 194
Anlage C.20 Grants from Private Foundations and Trusts – Zuwendungen von Privatstiftungen und Trusts 200
Anlage C.21 Donations as Part of Consumer Purchases - Spenden bei Verbrauchereinkäufen 205

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Citymaut in Göteborg.....**Error! Bookmark not defined.**
Tabelle 2: Risiken für KMS.....**Error! Bookmark not defined.**
Tabelle 3: Interessenvertreter bei der Finanzierung durch Lotteriemittel (UNDP 2018) ..**Error! Bookmark not defined.**
Tabelle 4: Fahrzeugtypen und die entsprechenden Gebühren in der LEZ ... **Error! Bookmark not defined.**
Tabelle 5: WPL - Kosten für einen Parkplatz .....**Error! Bookmark not defined.**
Tabelle 6: Zeitachse der WPL in Nottingham.....**Error! Bookmark not defined.**
Tabelle 7: CIL-Gebührentabelle Bristol City Council.....**Error! Bookmark not defined.**

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Staugebühr/Citymaut 10
Abbildung 2: Grüne Kommunalanleihen 22
Abbildung 3: Crowdsourcing / Civic Crowdfunding 34
Abbildung 4: Stempelgebühr auf die Grundsteuer 44
Abbildung 5: Finanzierung durch Lotteriemittel 52
Abbildung 6: Freiwillige Kostenübernahme 61
Abbildung 7: LKW-Maut 68
Abbildung 8: Arbeitsplatz-Parkgebühr.....80
Abbildung 9: Kommunale Infrastrukturabgabe 93
Abbildung 10: Werbung, Sponsoring und Namensrechte 103
Abbildung 11: Zusammenarbeit mit anderen Städten, Forschungskonsortien und privaten Unternehmen.....114
Abbildung 12: Bürgergenossenschaften 128
Abbildung 13: Emissionshandel 138
Abbildung 14: Planning Obligations / Developer Contributions - Planungsverpflichtungen/Entwickler-Beiträge 148
Abbildung 15: Steuererhöhungs-Finanzierung.....163
Abbildung 16 Funktionsprinzip TIFs (Haider and Donaldso).....164
Abbildung 17: Sales Tax -Umsatzsteuer 170
Abbildung 18: Mautpflichtige Straßen 176
Abbildung 19: Veräußerung von Fachwissen und technischem Know-how Schlüsselmerkmale 184
Abbildung 20: Verkauf von Grundstücken und Immobilien 194
Abbildung 21: Zuwendungen von Privatstiftungen und Treuhandfonds Key Characteristics 200
Abbildung 22: Spenden bei Verbrauchereinkäufen.....205

Anlage C: Ausgewählte Kurzfassungen zu Finanzmechanismen

Anlage C.1 Congestion Charge - Staugebühr/Citymaut

Schlüsselmerkmale

- Eine Gebühr, die Personen zahlen, wenn sie mit Privatfahrzeugen in bestimmte verkehrsreiche Gebiete fahren; dies soll dazu anregen, alternative Verkehrsmittel oder Strecken zu nutzen.
- Erzielt zusätzliche Einnahmen für Verkehrs- und Mobilitätsprojekte und trägt gleichzeitig zur Verbesserung der Umweltbedingungen, Stauvermeidung sowie Verkürzung der Fahrzeit im Straßenverkehr bei.
- Starke politische Unterstützung und öffentliche Akzeptanz sind der Schlüssel für eine erfolgreiche Umsetzung dieses Konzepts.

Kurzbeschreibung

Eine Staugebühr oder -abgabe ist gleichermaßen ein Finanzierungs-mechanismus und eine Mobilitäts-Management-Strategie.

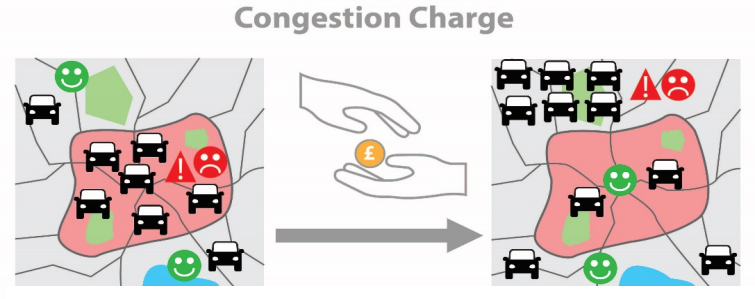


Abbildung 1: Staugebühr/Citymaut

Sie kann sowohl Gebühren für die Straßennutzung als auch Gebühren für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs beinhalten. Auf diese Weise kann die Belastung des öffentlichen und der Individualverkehr in Spitzenzeiten verringert werden. Die Staugebühr kann als Konzept der „bitteren Pille“ bezeichnet werden. Negative Anreize werden gezielt eingesetzt, um das Nachfrageverhalten von Nutzerinnen und Nutzern zu beeinflussen.

Hintergrund

Staugebühr bzw. Citymaut basieren auf Konzepten der Marktwirtschaftstheorie. Nutzerinnen und Nutzer sollen bei Angebotsmangel und einer verstärkten Nachfrage stärker belastet werden. Ziel des Preismechanismus ist es, Nutzerinnen und Nutzer für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu sensibilisieren.

Allgemein können vier Arten von Mautgebühren unterschieden werden:

- Ein Kordon-Bereich[1] um ein Stadtzentrum herum, mit Gebühren für die Durchfahrt;
- Ein flächendeckender Mautpreis, der für die Nutzung der Infrastruktur innerhalb eines definierten Gebietes berechnet wird;

[1] Hinweis: Kordon (*französisch cordon = eigentlich „Seil“*) entspricht einer Absperrung, Abriegelung, Abschrankung, Barriere, Barrikade, Blockade, Blockierung, Sperre, Sperrgürtel.

- Ein Maut-Ring um das Stadtzentrum;
- Maut für Korridore oder einzelne Infrastrukturen, bei denen der Zugang zu einer Straße oder einer anderen Infrastruktur preislich festgelegt ist. (Sintropher, 2015, S. 7)

Eine Auswertung bezüglich städtischer Mautsysteme zeigt, wie Nutzerinnen und Nutzer auf die Erhebung der Citymaut reagieren:

- Um die Maut zu vermeiden, werden alternative Fahrwege gesucht;
- Verlegung der Fahrten auf günstige oder mautfreie Zeiten;
- Nutzung von Mitfahrgelegenheiten zur Kostenteilung;
- Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln/alternativen Verkehrsmitteln;
- Nutzung von Park & Ride-Anlagen, um mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den Mautbereich zu gelangen;
- Stornierung von Fahrten oder Zusammenfassung von mehreren Fahrten zu einer Fahrt (Zhili, Liu; Chunyan, LI; Cheng, 2009)

Der Einfluss der Citymaut kann weitreichender sein, als andere Systeme zur Steuerung der Nachfrage. Sie ermutigt Nutzerinnen und Nutzer, ihr Verkehrsverhalten zu verändern. Dies beinhaltet die Anzahl an Fahrten, die Verkehrsmittelwahl, die Fahrzeiten, Fahrrouten und zum Teil auch Fahrziele. Die Citymaut kann weiterhin Auswirkungen auf langfristige Entscheidungen haben und bspw. die Wahl von Wohn- und Arbeitsorten beeinflussen. (de Palma, Andre; Lindsey, 2011). Ein verbessertes ÖPNV-Angebot geht häufig mit der Einführung einer Staugebühr einher, um eine Verkehrsverlagerung zu fördern.

Obwohl eine City- bzw. Staugebühr moderate Einnahmen für öffentliche Investitionen generiert, wurde diese nie als Mittel für die gezielte Finanzierung der Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs angesehen. Alle Einnahmen werden in der Regel für eine Mischung aus Straßenreparaturen, Betriebskosten des Gebührensystems und dem öffentlichen Verkehr verwendet. (Sintropher, 2015).

Die Citymaut bzw. Staugebühr hat sich als erfolgreiches Mittel zur Verringerung von Staus in Ballungsräumen bewährt, ist aber oft umstritten und relativ unpopulär. Kritiker der Maut behaupten, dass diese eine ungerechte Belastung für die umliegenden Gemeinden oder finanziell eingeschränkte Mobilitätsnutzer darstellt (Sintropher, 2015). Ein weiteres häufiges Gegenargument ist, dass sich die Maut negativ auf das Einzelhandelsgeschäft und die Wirtschaftstätigkeit im Allgemeinen auswirken kann. In der Vergangenheit sind wiederholt Versuche, eine Citymaut einzuführen gescheitert, beispielsweise in Edinburgh, Manchester und New York City. Grund hierfür ist die Schwierigkeit, die individuelle Wahlmöglichkeit im Verkehrssektor zum Wohle der Allgemeinheit einzuschränken.

Maut in einem Kordon-Gebiet

Der Mautbetrag in einem Kordon-Gebiet umfasst eine Gebühr, die bei der Einfahrt in ein definiertes Gebiet, beispielsweise ein Stadtzentrum gezahlt werden muss. Dies ist gewöhnlich Teil einer umfassenden Strategie des Nachfragemanagements einer Gemeinde. Ziel ist es, die Verkehrsbelastung in diesem definierten Gebiet zu verringern. Die Strategie unterstützt die wirtschaftliche Argumentation, dass Nutzerinnen und Nutzer für negative externe Effekte von Verkehrsstaus (beispielsweise Lärm, Luftverschmutzung, Unfälle, längere Fahrzeiten) aufkommen müssen.

Mautring oder Korridor

Auch auf Stadtautobahnen und Ringstraßen kann eine Maut erhoben werden. Norwegen hat bei der Einführung der elektronischen Straßenbenutzungsgebühr entlang der wichtigsten Korridore Pionierarbeit geleistet und verfügt über mehr als siebzig Jahre Erfahrung mit nutzungsbasierten Mautgebühren. Diese tragen zur Finanzierung der städtischen Verkehrsinfrastruktur bei. Das Stadtzentrum von Bergen, einer mittelgroßen Stadt mit 230.000 Einwohnern an der Westküste Norwegens, kann mit dem Individualverkehr nur über Mautstraßen erreicht werden. Hierdurch ist ein ähnlicher Effekt wie bei einer Maut in einem Kordon-Gebiet zu erkennen (Sintropher, 2015).

Ausnahmereglungen

Die meisten Mautsysteme haben Ausnahmen für bestimmte Fahrzeugtypen, wie beispielsweise Einsatzfahrzeuge von Hilfsorganisationen, öffentliche Verkehrsmittel, Fahrzeuge für eingeschränkte Personen, Elektroautos und Motorräder. Ausnahmen werden von den zuständigen Behörden festgelegt und können variieren.

Attraktivität einer Staugebühr/Citymaut

- Als zusätzliche (bedeutende) Einnahmequelle kann die City-Maut genutzt werden, um Mittel für Verkehrsprojekte bereitzustellen. Dies erfordert einen bestimmten Beitrag zum ÖPNV sowie eine Regierungsverpflichtung, in der die Verwendung der Mauterträge definiert wird.
- Förderung einer Verkehrsverlagerung sowie einer Verringerung der Fahrzeugnutzung innerhalb der definierten Grenzen.
- Verringerung von Umweltbelastungen und Erhöhung der Verkehrssicherheit in einem Stadtkern/einer Region durch Reduktion der Verkehrsbelastung während der Mautbetriebszeiten.
- Reduzierung des Verbrauchs von fossilen Brennstoffen bzw. Treibstoffen innerhalb der Mautzone.

Herausforderungen und Risiken

- Die Akzeptanz ist ein vorrangiges Anliegen bei der Citymaut. Die Art und Weise, wie die Auswirkungen, durch Nutzerinnen und Nutzer, wahrgenommen werden, ist entscheidend.
- Kommunen und nationale Regierungen haben es schwer, ein System zu entwickeln, das sowohl effektiv als auch öffentlich akzeptiert ist. Dies kann dazu führen, dass ursprüngliche Vorschläge geschwächt oder verwässert werden (Banister, 2003).
- Um finanzielle Mittel zu generieren, müssen innerhalb der Mautzone weiterhin Fahrzeuge unterwegs sein. Dies steht im Widerspruch zum Hauptziel der Maut, der Reduktion des Verkehrs.
- Es besteht die Gefahr, dass sich der Verkehr in Bereiche außerhalb der Mautzone verlagert.
- Die Umsetzung bewirkt eine Veränderung der Nachfrage von Verkehrsträgern; die Verkehrsplaner müssen sicherstellen, dass andere alternative öffentliche Verkehrsangebote existieren und/oder diese verbessert werden.

- Ohne spezifische Projekte und Finanzierungsinitiativen stellt die Citymaut eher eine allgemeine Finanzierungsquelle für öffentliche Projekte dar und somit nicht ausschließlich für verkehrsspezifische Initiativen.
- Erfordert hohe Kapital- und Betriebskosten, die jedoch durch die generierten Erträge ausgeglichen werden können.
- Die Nationalen Regierungen müssen die City-Maut durch Rechtsvorschriften ermöglichen.

Erfolgsbilanz

Die Citymaut bzw. Staugebühr konnte derzeit nur in wenigen Städten erfolgreich eingeführt werden. Hierzu zählen Singapur, London, Stockholm, Mailand und einige kleinere Städte wie beispielsweise Göteborg in Schweden. Städte wie New York City, Edinburgh und Cambridge hatten zwar eine Citymaut bzw. Staugebühr geplant, diese wurde allerdings von der Verwaltung abgelehnt oder durch ein öffentliches Referendum gestoppt. Während die City-Maut in Gebieten mit starkem ÖPNV und anderen alternativen Verkehrssystemen leicht umsetzbar ist, haben Regionen mit starker Autolobby und niedrigem öffentlichen Verkehrsanteil meist Probleme mit der Umsetzung. Nach einer erfolgreichen Einführung erzielen die Städte jedoch höhere Einnahmen und verzeichnen positive Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung. Ferner ist eine veränderte Nutzung des Individualverkehrs erkennbar, insbesondere, wenn die durch das System generierten Mittel zur Finanzierung von Verbesserungen im ÖPNV eingesetzt werden.

Für die Umsetzung, Einrichtung sowie die Berechnung der City-Maut und die Verwendung der generierten Einnahmen gibt es keine festen Vorgaben. Städte, die erfolgreich eine Citymaut oder Staugebühr eingeführt haben, hatten unterschiedliche Motivationen, verwendeten verschiedene Methoden und generierten unterschiedliche Einnahmen. Nachfolgend werden verschiedene Fallstudien näher beschrieben.

Fallstudie I: Citymaut in London

Die Londoner Citymaut muss für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur im Zentrum Londons entrichtet werden und gilt Montag – Freitag zwischen 07:00 – 18:00 Uhr. Die Tagesgebühr beträgt 11,50 £ bei Vorauszahlung oder Zahlung am selben Tag, 14 £ bei Zahlung am folgenden Abrechnungstag oder 10,50 £ bei Nutzung eines automatisches Erfassungsssystem. Anwohner in der Mautzone erhalten 90 % Rabatt auf die Maut. Busse, Taxen und Elektrofahrzeuge sind von der Maut befreit. Menschen mit Behinderungen müssen keine Maut entrichten.

Die Maut kann im Voraus, am Tag der Fahrt und bis Mitternacht am folgenden Abrechnungstag bezahlt werden. Hierfür stehen unterschiedliche Zahlungsmethoden zur Verfügung. So kann die Maut direkt auf der Webseite des Unternehmens *Transport for London* (TfL), per Telefon oder mittels automatischen Erfassungsssystem Auto-Pay entrichtet werden. Auto-Pay erfasst automatisch, wenn ein Fahrzeug innerhalb der Mautzone fährt und zieht den Mautbetrag monatlich ein. Insofern die Maut nicht gezahlt wird, wird ein Bußgeld in Höhe von 65£ bei verspäteter Zahlung innerhalb von 14 Tagen und 130£ nach Ablauf der 14-tägigen Frist erhoben.

Zielgruppe

Die Zielgruppe umfasst Nutzerinnen und Nutzer des Individualverkehrs, welche in die *Congestion Charge Zone* (CCZ; Mautzone) einfahren. Busse, Taxen, Elektrofahrzeuge und Menschen mit Behinderungen sind von der Maut befreit. Ferner entrichten Anwohnende einen geringeren Mautbetrag (90% Rabatt auf die Maut).

Chronik

Die Maut wurde 2003 eingeführt. 2010 wurde die westliche Erweiterung der Citymaut aufgehoben. Grund hierfür war eine lokale Abstimmung, bei der 62% der Bevölkerung für die Aufhebung der Maut plädierten.

Technische Spezifikationen

Während TfL für die Überwachung des Programms verantwortlich ist, wird der laufende Betrieb von Subunternehmen organisiert. IBM ist derzeit für den Betrieb des Systems verantwortlich. Siemens Traffic Solutions betreibt die digitale Infrastruktur und nutzt sogenannte ANPR-Kameras um Fahrzeuge beim Befahren und Verlassen der Mautzone zu detektieren. Die Kennzeichen der in die Mautzone einfahrenden Fahrzeuge werden mit einer Genauigkeit von 90% erfasst und anschließend automatisch mit der Zahlungsempfängerliste von TfL abgeglichen. Mautpflichtige Fahrzeuge die zum Zeitpunkt der Detektion noch nicht bezahlt haben und den Mautbetrag nicht monatlich entrichten, werden mit einer Geldstrafe belegt. Die verbleibenden 10 % müssen manuell geprüft werden. Dies führt zu einer Ineffizienz des Mautsystems.

Erklärte Ziele

- Reduktion des privaten Individualverkehrs, welcher tagsüber in das Zentrum Londons einfährt.
- Erhöhung der Nettoeinnahmen in erheblichem Umfang
- Förderung einer stärkeren Nutzung von Verkehrsalternativen (sekundäres Ziel)
- Reduzierung der Emissionen und Verbesserung der Sicherheit (sekundäres Ziel)

Vorteile

- Reduzierte Abgasemissionen und Staus. Das Verkehrsaufkommen ist in der Mautzone um 27% niedriger als vor der Einführung im Jahr 2002 (Transport for London, 2017).
- Förderung der Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel und den Radverkehr. Ein direkter kausaler Zusammenhang ist allerdings schwierig herzustellen. Mit der Einführung der Staugebühr gingen Verbesserungen im Busverkehr einher (Givoni, 2010).
- Die Einnahmen welche aus der Maut generiert wurden beliefen sich im Geschäftsjahr 2014/2015 auf rund 257,4 Mio. £. Dies entspricht etwa 8,5% der Jahreseinnahmen von *Transport for London*. Rund ein Drittel der Einnahmen wurde für den Betrieb der Maut benötigt. Somit lag das Nettoeinkommen für TfL bei rund 172 Mio. £ (Mayor of London, 2015). Die Nettoeinnahmen werden für weitere Verbesserungen des Verkehrs in

London zweckgebunden, obwohl diese nicht speziell für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind.
- Die Einführung der City-Maut in London war Teil eines umfassenderen Maßnahmenpakets, das erhöhte Investitionen in Busnetze und -dienste beinhaltete.
- Seit der Aufhebung der westlichen Erweiterung im Jahr 2010 ist die Citymaut unverändert und wird inzwischen als allgemeiner Bestandteil des Londoner Lebens akzeptiert.

Nachteile

- Die Mauteinnahmen sind nicht per se für nachhaltige Verkehrsprojekte vorgesehen, sondern fließen in einen allgemeinen Verkehrsfinanzierungspool.
- Die durch die Maut generierten Einnahmen sind nicht immer vorhersehbar.
- Die westliche Erweiterung der Citymaut wurde im Jahr 2010 aufgehoben. Grund hierfür war der Wechsel der politischen Führung und mangelnde Popularität des Mautsystems. Dies zeigt eine Anfälligkeit des Mautsystems bei politischen Veränderungen.

Bewertung

Die City-Maut in London hat sich als erfolgreicher Finanzierungsmechanismus und Mittel des des Mobilitätsmanagement erwiesen. Sie hat durch ein kohärentes und gut umgesetztes Programm stetige Geldflüsse generiert, die zu erheblichen Nettoeinnahmen für TfL geführt haben. Die so entstehenden zusätzlichen Einnahmen können in das Verkehrssystem reinvestiert werden. Die ANPR-Technologie wird eingesetzt, um mautpflichtige Verkehrsteilnehmer zu detektieren. Das System ist allerdings nicht vollkommen effizient, da nur rund 90 % der mautpflichtigen Fahrzeuge automatisch erkannt werden.

Der Londoner Bürgermeister Ken Livingstone war ein starker politischer Führsprecher der Maut. Er nahm das Maut-Projekt in sein Kampagnenmanifest auf und arbeitete hart daran, das Projekt innerhalb seiner vierjährigen Amtslautzeit voranzutreiben. Da eine starke Minderheit gegen das Mautsystem auftrat, wurden die geplanten Mautreglungen im Laufe der Zeit teilweise abgeschwächt. Nach der Einführung des Mautsystems wurde die westliche Erweiterung durch den nachfolgenden Bürgermeister Boris Johnson entfernt. Hierdurch wurde die Gesamtwirkung der Maut reduziert. Dies kann als Beweis des hochpolitischen Charakters einer Citymaut angesehen werden. Seit der Einstellung des Mautbetriebes in der westlichen Erweiterung im Jahr 2010 ist das Mautsystem weitestgehend unumstritten. Trotz des Gesamterfolgs der Citymaut in London bleibt die Tatsache bestehen, dass dieser Finanzierungsmechanismus nicht rein für den nachhaltigen Verkehr vorgesehen ist, sondern die Einnahmen in einen konsolidierten Fonds des Unternehmens TfL fließen. Ein Teil der Einnahmen wird für die Straßenerneuerung eingesetzt.

Fallstudie II: Göteborg-Citymaut

Inspiriert von Stockholm führte Göteborg 2013 ein Kordon-basiertes Mautgebührensystem ein. In Vergleich zu anderen Städten mit einer Citymaut/Staugebühr ist Göteborg mit rund 500.000 Einwohnern eine relativ kleine Stadt. Die erhöhte Verkehrsbelastung ist auf wenige Autobahnknotenpunkte beschränkt, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist vergleichsweise

gering (26% in Göteborg gegenüber 77% in Stockholm) (Borjesson, Maria; Kristoffersson, 2014). Gegenüber Stockholm weist Göteborg eine geringer Besiedlungsdichte auf, hat ein mehrkerniges Stadtzentrum und viele Büroflächen außerhalb des Stadtzentrums. Das öffentliche Verkehrssystem der Stadt besteht überwiegend aus Straßenbahnen und Bussen.

Der Schlüssel zum Projekterfolg war die politische Akzeptanz innerhalb Göteborgs. Die politische Unterstützung wurde durch Anreize der nationalen Regierung erreicht, die einen Infrastrukturfonds unter der Bezeichnung Westschweden-Paket eingerichtet hat. Das genannte Finanzierungspaket besteht aus Mitteln der nationalen Regierung und erfordert zudem Finanzmittel der lokalen bzw. regionalen Regierung. Es dient der Finanzierung von Infrastrukturprojekten in der Region Göteborg. Viele lokale Planer und Politiker waren der Ansicht, dass Göteborg keinen Anteil an den nationalen Infrastrukturinvestitionen erhalten würde, was die regionale Wettbewerbsfähigkeit der Stadt innerhalb Schwedens sowie weltweit beeinträchtigen könnte. (Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, 2014) Es wurde klar, dass die Einnahmen einer Staugebühr/Citymaut genügend Kapital aufbringen würden, um die entsprechenden Mittel der Regierungen im Rahmen des Westschweden-Paketes zu erhalten. Die hierdurch möglichen Infrastrukturinvestitionen könnten zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Region beitragen.

Die Umsetzung der Citymaut in Göteborg ist nur unter Betrachtung des breiteren politischen und wirtschaftlichen Kontexts wirklich nachvollziehbar. Das Hauptmotiv der Gemeinde für eine Maut war die Verwendung der Mittel zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Investitionspaketes. (Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, 2014). Die Verringerung der Verkehrsüberlastung und eine Stärkung des Umweltschutzes waren eher zweitrangig. Obwohl im Jahr 2014 rund 57 % der Bevölkerung in einem Referendum gegen die Maut stimmten, hat die Gemeinde das Programm, aufgrund der politischen Relevanz, fortgesetzt.

Preisgestaltung und Technologie

Die Göteborger City-Maut entspricht einer Maut in einem Kordon-Bereich. Die Gebühren werden Montag bis Freitag zwischen 6:00 – 18:30 Uhr erhoben und umfassen je nach Tageszeit einen Betrag zwischen 9 bis 22 Schwedische Kronen (SEK). (siehe Tabelle 1). Mittels ANRP-Technologie werden die Fahrzeuge beim Einfahren und Verlassen des Mautgebietes erfasst. Wenn ein Fahrzeug mehrfach pro Tag detektiert wird, wird maximal der Tageshöchstsatz in Höhe von 60 SEK abgerechnet.

Zeit (an Wochentagen)	Gebühr
06:00 - 06:29	9 SEK
06:30 - 06:59	16 SEK
07:00 - 07:59	22 SEK
08:00 - 08:29	16 SEK
08:30 - 14:59	9 SEK
15:00 - 15:29	16 SEK
15:30 - 16:59	22 SEK

18:00 - 18:29	9 SEK
18:30 - 05:59	0 SEK

SEK = schwedische Krone

Quelle: Swedish Transport Agency

Tabelle 1: Citymaut in Göteborg

Zielgruppe

Die Citymaut ist für PKWs, LKWs und Busse zu entrichten. Busse mit einem Gesamtgewicht von mindestens 14 Tonnen, Militär- und Rettungsfahrzeuge sind von der Maut befreit. Elektro- und emissionsarme Fahrzeuge sind ebenso mautpflichtig wie Taxis, da sie laut Argumentation zu Verkehrsstaus beitragen. Letztgenannte können zudem aus der Verringerung der Verkehrsüberlastung profitieren. (Swedish Transport Agency, 2017).

In Göteborg kann eine relativ geringe Nachfrage der öffentlichen Verkehrsmittel verzeichnet werden. Dies ist typisch für kleinere Städte in Schweden. Entsprechend ist der Anteil des mautpflichtigen Individualverkehrs höher. (Borjesson, Maria; Kristoffersson, 2014).

Chronik

Die Citymaut wurde zunächst als Pilotprojekt im Jahr 2013 eingeführt. Bei einem im Jahr 2014 stattgefundenen Referendum haben 57% der Bevölkerung gegen das Mautsystem gestimmt. Dennoch hat sich die politische Führung von Göteborg trotz fehlender öffentlicher Unterstützung für das Mautsystem entschieden.

Technische Spezifikationen

Mittels ANPR-Kamerasystemen wird jedes Fahrzeug beim Einfahren bzw. Verlassen des Mautgebietes erfasst. Die so erhaltenen Datensätze werden automatisch an die schwedische Verkehrsbehörde übermittelt. Anschließend erfolgt die Identifizierung der Fahrzeugeigentümer sowie die Rechnungslegung.

Erklärte Ziele

Ziel der Citymaut war es, höhere Nettoeinnahmen für Infrastrukturinvestitionen zu generieren und so die im Rahmen des Westschweden-Pakts zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel der nationalen Regierung ausschöpfen zu können. Die Reduktion der Verkehrsbelastungen sowie die Verringerung der verkehrsbezogenen Emissionen waren hingegen nur sekundäre Zielstellungen.

Vorteile

- Der Verkehr innerhalb der Gebührenzone sank um 12%, die prognostizierte Reduktion lag bei 18% (Borjesson & Kristoffersson, 2014). Darüber hinaus konnten die Fahrzeiten bei bestehenden Engpässen deutlich reduziert werden.

- Die Wegzeiten für morgendliche Pendlerfahrten, insbesondere auf innerstädtischen Verkehrswegen, konnte reduziert werden.
- Ermutigung zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs
- Durch die Citymaut konnten erhebliche Einnahmen erzielt werden. Hierdurch können finanzielle Mittel aus dem Westschweden-Pakt abgerufen und zum Teil in die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs investiert werden.
- Insgesamt konnten rund 72 Millionen Euro im ersten Betriebsjahr erwirtschaftet werden. Zwar lagen die Einnahmen unter dem prognostizierten Wert in Höhe von 93 Millionen Euro, dennoch konnte das deutlich kleinere Göteborg ein ähnliches Niveau wie Stockholm (76 Millionen Euro) erreichen.
- Die Zustimmung der Öffentlichkeit hat im Vergleich zum im Jahr 2014 durchgeführten Referendum zugenommen. Mehr als 55 % der Bevölkerung unterstützen nun das System.
- Obwohl die Nachhaltigkeit ein untergeordnete Rolle spielte, wurde die Nachhaltigkeitsagenda mit einer starken politischen und wirtschaftlichen Koalition angepasst, was schließlich zur Umsetzung der Pläne führte (Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, 2014).

Nachteile

- Zunächst war eine geringe öffentliche Akzeptanz zu verzeichnen. Als Hauptgrund hierfür wird die niedrige „moralische Verpflichtung“ in Bezug auf Umweltschutz und Emissionssenkung angesehen.
- Die Nettoeinnahmen der Citymaut fließen in einen Infrastrukturfonds, welcher von der nationalen Regierung unterstützt wird. Die Mittel des Infrastrukturfonds fließen zum Teil in den Ausbau der Straßeninfrastruktur, was den Zielen der Emissions- und Stauverringerung wiederspricht. (Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, 2014).
- Die erfolgreiche Umsetzung des Systems erforderte Top-down-Anreize der nationalen Regierung über den Westschweden-Pakt; ohne diese Anreize wäre das System möglicherweise nicht erfolgreich gewesen.
- Zu Beginn des Projekts wurde kein numerisches Ziel für die Verkehrsreduzierung festgelegt. Viele Interessenvertreter glaubten, sie könnten einfach das Design der Stockholmer Citymaut/Stausteuer kopieren und berücksichtigten zunächst nicht die lokalen Gegebenheiten (Borjesson, Maria; Kristoffersson, 2014).

Bewertung

Da viele Pendler auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen sind und eine Reduktion des Verkehrs um rund 12 % zu verzeichnen ist, kann die Göteborger Citymaut als wirksam angesehen werden. Dies könnte auf eine grundlegende Effektivität des Road Pricing in Metropolregionen unterschiedlicher Dichte und mit unterschiedlichem Verkehrsaufkommen hindeuten (Borjesson, Maria; Kristoffersson, 2014). Darüber hinaus hat sich die öffentliche Zustimmung in Bezug auf die Citymaut verbessert.

Die schlechte öffentliche Wahrnehmung blieb während der gesamten Konzeptions- und Umsetzungsphase des Projekts ein zentrales Thema. Dies ist auf eine geringere Nachfrage des öffentlichen Personenverkehrs und zeitgleich der starken Nutzung des Individualverkehrs und damit einhergehend einer stärkeren Belastung der Bevölkerung zurückzuführen. Diese

Situation ist auch auf ein schlechtes Wahrnehmungsmanagement und das öffentliche Engagement der Gemeinde zurückzuführen.

Die Einnahmen aus der Göteborger Stausteuer/Citymaut fließen in ein größeres Investitionspaket, welches von der nationalen Regierung unterstützt wird und einen erheblichen Kapitaleinsatz zur Finanzierung großer öffentlicher Verkehrs- und Straßeninfrastrukturprojekte in der Region ermöglicht. Der politische Diskurs um das Projekt konzentrierte sich zumindest zunächst weitgehend auf die Infrastrukturfinanzierung und nicht auf Umweltvorteile und Stauvermeidung. (Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, 2014)

Staugebühr/Citymaut und KMS

Der Fall Göteborg zeigt, dass das Citymautmodell ein hohes Maß an Übertragbarkeit zwischen größeren und kleineren Städten mit unterschiedlichem ÖPNV-Angebot aufweist.

Relevanz für kleine und mittelgroße Städte

- Die Staugebühr/Citymaut eignet sich für kleine städtische Gebiete ebenso wie für Großstädte. Die Höhe der Einnahmen hängt maßgeblich von der Höhe der Maut und der prognostizierten Anzahl mautpflichtiger Fahrzeuge ab.
- Die Umsetzung einer Citymaut erfordert ein effizientes öffentliches Verkehrsangebot. Auf diese Weise kann durch eine Citymaut eine Verlagerung vom Individualverkehr hin zu öffentlichen Verkehrsangeboten erreicht werden.
- Das System hat sich als wirksam erwiesen, um die Verkehrsverlagerung zu fördern und gleichzeitig Mittel für Verkehrsinitiativen zu generieren.
- Staugebühren erfordern relativ hohe Kapitalkosten, was für kleine und mittelgroße Städte (KMS) schwierig sein kann. Diese Kosten können jedoch durch Einnahmen aus der Gebühr ausgeglichen werden. Eine sorgfältige Verwaltung ist notwendig.

Leitfaden für die Implementierung

- Der gebührenpflichtige Betrag sollte dem Typ der Kraftfahrzeuge und ihrem Anteil an der Verkehrsüberlastung entsprechen.
- Die Festlegung des Mauttarifes muss einer eingehenden Prüfung unterliegen. Der Betrag sollte hoch genug sein um eine Verhaltensänderung anzuregen, allerdings nicht so hoch, dass starker Widerstand in der Bevölkerung ausgelöst wird.
- Effektive und effiziente Kommunikation sowie ein zielgerichtetes Marketing dienen der Unterstützung des Programmes und sollten bereits zu Beginn des Projektes erfolgen.
- Eine Gebühr/Maut ist nur dann wirksam, wenn sie mit verbesserten öffentlichen Verkehrsdiensten und einer stärkeren Konzentration auf Initiativen zum Gehen und Radfahren kombiniert wird.
- Die Einnahmen der City-Maut sollten zweckgebunden sein und direkt zur Optimierung des öffentlichen Personenverkehrs der Stadt bzw. der Region eingesetzt werden. Hierdurch wird die Akzeptanz der Bevölkerung erhöht und die Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel gefördert.
- Wenn noch nicht geschehen, könnten die nationalen Regierungen aufgefordert werden, neue Rechtsvorschriften zu erlassen, die es den Kommunen ermöglichen, ein System zur Erhebung einer City-Maut einzuführen. Sobald dies erreicht ist, können die

nationalen Regierungen eng mit den Kommunen zusammenarbeiten, um Top-down-Anreize zu schaffen. Beispielhaft wäre der Westschweden-Fonds zu nennen, der dazu beigetragen hat, die lokale politische Unterstützung für das Programm zu erhöhen.

- Eine starke Koalition zwischen Wirtschafts-, Politik- und Umweltgruppen ist notwendig, um Dynamik zu erzeugen. Dies kann besonders schwierig sein, da große Interessengruppen oft unterschiedliche Erwartungen haben.
- Die Gebühr/Maut kann schnell zu Problemen führen, z.B. durch die Verlagerung der Staus in benachbarte Gebiete. Eine Meta-Analyse des Verkehrssystems der Stadt und eine strategische Modellierung sind erforderlich, um die lokalen Gegebenheiten angemessen zu berücksichtigen.

Zusammenfassung

Die Staugebühr/Citymaut ist ein wirksames Mittel, um eine Verkehrsverlagerung zu fördern, Staus zu verringern und die Nutzung des Individualverkehrs zu reduzieren. Obwohl ein Mautsystem erhebliche Kapitalinvestitionen erfordert, können die Einnahmen aus den Entgelten bei richtiger Planung diese Kosten letztendlich decken. Aktuell gibt es mehere Vorhaben bei den denen City Mautsysteme umgesetzt werden sollen in den Vereinigten Staaten, Europa, Brasilien und China. Hauptziel ist dabei die Verringerung der Verkehrsbelastung und die Reduktion von Emissionen des motorisierten Individualverkehrs. Die City-Maut ist jedoch kein reines Finanzierungssystem für den öffentlichen Verkehr. Nur wenige Städte nutzen die Einnahmen, um den nachhaltigen Verkehr gezielt zu finanzieren.

Die City-Maut erfordert einen starken politischen Willen und eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung. Städte mit einer hohen Verkehrsbelastung können mittels Stau- bzw. Citymaut der erhöhten Nutzung des Individualverkehrs entgegenwirken. Beispiele für gescheiterte Versuche sind unter anderem in Hongkong, New York, Manchester und Edinburgh zu finden. Ein Großteil der Projekte wurde durch politische Gremien oder öffentliche Referenden abgelehnt. Die Fokussierung des Individualverkehrs durch Politik und Bevölkerung haben letztlich zur Ablehnung geführt. Es zeigt sich, dass das Management der öffentlichen Wahrnehmung sowie die Einbeziehung von Interessensgruppen enorm wichtig sind. Unabhängig von der öffentlichen Meinung wurden in London und Göteborg auf Grund einer starken politischen Unterstützung Citymautsysteme eingeführt. Vor allem der Fall Göteborg zeigt, wie wirtschaftliche und politische Koalitionen eine erfolgreiche Umsetzung bewirken können.

KMS können aus den Erfolgen sowie Misserfolgen früherer Programme und den Fallstudien Göteborg und London lernen. Die wichtigsten Erkenntnisse aus den Fallstudien sind:

1. Die Staugebühr/Citymaut ist eine direkte Kampfansage an den Status quo der Individualverkehrs-orientierten Verkehrsplanung. Die Umsetzung erfordert eine starke politische Führung.
2. Eine frühzeitige, effektive und konsequente Steuerung der öffentlichen Wahrnehmung ist während des gesamten Projekts gefordert.
3. Sichere politische und wirtschaftliche Unterstützung - durch nationale Anreize, Partnerschaften und die Bildung starker Koalitionen.
4. Nutzung der Mauterträge zur Finanzierung eines nachhaltigen Verkehrs innerhalb der Stadt und direkte Kommunikation der Vorteile an die Bürger.

Weitere Informationen

Congestion Charge – Transport for London

https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge

Urban Access Regulation in Europe - Göteborg (Gothenburg) - Charging Scheme

http://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/sweden-mainmenu-248/goeteborg-charging-scheme

Referenzen

Banister, D., 2003. Critical pragmatism and congestion charging in London. *International SOcial Science Journal*, *55* (176), 249–264.

Borjesson, Maria; Kristoffersson, I., 2014. The Gothenburg congestion charge: Effects, design and politics. *Centre for Transport Studies Working Paper*, *25*. Retrieved from http://www.transportportal.se/swopec/CTS2014-25.pdf

de Palma, Andre; Lindsey, R., 2011. Traffic congestion pricing methodologies and technologies. *Transportation Research Part C*, *19*, 1377–1399.

Givoni, M., 2010. *Re-examining the results of the London Congestion Charging Scheme - A Critical Review*. Lisbon.

Hysing, Erk; Frandberg, Lotta; Wilhelmson, B., 2014. Compromising sustainable mobility? The case of the GOthenburg congestion tax. *Journal of Environmental Planning and Management*, *58*(6), 1058–1075.

Mayor of London, 2015. *Annual Report and Statement of Accounts 2014/2015*. London.

Sintropher, 2015. *Briefing Paper 8 - Public Levies, Congestion Pricing. (From: Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource)*. London.

Swedish Transport Agency, 2017. Congestion taxes in Stockholm and Gothenburg. Retrieved May 25, 2017, from http://www.transportstyrelsen.se/en/road/Congestion-taxes-in-Stockholm-and-Goteborg/

Transport for London, 2017. Congestion Charge Factsheet. London. Retrieved from http://content.tfl.gov.uk/congestion-charge-factsheet.pdf

Zhili, Liu; Chunyan, LI; Cheng, L., 2009. Traffic Impact Analysis of Congestion Charge in Mega Cities. *J Transpn Sys Eng & IT*, 57–62.

Anlage C.2 Municipal Green Bonds - (Grüne Kommunalanleihen)

Schlüsselmerkmale

- Grüne Kommunalanleihen sind ein Instrument, welches institutionelle Investitionen in Projekte mit ökologischem Nutzen ermöglicht.
- Grüne Kommunalanleihen sind besonders attraktiv für Investoren, die ökologische, soziale und Governance-Kriterien (Environmental, social and governance; ESG) in ihre Investmentanalyse einbinden.
- Green-Bond-Grundsätze (Green Bond Principles; GBP): Green Bonds eignen sich für grüne Verkehrsprojekte in den Bereichen „Elektromobilität, Hybridantrieb, ÖPNV, Bahn, nicht-motorisierter Verkehr, multimodaler Verkehr/Transport, Infrastruktur für saubere Fahrzeuge und Reduktion der Schadstoffemissionen " (ICMA, 2016).
- Grüne Kommunalanleihen für nachhaltige Verkehrsprojekte könnten für Investoren interessant sein, die nicht vordergründig an Investitionen in Kommunalanleihen interessiert sind oder es Bürgern ermöglichen, in nachhaltige Mobilitätsprojekte in ihrer eigenen Region zu investieren.

Kurzbeschreibung

Auf den Finanzmärkten wird eine Anleihe als Schuldtitel eingestuft, der es dem Herausgeber ermöglicht, Kapital von Investoren zu erhalten. Der Ausgeber einer Anleihe schuldet dem Anleger eine Verbindlichkeit, von der er am Fälligkeitstermin Zinsen zahlen und/oder das Kapital zurückzahlen muss. Aufgrund der festen Renditen haben Anleihen im Allgemeinen ein niedrigeres Risikoprofil im Vergleich zu Aktieninstrumenten. Dies macht Anleihen attraktiver für institutionelle Anleger, die sich für konstante Erträge über einen bestimmten Investitionszeitraum interessieren.

Abbildung 2: Grüne Kommunalanleihen

Grüne Kommunalanleihen unterscheiden sich von gewöhnlichen Anleihen, weil sie ausschließlich zur Finanzierung von Klimaschutzprojekten eingesetzt werden können. Dies schließt nachhaltige Mobilitätsinitiativen sowie Projekte ein. Kommunalanleihen sind Schuldverschreibungen/Schuldtitel, die von nationalen Regierungen, lokalen Behörden, Gebietskörperschaften oder anderen staatlichen Stellen zur Finanzierung neuer Projekte sowie des operativen Tagesgeschäftes herausgegeben werden.

Investoren werden von grünen Kommunalanleihen wegen ihrer strengen Sorgfaltspflicht (Due Diligence) und Transparenz angezogen. Der Herausgeber von grünen Kommunalanleihen unterliegt strikten Regeln und muss den Investoren nachweisen, wie umweltfreundlich und ökologisch, die Projekte sind. Grüne Kommunalanleihen sind besonders attraktiv für Investoren, die Entscheidungen auf der Basis von ESG-Kriterien[2] treffen, eine Umweltagenda betreiben und/oder eine separate Vermögensklasse für klimafokussierte Investitionen haben (Reichelt, 2010). Käuferinnen und Käufer von grünen Kommunalanleihen sind private und öffentliche Investoren, Pensionskassen und Versicherungsgesellschaften.

Hintergrund

Die ersten grünen Kommunalanleihen wurden durch die Europäische Investitionsbank im Jahr 2007 und durch die Weltbank im Jahr 2008 emittiert. Andere multilaterale Entwicklungsbanken, private Unternehmen und nationale Regierungen sind in den Markt eingetreten.

Der globale Markt für grüne Kommunalanleihen hat in den letzten Jahren eine schnelle Entwicklung erfahren, als Reaktion auf die gestiegene Aufmerksamkeit der Investoren. Das Gesamtausgabevolumen stieg um das Zehnfache von drei Milliarden Dollar im Jahr 2012 auf 35 Milliarden Dollar im Jahr 2014 (Climate Bond Initiative, 2017). 2016 war der Markt für Grüne Anleihen 118 Milliarden Dollar wert (Climate Bonds Initiative, 2016).

Der Verkehrssektor dominieren den Markt für Umweltanleihen, wobei 71% auf CO_2 arme Verkehrsprojekte entfallen, die überwiegend auf Aktivitäten großer, staatlich gestützter Eisenbahnunternehmen beruhen (Climate Bond Initiative, 2017). Allerdings ist nur ein Bruchteil dieser Anleihen explizit als “grüne Kommunalanleihen“ gekennzeichnet.

Die Grundsätze des grünen Anleihemarktes (Green Bond Principles; GBP), die von der International Capital Market Association (ICMA) entwickelt wurden, sind eine freiwillige Anleitung und Orientierungshilfe für den Anleihemarkt. Die GBP sehen explizit verschiedene Kategorien des sauberen Verkehrs als förderfähige grüne Projekte, wobei Elektromobilität, Hybridantrieb, ÖPNV, Bahn, nicht-motorisierter Verkehr, multimodaler Transport und Infrastruktur für saubere Fahrzeuge und weitere Strategien zur Reduktion der Schadstoffemissionen besonders relevant sind (ICMA, 2016).

Grüne Kommunalanleihen

Grüne Kommunalanleihen ähneln in vielerlei Hinsicht den gewöhnlichen Kommunalanleihen. Der entscheidende Unterschied ist, dass sie emittiert werden, um Projekte zu finanzieren, die sich dem Klimaschutz widmen.

Die ersten „grünen“ Kommunalanleihen, wurden im Jahr 2012 durch die französischen Regionen Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais und Provence-Alpes-Côte d’Azur ausgegeben. Seitdem sind Kommunen aus der ganzen Welt in den Markt eingetreten und machen heute einen bedeutenden Anteil des Marktes für grüne Kommunalanleihen aus. Seit 2012 haben nichtamerikanische Kommunen/Städte/Regionen über sechs Milliarden Dollar an grünen

[2] ESG-Kriterien: Environmental, Social and Governance, also Kriterien in Bezug auf Umwelt, Soziales und gutes Management

Kommunalanleihen ausgegeben. Hierzu gehören Anleihen von Île-de-France, Göteburg, Stockholm Lans Landsting und andere.

US-amerikanische Anleihen wurden bereits in den frühen 1990er Jahren verwendet, um groß angelegte, kapitalintensive Verkehrsprojekte und Betriebsausgaben von Bundesstaaten und Städten zu finanzieren. Schätzungen gehen davon aus, dass sich der gegenwärtige Gesamtwert der ausgegebenen US- Kommunalanleihen auf etwa 3,7 Billionen Dollar beläuft. Seit 2013 ist ein starkes Wachstum des Marktes zu Verzeichnen. Im Jahr 2014 wurden für etwa 2,5 Milliarden Dollar Anleihen verkauft (Green City Bonds Coalition, 2017).

Attraktivität von grünen Kommunalanleihen

- Grüne Kommunalanleihen sind attraktiv für Investoren, die eine stabile Rendite erhoffen und zeitgleich grüne Projekte fördern möchten. Das ist besonders interessant für Investoren, die ESG- Kriterien in ihre Investmentanalyse einfließen lassen.
- Grüne Kommunalanleihen regen Investitionen in nachhaltige Verkehrsprojekte an wie Elektromobilität, Hybridantrieb, ÖPNV, Bahn, nicht-motorisierter Verkehr, multimodaler Transport, Infrastruktur für saubere Fahrzeuge und Reduktion der Schadstoffemissionen.
- Investoren schätzen die Transparenz von grünen Kommunalanleihen.
- Grüne Kommunalanleihen, die für nachhaltige Verkehrsprojekte ausgegeben werden, können Investoren anziehen, die normalerweise nicht an Investitionen in Kommunalanleihen interessiert sind.
- Bürger können in grüne Kommunalanleihen investieren, um nachhaltige Mobilitätsprojekte in ihrer Region zu fördern.
- Sie können zur Finanzierung oder Kofinanzierung größerer Projekte und deren Betriebsausgaben genutzt werden.
- Grüne Kommunalanleihen können zur Bündelung kleinerer grüner Projekte verwendet werden, um deren Umfang und Attraktivität für Investoren zu erhöhen.
- Die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen kommunalen Abteilungen zum Zwecke der Ausgabe von grünen Kommunalanleihen könnte einen zusätzlichen Nutzen für die Kommunalbehörden haben. Dies ist vor allem auch dann hilfreich, wenn das Ziel darin besteht, die Kommunalverwaltung stärker auf das Thema Nachhaltigkeit auszurichten.

Herausforderungen und Risiken

Der Markt für Kommunalanleihen im Allgemeinen aber auch der Markt für grüne Kommunalanleihen für nachhaltige Verkehrsprojekte, steht vor einer Reihe spezifischer Herausforderungen, darunter:

- Fehlen von Standards und einer allgemeingültigen Definition;
- Mangel an Informationen und Marktkenntnissen auf Seiten lokaler Behörden, nationaler Regierungen und Investoren;
- Fehlen eines klaren Risikoprofils bei bestimmten grünen Investitionen (Cochu, Annica et al, 2016)
- Subnationale Regierungen, wie z.B. Stadtverwaltungen, haben im Allgemeinen niedrigere Kreditratings als nationale Regierungen, da ihr Ausfallrisiko höher angesehen wird. (Cantú and Liu, 2010)

- Lokalen Behörden fehlt häufig die gesetzliche Grundlage, um Zugang zum Anleihemarkt zu erhalten. Hier wären nationale Regierungen gefragt, neue Gesetze zu erlassen, die die Ausgabe von grünen Kommunalanleihen erlauben;
- Die Kosten für die Ausgabe von grünen Kommunalanleihen können beträchtlich sein (bis zu 50.000 US$);
- Die Ausgabe grüner Kommunalanleihen verlangt Kapazitäten und Fachwissen, über die kleine und mittelgroße kommunale Behörden oft nicht verfügen;
- Aufgrund der verbundenen Kosten, des benötigten Know-Hows und der benötigten Ressourcen eher für mittlere und große als für kleine Städte geeignet.

Error! Reference source not found. zeigt mögliche Risiken, denen KMS gegenüberstehen, wenn sie versuchen, grüne Kommunalanleihen zur Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten zu nutzen. Es werden ebenso potenzielle Mitigationsmaßnahmen genannt, um das Risiko zu verringern.

Risiken	Migrationsmaßnahmen
• Der kleinere Umfang der Projekte und die geringere Größe der Stadtverwaltungen können Hindernisse sein, wenn es darum geht Investoren anzuziehen.	• KMS könnten ein „Club- oder gebündeltes Emissionskonzept" nutzen indem eine Anleihe im Namen verschiedener Kommunen herausgegeben wird.
• Invesionen in grüne Anleihen müssen der Ausgabe grüner Kommunalanleihen entsprechen, d.h. die Nachfrage nach der Anleihe sollte dem Angebot entsprechen.	• Steueranreize und Steuerbefreiungen für Investoren • Bonitätsverbesserung
• Viele Kommunen haben kein Investment-Grade-Rating oder nur eine geringe Kreditwürdigkeit.	• Zusammenarbeit mit nationalen Regierungen, könnte Garantien beinhalten • Bonitätsverbesserung
• Erkennbares Ausfallrisiko	• Bonitätsverbesserung • Öffentliche Körperschaften können das Risiko mit Investoren teilen

Tabelle 2: Risiken für KMS

Kosten und Kapazitätsanforderungen

Im Vergleich zu konventionellen Anleihen haben grüne Kommunalanleihen zusätzliche Transaktionskosten zu verzeichnen, weil die Emittenten die Projekte verfolgen müssen, um sicherzustellen, dass die Erlöse angemessen verwendet werden. Dazu gehört bspw. die Feststellung, ob ein Verkehrsprojekt als umweltfreundlich eingestuft werden kann. Die Verwendung der Einnahmen zu überwachen und Informationen an die Investoren weiterzugeben bedeutet zusätzlichen Aufwand. Die Ausgabe grüne Kommunalanleihen kann also in verschiedener Hinsicht zusätzliche Arbeit für kommunale Angestellte bedeuten.

Wird die Überprüfung der Einschätzung der Konformität der Kommunalanleihen mit dem „Grünen Kriterien" von Dritten durchgeführt, entstehen zusätzliche Kosten. Die Climate Bond Initiative schätzt die Kosten eines unabhängigen Gutachtens auf etwa 10.000 bis 50.000 US$ (ca. 8.000 - 42.000 Euro).

Eine Stadtverwaltung könnte auch die Entwicklung eines Rahmenplans für grüne Kommunalanleihen für förderungswürdige Projekte in Erwägung ziehen, was zusätzliche Investitionen in Zeit und Ressourcen erfordern würde. Idealerweise müsste dieser Rahmenplan von externen Stellen geprüft werden, was wiederum mit zusätzlichen Ausgaben verbunden ist.

Für ein einmaliges Projekt ist eine Überprüfung durch Dritte in der Regel günstiger als die Entwicklung eines Rahmenplans für grüne Anleihen. Gemeinden, die zur Deckung von größerem Teilen ihres Budgets für nachhaltige Mobilität langfristig auf grüne Kommunalanleihen setzen wollen, sollten jedoch in Erwägung ziehen, in einen entsprechenden Rahmenplan zu investieren.

Erfolgsbilanz

Während multilaterale Entwicklungsbanken immer noch Haupttriebkräfte des grünen Anleihemarktes sind, werden nationale und lokale Behörden zu immer wichtigeren Akteuren und heben den Markt auf eine neue Ebene. Eine wachsende Zahl an Kommunen und subnationalen Regierungen beschaft Finanzmittel durch Ausgabe grüner Kommunalanleihen. Kommunen sind gegenwärtig der zweitgrößte Ausgeber von grünen Kommunalanleihen mit 15% Anteil an den Gesamtemissionen (Cochu et al., 2016).

Grüne Kommunalanleihen werden zur Finanzierung einer ganzen Reihe von Projekten genutzt. Der Verkehr stellt dabei eher einen relativ kleinen Bereich am Markt dar, der jedoch stetig wächst.

Toyotas Ausgabe von Anleihen zur Finanzierung von Elektroautos und energieeffizienten Fahrzeugen im Jahr 2014 war die erste grüne Anleihe, ausschließlich für den Bereich Verkehr. Seitdem sind Verkehrsbetriebe wie Transport for London (2015), New York Metropolitan Transportation Authority (MTA, 2016) und lokale Gemeinden wie der Rat der Stadt Paris (Conseil de Paris) in den Markt eingestiegen.

Fallstudien

New York MTA (Metropolitan Transportation Authority), USA

Die Verkehrsbehörde der Metropolregion New York hat im Februar 2016 grüne Anleihen in Höhe von 782 Mio. USD ausgegeben. Die Anleihen sind zertifiziert nach dem Climate Bonds Standard. Mit diesen Einnahmen wird die Erneuerung und Erweiterung der Bahninfrastruktur im Ballungsraum New York City finanziert. Die Anleihen waren besonders bei lokalen Kleinanlegern gefragt und haben sich als sehr erfolgreicher Mechanismus erwiesen.

Puget Sound (Meerenge im Bundesland Washington), USA

Die Gemeinde Puget Sound im US-Bundesstaat Washington hat die größte kommunale Grünanleihe aller Zeiten ausgegeben. Diese belief sich im Jahr 2015 auf insgesamt 943 Millionen Dollar. Die Anleihe wird zur Finanzierung öffentlicher Verkehrsinvestitionen einschließlich Eisenbahn-, S-Bahn- und Busverkehrsdienstleistungen für die Region Seattle genutzt.

Municipality Finance (kommunale Finanzierung), Finnland

Im September 2016 wurde die Municipality Finance Plc (MuniFin) zum ersten finnischen Anbieter von internationalen grünen Anleihen. Insgesamt wurden grüne Anleihen in Höhe von 500 Millionen US-Dollar ausgegeben, die zur Finanzierung umweltfreundlicher Projekte im öffentlichen Sektor in Finnland eingesetzt werden.

Council of Paris, Rat der Stadt Paris, Frankreich

Im Jahr 2015 gab der Rat der Stadt Paris (Conseil de Paris) grüne Anleihen im Wert von 300 Millionen EUR aus. Die Mittel werden zur Verbesserung des Verkehrssystems verwendet, primär um den CO2-Ausstoß zu reduzieren und die Energieeffizienz zu steigern. Die Mittel werden zur Förderung aktueller aber auch künftiger Projekte genutzt. Die Refinanzierung von abgeschlossenen Projekten hingegen wurde ausgeschlossen. Die Stadt wird jährlich über die Verwendung der Mittel und die Ergebnisse ausgewählter Projekte berichten, wobei ESG-Kriterien Anwendung finden (Cochu, Annica et al, 2016).

Transport for London (TfL), UK

TfL ist der städtische Verkehrsbetrieb Londons und verantwortlich für die Überwachung der Investitionen und den Betrieb des Verkehrssystems im Großraume London. TfL begann im Jahr 2015 mit der Ausgabe von grünen Kommunalanleihen, die die Finanzierung von Projekten unterstützen sollen, welche sich in fünf grüne Projektkategorien (TfL, 2015) gliedern. Die Initiative trägt dazu bei, die Ziele des betrieblichen Umweltrahmens von TfL zu unterstützen, der darauf abzielt, die Luftverschmutzung in der Stadt zu reduzieren und sich auf mögliche Auswirkungen des Klimawandels vorzubereiten.

Grüne Kommunalanleihen und KMS

Die Erkenntnis wächst, dass grüne Kommunalanleihen zur Finanzierung von Europas Klima- und Umweltzielen beitragen (European Commission - Press release, 2016). Außerdem kann der Einsatz grüner Kommunalanleihen zur Finanzierung eines nachhaltigen Verkehrs und einer nachhaltigen Mobilität eine Reihe von Vorteilen für KMS bieten.

- Grüne Kommunalanleihen ermöglichen es den Kommunen, ihre Investitionsbasis zu erweitern und zu diversifizieren. Durch grüne Kommunalanleihen können Investoren angezogen werden, die sonst möglicherweise eine Beteiligung am Markt für Kommunalanleihen ablehnen würden. Dies schließt Investoren und Einzelpersonen ein, die ESG-Kriterien in ihre Investitionsentscheidungen einbeziehen, aber auch Investmentfonds mit Klimamandat und andere institutionelle Investoren, die Einnahmen generieren und gleichzeitig ökologische Initiativen fördern wollen.

- Grüne Kommunalanleihen können das Engagement einer Stadt in Bezug auf eine langfristige nachhaltige Mobilität verstärken und gleichzeitig den Bewohnern die Möglichkeit bieten, in nachhaltige Verkehrsprojekte in ihren eigenen Gemeinden zu investieren.
- Die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Behörden innerhalb einer Kommune (insbesondere zwischen den Bereichen Finanzen, Verkehr und Umwelt) und verschiedenen Regierungsebenen (national, regional, kommunal) kann gestärkt werden.
- Langfristig könnte die erhöhte Verfügbarkeit grüner Finanzmittel möglicherweise zu einer stärkeren internen Fokussierung auf nachhaltige Mobilitätsprojekte führen (Green City Bonds Coalition, 2017).
- Kommunale Grünanleihen können den Mangel an Kapital ausgleichen, das kleine und mittlere Stadtregierungen zur Finanzierung klimafreundlicher Infrastruktur benötigen.

Die „Climate Bonds Initiative-Taxonomie“ (Climate Bond Initiative, 2017) identifiziert folgende Vermögenswerte und Programme, die sich für grüne Anleihen eignen. Für KMS sind die wichtigsten Programme:

- Systemverbesserungen, die die Effizienz des bestehenden Netzwerks verbessern;
- Alle Arten des ÖPNV, insbesondere städtische Schnellbus- und Bahnsysteme (BRT) und die damit verbundene Infrastruktur;
- Alternative (kohlenstoffarme) Betankungsinfrastruktur (z.B. Ladestationen);
- Neue und innovative Lösungen für den ÖPNV wie Seilbahnen und Schwebebahnen;
- Technologien, die Veränderungen des Mobilitätsverhaltens der Bürger anregen (Mitfahrgemeinschaften, Bike-Sharing Systeme etc.);
- Bessere Integration der verschiedenen Verkehrsarten

Leitfaden für die Ausgabe grüner Kommunalanleihen

Die Climate Bonds Initiative arbeitet gemeinsam mit anderen Organisationen, z.B. C40 Cities and Ceres (umfasst 90 der größten Städte der Welt), um Leitlinien zu entwickeln, die die Ausgabe grüner Kommunalanleihen unterstützen. Im Folgenden werden die grundlegenden Schritte für die Ausgabe grüner Kommunalanleihen für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte erläutert:

Schritt 1: Ermittlung geeigneter, grüner und nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte

Schritt 2: Organisation einer unabhängigen Fremdprüfung

Schritt 3: Einführung eines Verfahrens zur Kontrolle und Berichterstattung

Schritt 4: Ausgabe grüner Kommunalanleihen

Schritt 5: Überwachung und Kontrolle der Verwendung der Mittel und jährliche Berichterstattung

Schritt 1: Ermittlung geeigneter, grüner, nachhaltiger Verkehrs- & Mobilitätsprojekte

Die von ICMA (International Capital Market Association) entwickelten Leitlinien enthalten Kategorien für förderfähige Projekte und bieten Emittenten eine Orientierungshilfe hinsichtlich der Ausgabe von vertrauenswürdigen und erfolgreichen grünen Kommunalanleihen (ICMA, 2017).

Die Climate Bonds- Initiative hat ebenfalls ein Hintergrundpapier erstellt, das Förderfähigkeitskriterien für kohlenstoffarmen Verkehr umreißt. Das Dokument gibt Kriterien zur Zertifizierung von kohlenstoffarmen und nachhaltigen Verkehrsprojekten und und Einrichtungen (Climate Bond Initiative, 2017).

Schritt 2: Planung und Organisation einer unabhängigen Fremdprüfung

Interessenten, die in grüne Kommunalanleihen investieren möchten, benötigen die Sicherheit, dass ihre Investitionen tatsächlich in grüne Projekte fließen. Daher sollten Städte, die die Ausgabe grüner Kommunalanleihen in Betracht ziehen, unabhängige Fremdprüfungen in Betracht ziehen, um für Vertrauen in die geförderten Projekte zu sorgen. Zur Zertifizierung können die Climate Bond Standards genutzt werden. Experten für Kommunalanleihen können bei der Identifizierung grüner Anlagemöglichkeiten und Projekte ebenfalls hilfreich sein und lokalen Behörden bei Schritt 1 unterstützen.

Schritt 3: Einführung von Verfahren zur Kontrolle und Berichterstattung

Transparenz und vollständige Offenlegung der Mittelverwendung spielen eine wichtige Rolle bei grünen Kommunalanleihen. Der Emittent muss Verfahren zur Kontrolle und Berichterstattung über die Verwendung der Mittel vorsehen. Kontrolle und Berichterstattung sind notwendig, um den Investoren glaubhaft zu machen, dass alle Einnahmen in grüne Projekte fließen.

Schritt 4: Ausgabe einer grünen Kommunalanleihe

Die Schritte zur Ausgabe von grünen Kommunalanleihen sind ähnlich den Schritten bei der Ausgabe üblicher Anleihen:

- Zusammenarbeit mit einer Bank oder einem Berater, um die Anleihe zu strukturieren
- Ausgabepreis und Vermarktung der grünen Kommunalanleihe.

Schritt 5: Kontrolle der Verwendung der Einnahmen und jährliche Berichterstattung

Ein Bericht mit Details zur Verwendung der Mittel sollte öffentlich gemacht werden. Dieser Bericht sollte die Verwendung der Einnahmen überprüfen und die Auswirkungen auf die Umwelt hervorheben. Berichte sollten öffentlich verfügbar und leicht zugänglich sein wie z.B. auf der Webseite der emittierenden Kommune (Green City Bonds Coalition, 2017).

Zusätzliche Empfehlungen für KMS

- Kleine und mittelgroße Städte (KMS), denen das entsprechende Fachwissen und die Kapazitäten zur Ausgabe grüner Kommunalanleihen fehlen, könnten sich Partner suchen, bwpw. andere Kommunen und/oder die nationale Regierung.
- Eine abteilungsübergreifende Zusammenarbeit in der Kommunalverwaltung ist ein entscheidender Faktor für den Erfolg. So muss die Finanzabteilung eng mit den Abteilungen für Verkehr und Umwelt zusammenarbeiten. Dies könnte zu einer echten Herausforderung für die kommunale Verwaltung werden, da diese Art der Zusammenarbeit hier meist noch keine gängige Praxis ist.
- Subnationale Regierungen wie Stadtverwaltungen haben generell eine geringere Bonität als nationale Regierungen, weil ihr Ausfallsrisiko höher bewertet wird (Cantú and Liu, 2010). Daher sollten Formen der Zusammenarbeit mit nationalen und regionalen Behörden in Betracht gezogen werden, um das Risiko für Investoren zu senken.

KMS können die Attraktivität grüner Kommunalanleihen erhöhen, indem offenkundige Risiken potenziellen Investoren mitgeteilt werden.

Steueranreiz

Steueranreize können Investitionen in grüne Kommunalanleihen befördern, ohne dass dies große Auswirkungen auf öffentliche Mittel hat. Steueranreize können auch die Kosten der Investoren reduzieren und somit die Attraktivität grüner Kommunalanleihen erhöhen. Einige nationale Regierungen, bspw. die der USA, haben Steuerbefreiungen für Kommunalanleihen etabliert. Mehr als 80% des Marktes für US-Kommunalanleihen sind steuerbefreit (Dai (Lily), Weihui et al, 2016). Die Zinserträge auf US-Kommunalanleihen sind von der Einkommenssteuer befreit (Jason Appleson, Eric Parsons, 2012). Dies erklärt, warum bis zu 50% der US-Kommunalanleihen von Privatpersonen erworben werden (Climate Bonds Initiative, 2016).

Dieser Anreiz kann auch auf grüne Kommunalanleihen übertragen werden, die von europäischen KMS emittiert werden, um nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätspläne zu finanzieren. Allerdings muss dafür der notwendige Rechtsrahmen vorhanden sein bzw. geschaffen werden und dies betrifft die lokale, regionale, nationale und europäische Ebene.

Bonitätsverbesserung

Die mit umweltfreundlichen Verkehrs- und Mobilitätsprojekten verbundenen höheren Investitionsrisiken können institutionelle Investoren abschrecken. Zur Verbesserung der Kreditwürdigkeit kommen Finanzierungsmethoden zum Einsatz, die darauf abzielen, das Risiko für Investoren zu senken. Dazu gehört die Teilung von Investitionsrisiken mit Investoren, um das Risiko-Rendite-Profil zu verbessern und grüne Anleihen finanziell wettbewerbsfähig zu machen. Eine Bonitätsverbesserung kann dazu beitragen, ein breiteres Spektrum von Projekten und Kommunen (Emittenten) für Investoren attraktiver zu machen.

Transparenz

Um das Vertrauen von Investoren zu erhöhen, können Städte unabhängige Fremdprüfungen zur Validierung des wahren GRÜNEN Charakters potenzieller grüner Projekte durchführen lassen. Die Überprüfung kann als “second opinion model” (Einholen einer Zweitmeinung) oder

als Verifikation gegenüber bestehenden Standards erfolgen. Im Fall des Einholens eines Zweitgutachtens geht es um ein externes Gutachten zu den Rahmenbedingungen der grünen Anleihe für förderfähige Projekte und um den Prozess der Berichterstattung zur Verwendung der Mittel. Beim Verifikationsmodell überprüfen unabhängige Fremdprüfer die Erfüllung von Standards wie z.B. der Climate Bonds Standards.

Zusammenfassung

Grüne Kommunalanleihen sind ein tragfähiger Finanzierungsmechanismus, der zur nachhaltigen Mobilitätsagenda europäischer KMS beitragen kann. Lokale Behörden werden zu immer wichtigeren Akteuren auf dem Markt für grüne Kommunalanleihen und eine steigende Zahl von Kommunen und subnationalen Regierungen beschaffen auf dies Art finanzielle Mittel.

KMS stehen einigen potentiellen Herausforderungen gegenüber, so handelt es sich bei ihren Projekten eher um kleinere Projekte, zudem haben sie häufig nur ein geringes Investment-Grade- Credit- Rating (Anlagebonitätsbewertung) und ein erhöhtes Ausfallrisiko. Diese Herausforderungen können minimiert werden, bspw. durch Kooperation mit anderen Kommunen und eine gebündelte Ausgabe der Anleihen, durch Schaffung von Steuervergünstigungen für Investoren sowie Methoden zur Bonitätsverbesserung, aber auch indem mögliche Investitionsrisiken durch die Kommunen klar benannt werden.

Verglichen mit herkömmlichen Anleihen verursachen grüne Kommunalanleihen zusätzliche Transaktionskosten aufgrund der hohen Anforderungen an Kontrolle und Berichterstattung.

Trotz der Herausforderungen und zusätzlichen Kosten können grüne Kommunalanleihen signifikante Vorteile für KMS bieten und den Zugang zu neuen Einnahmequellen zur Finanzierung einer klimafreundlichen Mobilität eröffnen. Grüne Kommunalanleihen können privates Kapital und Investoren anziehen, die ansonsten eher geringes Interesse an kommunalen Anleihen haben. Gleichzeitig haben Bürger die Möglichkeit, in nachhaltige Mobilitätsprojekte ihrer Kommune zu investieren. Langfristig gesehen könnte die zunehmende Verfügbarkeit grüner Finanzmittel zu einem stärkeren Fokus auf nachhaltige Mobilitätsprojekte führen und eine erweiterte bzw. verbesserte Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Behörden innerhalb einer Kommune sowie zwischen unterschiedlichen Kommunen fördern.

Weitere Informationen

How to Issue a Green Muni Bond: The Green Muni Bond Playbook

https://www.climatebonds.net/files/files/Green City Playbook.pdf

City of Gothenburg - Green Bond framework

http://finans.goteborg.se/en/greenbonds/green-bond-framework/

The Green Bond Principles (GBP), 2017

https://www.icmagroup.org/assets/documents/Regulatory/Green-Bonds/GreenBondsBrochure-JUNE2017.pdf

Climate Bonds Standard

https://www.climatebonds.net/files/files/Climate%20Bonds%20Standard%20v2_1%20-%20January_2017.pdf

Referenzen

Cantú, O. and Liu, L., 2010. 'Subnational Debt Finance: Make it Sustainable', *Subnational Debt Finance: Make it Sustainable*, pp. 219–237.

Climate Bond Initiative, 2017. 'Low Carbon Land Transport and the Climate Bonds Standard'.

Climate Bonds Initiative, 2016. 'Bonds and Climate Change - The state of the market in 2016', *Bonds and Climate Change*, p. 20. Available at: www.climatebonds.net.

Cochu, Annica; Glenting, Carsten; Hogg, Dominic; Georgiev, Ivo; Skolina, Julija; Eisinger, Frederik; Jespersen, Malene; Agster, Rainer; Fawkes, Steven; Chowdhury, T. 2016. *Study on the potential of green bond finance for resource-efficient investments*. doi: 10.2779/234777.

European Commission - Press release, 2016. *Green bonds: New study shows extraordinary growth and signals potential in financing Europe's climate and environment goals*.

Green City Bonds Coalition, 2017. *How to Issue a Green Muni Bond: The Green Muni Bond Playbook*. Available at: https://www.climatebonds.net/files/files/Green City Playbook.pdf.

ICMA, 2016. *Green Bond Principles*.

ICMA, 2017. 'The Green Bond Principle 2017', (309), pp. 1–4. doi: 10.13427/j.cnki.njyi.2017.02.043.

Jason Appleson, Eric Parsons, A. H., 2012. *The Untold Story of Municipal Bond Defaults*. Available at: http://libertystreeteconomics.newyorkfed.org/2012/08/the-untold-story-of-municipal-bond-defaults.html (Accessed: 16 May 2016).

Reichelt, H., 2010. 'Green bonds: a model to mobilise private capital to fund climate change mitigation and adaptation projects Climate change is a problem of global proportions', p. 8.

TfL, 2015. *Framework for a TfL Green Bond*. London.

Weihui, B. D. (Lily), Sean, K. and Sonerud, 2016. *Roadmap for China : Using green tax incentives and credit enhancements to scale green bonds*. Available at: https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/greening-securitisation-tax-incentives-credit-enhancements-green-bonds-en.pdf.

Glossar

Anleihe – Eine Schuldverschreibung oder Wertpapier; ein Investor bietet einer juristischen Person/Organisation Finanzmittel im Sinne eines Darlehens für einen definierten Zeitraum zu einem festgelegten Zinssatz.

Bonität – Einschätzung des Kreditrisikos eines Kreditnehmers, um die Rückzahlung der Schulden zu prognostizieren

Grüne Anleihe – Eine Anleihe/Schuldverschreibung/Wertpapier kann als „grün“ bezeichnet werden, wenn sie mit ökologischen und nachhaltigen Projekten, Waren oder Dienstleistungen in Verbindung steht

Kommunalanleihen – Schuldverschreibungen, die von Staaten, Städten, regionalen Körperschaften und anderen staatlichen Stellen emittiert werden, um tägliche Zahlungsverpflichtungen zu finanzieren und um Kapitalprojekte/Investitionsprojekte zu fördern

Anlage C.3 Crowdsourcing / Civic Crowdfunding

Schlüsselmerkmale

- Ein alternatives Finanzierungsmodell, das Mikrofinanzierung und Crowdsourcing nutzt, um kommunale Projekte mit gesellschaftlich-sozialer Wirkung zu finanzieren.
- Projektinitiatoren sind meist Privatpersonen, die ihre Ideen entwickeln und auf Internetplattformen publizieren um dort finanzielle Unterstützung von anderen Personen zu erhalten. Die Plattformen wickeln zudem die finanziellen Transaktionen des Crowdsourcing ab, was natürlich zur Transparenz beiträgt und Sicherheit schafft.
- Regierungen machen zunehmend Gebrauch von 'Match-Funding' (Komplementär- oder Co-Finanzierung), wo sie Fördermittel für Projekte bereitstellen, an denen sich bereits viele Menschen per Crowdsourcing beteiligt haben.
- Crowdsourcing ist hervorragend geeignet für die Finanzierung kleinerer Projekte, die von sozialer Bedeutung sind, d.h. es besteht ein großes Potential zum Crowdsourcing in kleinen und mittelgroßen Städten.
- Es gibt drei Arten des Crowdfunding, die besonders gut für städtische Projekte geeignet sind: basierend auf Spenden/Schenkungen, basierend auf Prämien/Boni und basierend auf Gemeinschaftsanteilen.

Kurzbeschreibung

Crowdsourcing bzw. Civic Crowdfunding, auch bekannt als 'öffentliche Subskription', beruht auf den vier Hauptkonzepten: Crowdsourcing (Auslagerung traditioneller Teilaufgaben an eine Gruppe freiwilliger User um gemeinsam ein Projektziel zu erreichen), Crowdfunding (Mikrofinanzierung durch eine unbestimmte Menge an Personen), das Internet (Onlineplattformen zur Bekanntmachung der Projekte und zum einsammeln von Geldern), und dem Fokus auf soziale Wirkungen (Civic and Social Impact Focus, FCC, 2017).

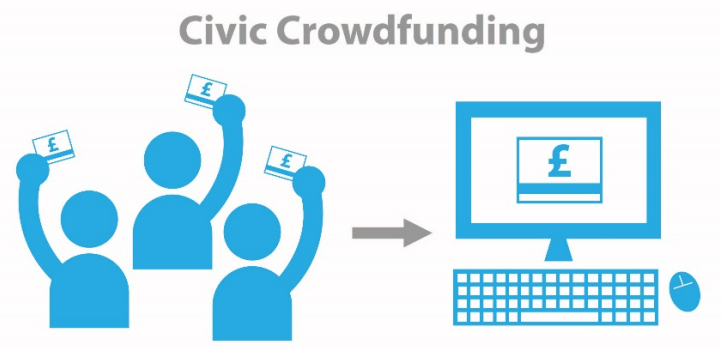


Abbildung 3: Crowdsourcing / Civic Crowdfunding

Lokale Behörden nutzen zunehmend Civic Crowdfunding Plattformen, um Bürger zu unterstützen und mit einer Co-Finanzierung ihre Initiativen bei der Entwicklung von kommunalen Projekten zu fördern.

Hintergrund

Früher bekannt als 'öffentliche Subskription' ist das Crowdfunding kommunaler Projekte bzw. Bürgerprojekte kein neues Phänomen. Viele Statuen und Denkmäler in Großbritannien und

den USA wurden beispielsweise mittels Crowdfunding gefördert. Ein prominentes Beispiel dafür ist die Freiheitsstatue, deren Granitsockel mittels Crowdfunding finanziert wurde, da weder der US-Kongress noch die Stadt New York für dessen Finanzierung aufkommen konnten. Um den Kauf des Granits zu ermöglichen, hatte ein Zeitungsverleger im Jahr 1884 eine sechsmonatige Kampagne gestartet, die 100.000$ von 120.000 Spenderinnen und Spendern einbrachte.

Im 21. Jahrhundert haben Online-Plattformen wie Indiegogo und Kickstarter moderne Formen des Crowdfunding bekannt gemacht. Hierüber werden Gelder für Projekte und Produkte online als Alternative zu traditionellen Investitionsmechanismen generiert. Civic Crowdfunding hat sich als Teilbereich des Online-Crowdfunding entwickelt und bietet einen Weg für Bürgerinnen und Bürger, ihre eigenen kommunalen Projekte und Dienstleistungen zu entwickeln und zu finanzieren. Initiativen des Civic Crowdfunding sind in der Regel kleiner und haben einen stärkeren lokalen Bezug als Projekte, die von den jeweiligen Gemeindeverwaltungen initiiert und umgesetzt werden. Im Bereich Verkehr konzentrieren sich Civic Crowdfunding Projekte vor allem auf Initiativen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

Es gibt drei allgemeine Arten des Crowdfunding, die für Civic Crowdfunding geeignet sind:

- Spendenbasiert – Projektunterstützer spenden Geld, ohne eine direkte Gegenleistung zu erhalten.
- Reward-basiert – auch als Crowdsupporting bezeichnet; das gesammelte Geld wird nicht an die Geldgebenden zurückgezahlt. Es wird von der Crowd (unbestimmte Zahl von Personen) einer Einzelperson oder einem Unternehmen zur Unterstützung eines Produkts gegeben. Investoren erhalten Gegenleistungen (Produkte, Gooddies) zum Dank. Ein Beispiel ist die über Crowdfunding finanzierte Luchtsingel-Fußgängerbrücke in Rotterdam. Die Namen der Investoren sind für eine Spende ab 25 EUR an der Brücke angebracht.
- Community Shares – Gemeinschaftsaktien sind eine Form ‘abrufbarer Anteile’; man kann Anteile an kommunalen Projekten erwerben. Diese Art von Crowdfunding wird am häufigsten von sozialen Unternehmen, Genossenschaften und gemeinnützigen Vereinen durchgeführt. Sie unterliegen strengen Regeln und nutzen Asset Locks, um Spekulationen und Wertsteigerungen zu verhindern (Future Cities Catapult (FCC), 2017).

Weitere, aber nicht so populäre Formen des Civic Crowdfunding sind die eigenkapitalbasierte Finanzierung (equity-based) und die Einnahmenteilung, die traditionelle Investitionen und den Kauf von Wertpapieren ermöglichen. Sie sind weniger verbreitet, weil sie strengeren Regulierungen unterliegen und weil landläufig die Meinung herrscht, dass soziale Unternehmen keine finanziellen Spekulationen und Beteiligungen zulassen sollten.

Co-Finanzierung (Match-funding)

Europaweit nutzen immer mehr institutionelle Geldgeber (besonders lokale Behörden) sowie private Hilfsorganisationen und Unternehmen Civic Crowdfunding-Plattformen um Projekte anzuregen und diese zu (co)-finanzieren. Häufig basieren diese Aktivitäten auf dem sogenannten „Match-Funding”, einem Mechanismus bei dem Behörden und Institutionen einen bestimmten Prozentsatz eines Projekts zu finanzieren. Häufig definieren sie hierfür im Vorfeld Kriterien, die ein Projekt erfüllen muss, um eine Finanzierung zu erhalten.

Sie erwarten zudem vom Projektinitiator, dass ein großer Teil der benötigten Mittel von der „Crowd“ aufgebracht wird. Diese Form der Zusammenarbeit ist eine interessante Entwicklung im Bereich des Civic Crowdfunding, die Bottom-Up-Ideen und kleine Spenden der Crowd mit einer Top-Down-Finanzierung durch eine Institution kombiniert (FCC, 2017).

Attraktivität von Crowdsourcing / Civic Crowdfunding

- Crowdfunding eignet sich gut für kleinere soziale Projekte mit kurzer Laufzeit, bei denen Auswirkungen relativ schnell sichtbar werden.
- Der Finanzierungsmechanismus bietet eine Alternative zu den ‘starren und komplizierten Mechanismen’, die den Akteuren gegenwärtig zur Verfügung stehen (Future Cities Catapult (FCC), 2017)
- Eine aktive Bürgerbeteiligung wird angeregt, bei der die Bürger das Gefühl der Eigentümerschaft über ihre Projekte und ihren öffentlichen Raum haben. Damit werden auch neue Schnittstellen zwischen Bürgern, Organisationen und den öffentlichen Behörden geschaffen, was zur Bildung stabilerer und in sich geschlossener Kommunen beiträgt.
- Crowdfunding-Projekte soiegeln Gemeinschaftswerte und Anforderungen wider und nicht einfach die Interessen einer speziellen Gruppe oder lokaler Politiker.
- Fördert die Innovation und reduziert dabei das Risiko des Scheiterns von Projekten, da die Projekte sich gewissermaßen bereits als „populär“ erwiesen haben, durch die Tatsache, dass sie von der Crowd (Gemeinschaft) gefördert wurden. Zudem beruhen die Projekte nicht auf Schulden (im Gegensatz zur Kreditfinanzierung) (Miglietta, Angelo; Parisi, Emanuele; Pessione, Matteo; Servato, 2013)
- Da die lokalen Behörden häufig Restriktionen bei der Finanzierung bestimmter Projektarten unterliegen, eröffnet Crowdfunding neue Möglichkeiten.
- Die finanziellen Vorteile von Crowdfunding sind oft die ansprechendsten Aspekte des Finanzierungsmechanismus. Es gibt allerdings auch einige soziale Vorteile, wie z.B, das gestiegenes Engagement für die Kommune oder stärkerer Zusammenhalt, was oft genauso wichtig ist, wie die finanziellen Erträge (Future Cities Catapult (FCC), 2017).

Bürger haben oft den Wunsch nach größerer Beteiligung an Planungsprozessen sowie Mitspracherecht bei der Mittelverteilung und der Entscheidungsfindung. In diesem Kontext bietet Civic Crowdfunding das Potenzial, diese Bürgerbeteiligung umzusetzen sowie Transparenz und Demokratie in kommunalen Verwaltungen zu überprüfen. Crowdfunding ermöglicht es Bürgern, eine aktivere Rolle bei Planungsprozessen ihrer Gemeinde zu übernehmen. Sie erhalten die Möglichkeit, Projekte ins Leben zu rufen oder sich an ihnen zu beteiligen, die ihre persönlichen Visionen und Werte widerspiegeln (FCC, 2017). Civic Crowdfunding kann neue Schnittstellen und Partnerschaften zwischen Bürgern, Kommunen, Unternehmen und der öffentlichen Hand schaffen, und damit Beziehungen aufbauen, die unter dem derzeitigen System der Top-Down-Budgetzuweisung und -Entscheidung eher schwach ausgepräft sind. Wenn Regierungen eng zusammenarbeiten, um Crowdfunding-Projekte und -Plattformen zu beaufsichtigen und zu regulieren, können sie bestimmte Projekte durch themenbezogene Zuschüsse fördern oder Gelder als Hebel einsetzen, um größere Infrastrukturprojekte zu unterstützen.

Herausforderungen & Risiken

- Kritiker könnten argumentieren, dass Stadt- und Gemeinderäte oder Gremien die öffentlichen Mittel für öffentliche Räume oder kommunale Projekte im Falle erhöhter Crowdfunding-Aktivitäten kürzen. Diese Bedenken entstehen vor allem in Kommunen, die ohnehin nur über begrenzte Mittel verfügen und Ressourcen für Crowdfunding-Initiativen begrenzt sind.
- Crowdfunding-Projekte basieren oft auf umfangreichen Beiträgen von Unternehmen oder Stiftungen, was aber nicht notwendigerweise das Modell schwächt. Der Enthusiasmus aus vielen kleineren Beiträgen kann zur Großzügigkeit großer Spender beitragen (The Economist, 2013)
- Crowdfunding muss innerhalb der rechtlichen Rahmenbedingungen einer nationalen oder lokalen Regierung funktionieren. Dies kann eine intensive Zusammenarbeit mit verschiedenen Leitungsgremien und eine strategische Ausrichtung der Ziele erfordern (Miglietta et al., 2013).
- Lokale Regierungen, die eine Co-Finanzierung durch Civic Crowdfunding in Betracht ziehen, müssen gewährleisten, dass die Plattformen selbst gesetzeskonform sind und entsprechend kontrolliert werden. Ansonsten wäre Crowdfunding womöglich nicht vereinbar mit Transparenz- und Effizienzstandards.
- Da es sich um einen neuen Finanzierungsmechanismus handelt, besteht sowohl auf Seiten der Allgemeinheit aber auch auf Seiten der Regierung ein gewisser Mangel an Crowdfunding-Fachwissen und darüber, wie dieser Mechanismus am besten eingesetzt werden kann.
- Noch nicht geeignet für die Finanzierung langfristiger Programme oder großer Infrastruktur, die viel Kapital erfordern. In Zukunft könnten Regierungen jedoch neue und kreative Wege finden, Crowdfunding zur Ergänzung größerer Projekte zu nutzen.

Erfolgsbilanz

Online Civic Crowdfunding ist ein relativ neuer Finanzierungsmechanismus, der sich noch in einem frühen Stadium seiner Entwicklung befindet. So gibt es bisher auch nur relativ wenige dokumentierte Fallstudien. Allerdings wächst der Markt in Europa sehr schnell und die kommunalen Behörden von mittleren bis großen Städten spielen dabei eine federführende Rolle.

Im Verkehrssektor umfassen die meisten Beispiele für Civic Crowdfunding - Plattformen Verbesserungen im öffentlichen Raum, wie neue Gehwege, Plätze und öffentliche Parkanlagen, jedoch kaum umfassendere Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Fallstudie: Spacehive, Großbritannien

Spacehive ist ein spendenbasiertes Civic Crowdfunding- Portal, das „mit Personen, Unternehmen und Stadträten zusammenarbeitet, um ein Ökosystem aufzubauen, dass kommunale Projekte fördert", insbesondere in Bezug auf öffentliche und gemeinschaftliche genutzte Räume (Spacehive, 2017).

Spacehive bietet die entsprechenden Dienste und die Software für Crowdfunding sowie Beratung und Unterstützung für Projektträger, kommunale Organisationen und Regierungen. Projektentwickler nutzen die Spacehive- Plattform, um ihre kommunalen Projektpläne

weiterzuentwickeln, Unterstützung innerhalb der Gemeinde zu erreichen und finanzielle Mittel zu sammeln. Unterdessen können Stadträte, Stiftungen und andere Organisationen auf der Spacehive-Plattform Förderungen anbieten, um Projekte, die bestimmten Kriterien entsprechen oder auf strategische Ziele ausgerichtet sind, kozufinanzieren.

Bei den größten Spacehive Crowdfunding-Projekten geht es um die Sanierung, Restaurierung oder das Umfunktionieren/Umrüsten bereits bestehender Gebäude und Infrastruktur (Spacehive, 2017).

Funktionsweise der Plattform

Jedes Spacehive-Projekt benötigt einen Projektleiter und einen Projektmanager. Der Projektleiter erstellt das Projektprofil auf der Webseite, entwickelt einen Businessplan und einen Projektmanagement-Plan. Mittels des Online-Projektprofils auf der Plattform, wird das Projekt der Öffentlichkeit vorgestellt und Spenden/Zuschüsse gesammelt.

Um Finanzmittel zu erhalten und eine erfolgreiche Projektumsetzung zu gewährleisten, muss jedes Projekt die Kompetenz des Projektmanagers nachweisen, eine Sicherheitsrücklage bilden und beweisen, dass die Kostenschätzungen realistisch sind. Spacehive verfügt über ein gründliches Verifizierungsverfahren mit Überprüfung durch unabhängige Dritte, wo der Finanzplan auf seine Machbarkeit hin überprüft wird. Dieser Prozess erhöht das Vertrauen und wirkt schließlich als eine Qualitätsüberprüfung, die der Gemeinschaft (Crowd) und anderen Förderern gewisse Sicherheiten bietet. Spacehive verlangt auch, dass die Projektleiter finanzielle Unterstützung von Wohltätigkeitsorganisationen und Wirtschaftsverbänden generieren, um zu belegen, dass das Vorhaben eine starke Unterstützung genießt und für die Gemeinschaft von Vorteil ist (Economist, 2013).

Spacehive fordert, dass jedes Projekt ein Finanzierungsziel festlegt, das auf dem Finanzplan und dem Verifizierungsverfahren basiert. Die Kampagne kann den ausgewiesenen Betrag sammeln, aber nicht mehr. Wenn der Projektleiter das Ziel erreicht hat, wird die Kampagne beendet. Dieses Vorgehen ist bekannt als „Alles oder nichts Ansatz".

Stadt- und Gemeinderäte, Geldgebende und Unternehmen können mit Spacehive kooperieren, um Projekte zu fördern und mit anderen Personen und Organisationen zusammenzuarbeiten. Spacehive bietet eine "Zuschussgeber"-Plattform, auf der diese Institutionen mögliche Zuschüsse mit Details und spezifischen Parametern bekannt geben. Spacehive sucht in einem automatisierten Verfahren nach passenden Projekten, die online gestellt wurden und die für diese Zuschüsse in Frage kommen. Die Organisationen haben zudem die Möglichkeit, den Antragstellern Fragen zu stellen um dadurch sicherzustellen, dass das Projektthema den Anforderungen an die Zuschussgewährung genügt. Zudem gibt es eine Funktionalität zur Berichterstattung in Bezug auf die Auswirkungen eines Projektes, was letztlich zu wirkungsvolleren Projekten und geringeren administrativen Kosten für lokale Behörden führt.

Spacehive hat ebenfalls Pionierarbeit bei 'Movements' geleistet. Als Movements bezeichnet man Kampagnen, die in einem bestimmten geographischen Gebiet laufen oder ein ähnliches Thema haben. Diese Kampagnen werden in Gruppen auf einer gemeinsamen Plattform zusammengefasst (Spacehive, 2017). 'Movements' können durch lokale Behörden und kommunale Organisationen erstellt werden, um leistungsfähige Koalitionen rund um verschiedene Projekte zu etablieren. Dies hilft, um die Gesamtwirkung einzelner Projekte zu erhöhen und leistungsfähigere Netzwerke zu bilden. Projektinitiatoren können auf diese Weise

auch existierende Ressourcen besser erschließen. Spacehive's größte Form von 'Movements' umfasst das Civic Crowdfunding-Programm des Londoner Bürgermeisters und das Programm 'Unser Manchester'. Diese Crowdfunding-Programme dienen der Stadterneuerung und Sanierung und werden von den beiden Stadtverwaltungen geleitet.

Das Civic Crowdfunding-Programm des Bürgermeisters (London)

Das Civic Crowdfunding-Programm des Bürgermeisters fordert – unter strenger Aufsicht – die Bevölkerung Londons dazu auf, Ideen für Sanierungsprojekte auf Spacehive vorzustellen. Diese Crowdfunding-Projekte zielen darauf ab, bereits laufende Sanierungsprojekte und -Bemühungen in der Stadt zu unterstützen. Dieses Programm ist überhaupt das erste seiner Art, das von einem Bürgermeister einer europäischen Metropole ins Leben gerufen wurde, um kommunale Projekte durch eine zentrale Crowdfunding-Plattform zu fördern ((Future Cities Catapult (FCC), 2017). Diese Initiative wird geleitet vom Sanierungsteam des Bürgermeisters innerhalb der Verwaltung des Großraums London (Greater London Authority - GLA) und in enger Zusammenarbeit mit potenziellen Projektleitern sowie Spacehive. Bisher gab es zwei Finanzierungsrunden, die dazu geführt haben, dass bereits 57 Projekte in der Hauptstadt mit einem Betrag von ca. 800.000 £ (Stand September 2017) unterstützt werden. (Spacehive, 2017a). Die geförderten Projekte sind ganz verschieden und reichen von kommunalen Märkten, öffentlichen Parkanlagen bishin zu größeren Initiativen wie der Peckham Coal Line, ein neuer ca. 900m langer Park, der entlang der stillgelegten Kohlegleise der Eisenbahnlinie im Süden Londons verlaufen wird (Peckham Coal Line, 2017).

Frühe Untersuchungen zum Pilotprojekt der Greater London Authority (GLA) haben positive Ergebnisse gezeigt, die weit über die anfänglichen finanziellen Vorteile hinausgehen: 'viele positive soziale Auswirkungen, vom gesteigerten Gefühl des Bürgerstolzes und der lokalen Eigenverantwortung innerhalb der Gemeinden bis hin zu den neuen Fähigkeiten, Kenntnissen und Erfahrungen, die durch die Möglichkeit der Teilnahme am Prozess der bürgerschaftlichen Verbesserung gewonnen wurden. Lokale Gruppen, die zusammenkommen, um Ideen vorzuschlagen, haben neue Beziehungen und Verbindungen entstehen lassen, die zum Aufbau stärkerer Gemeinschaften beitragen (Spacehive, 2017a).

Vorteile durch Spacehive

- Die Plattform bietet nicht nur die Software, sondern auch umfassende Unterstützung. Spacehive arbeitet eng mit Projektleitern und Regierungsvertretern zusammen, um eine erfolgreiche Projektumsetzung sicherzustellen, was natürlich das Vertrauen sowohl der Mikrofinanzierer als auch der Zuschussgeber stärkt. Spacehive macht es Regierungen einfach, Projekte zu koordinieren und deren Fortschritte ebenfalls über die Plattform zu verfolgen.
- Dass lokale Regierungen 'Movements' schaffen können, kann die Koordination und Zusammenarbeit zwischen Projekten verbessern sowie den Enthusiasmus und das Engagement für Initiativen steigern.
- Durch die Unterstützung von Projekten, die bereits ein Crowdfunding-Ziel erreicht haben, können Behörden sicherstellen, dass sie Vorhaben unterstützen, die in der Community bereits Anklang gefunden haben.
- Auch wenn ein Projekt keine Förderung erhält, sind die entstandenen Netzwerke innerhalb einer Community wertvoll und können zu zukünftigen Initiativen führen.

- Es gibt zahlreiche Belege für Auswirkungen auf das Wohlbefinden, insbesondere in Bezug auf die psychische Gesundheit, die sich aus bürgerschaftlichen Aktivitäten im Zusammenhang mit der Crowdfunding-Initiative des Londoner Bürgermeisters auf Spacehive ergeben haben. Obwohl keine quantitativen Analysen durchgeführt wurden, ergaben qualitative Interviews mit den Projektteilnehmern, dass verstärktes Engagement in der Gemeinschaft, Glück und neue Beziehungen zur Verbesserung der psychischen Gesundheit beitragen (Warbis, 2016).
- Die Plattform hat dazu beigetragen, dass Bürger mit den Planungsprozessen in Großbritannien vertrauter sind. Dies hat zu einer entsprechenden Kapazitäts- und Kompetenzentwicklung bei den beteiligten Teilnehmern geführt.
- Spacehive hat vor allem jüngere Bevölkerungsgruppen angesprochen, die sich sonst typischerweise selten an Aktiven in Planungsprozessen beteiligen.
- Spacehive trägt durch die Möglichkeiten in Bezug auf das Berichtswesen und die Verfolgung des Projektfortschritts zur Verringerung von Verwaltungskosten bei Behörden bei.

Nachteile

- Erfahrungsberichte von Projektinitiatoren im Rahmen des Londoner Crowdfunding-Projekts haben gezeigt, dass der „Alles-oder-nichts-Ansatz" bei Spacehive vor allem während der Crowdfunding-Phase zu hoher Anspannung, Angst und Stress geführt hat (Warbis, 2016).
- Projekte erfordern sehr viel Zeit und Einsatz von Seiten der Projektverantwortlichen.
- Die Abhängigkeit der Plattform vom "Capital Voting", also der Unterstützung eines Projekts durch Geldspenden, bedeutet, dass erfolgreiche Projekte eher aus wohlhabenderen Gegenden hervorgehen.
- Frage der Vielfalt: Grundsätzlich werden vor allem junge und gebildete Stadtbewohner erreicht.
- Die Civic Crowdfunding-Plattform ist relativ neu. Daher ist es schwierig, den Erfolg dieser Projekte über einen längeren Zeitraum zu messen. Außerdem sind die unzähligen sozialen Vorteile der Civic Crowdfunding-Projekte schwer quantifizierbar.

Finanzierungsmechanismen und KMS

Civic Crowdfunding ist ein Mechanismus, der gut geeignet ist für kleine und mittelgroße Städte (KMS), da traditionellere Finanzierungsmechanismen bei Projekten ergänzt werden können und sich auch neue Beziehungen zwischen den Bürgern und ihren Regierungen bei Planungsangelegenheiten gestalten lassen. Obwohl Civic Crowdfunding kein geeignetes Instrument für große nachhaltige Verkehrsinfrastrukturprojekte und Dienstleistungen ist, ist es aber dennoch gut geeignet für eine Verbesserung des öffentlichen Raumes wie Fußweg- und Radweginitiativen, d.h. nachhaltige Mobilitätsprojekte mit einer stärker sozialen Zielsetzung. S-M-Städte können Crowdfunding nutzen, um die Fähigkeiten und Ressourcen ihrer Bürger zu nutzen und es außerdem als "Validierungsmechanismus" einsetzen, um Projekte zu unterstützen, die bereits ihre finanzielle Machbarkeit und Popularität bewiesen haben. Civic Crowdfunding-Projekte haben ein relativ geringes Risiko, da Behörden/Verwaltungen Projekte unterstützen können, die nicht auf Schulden basieren (durch aufgenommene Kredite) und die in recht kurzer Zeit durchgeführt werden.

Momentan sind Civic Crowdfunding-Kampagnen eher in mittelgroßen und großen europäischen Städten erfolgreich. Es gibt aber dennoch Hinweise, dass das Modell auch für KMS anpassbar ist und zunehmend interessant wird. Die größten Herausforderungen für KMS liegen wahrscheinlich im Aufbau der Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, dem Ansprechen der Bürger vor Ort und dem Ermitteln einer passenden Crowdfunding-Plattform, die umfassende Unterstützung bietet und eine enge Zusammenarbeit mit der Regierung/Verwaltung ermöglicht.

Leitfaden zur Umsetzung

- Die Behörden müssen eine entsprechende Online-Plattform finden, um eine Kofinanzierung für Civic Crowdfunding-Projekte anzubieten. Wenn eine solche Plattform im Land nicht vorhanden ist, können Innovationszuschüsse vielleicht für die Schaffung eines lokalen Sozialunternehmens oder eine Softwarefirma bereitgestellt werden, um eine solche Plattform einzurichten. Eine gute Plattform wird zur Verringerung der Verwaltungskosten beitragen und umfangreiche Unterstützung für Projektträger und Zuschussgebende anbieten.
- Civic Crowdfunding benötigt intensive Betreuung und Überwachung durch die Behörden sowie in Abhängigkeit vom Crowdfunding-Typ möglicherweise völlig neue gesetzliche Regelungen. Nationale, regionale und lokale rechtliche Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen, ehe irgendeine Crowdfunding-Initiative gestartet wird.
- Der Start von Civic Crowdfunding-Initiativen durch Behörden/Verwaltungen könnte der Schaffung interner Kapazitäten bedürfen sowie das Beseitigen bürokratischer Hindernisse.
- Crowdfunding erfordert die Definition gemeinsamer Ziele, um sicherzustellen, dass die Behörden, Online-Crowdfunding-Plattformen und Projektbeteiligte an einem Strang ziehen und auf ein gemeinsames, übergeordnetes Ziel hinarbeiten.
- Um ‘Movements’ ähnlich der Civic Crowdfunding-Initiative des Londoner Bürgermeisters zu schaffen, die sich mit Erneuerungsvorhaben in Stadtteilen beschäftigen, ist es nützlich, Gemeinschaften um verschiedene Projekte herum zu entwickeln und gemeinsame Ziele zu definieren. Dies hilft, die soziale Wirkung einzelner Projekte zu maximieren. Kleine und mittelgroße Städte, für die Crowdfunding Neuland darstellt, sollten mit einem kleinen Projekt beginnen, um die öffentliche Bereitschaft auszuloten.
- Regierungen/Verwaltungen sollten auch sicherstellen, dass Randgruppen zusätzliche Unterstützung erhalten, damit eine Homogenisierung und Dominanz wohlhabenderer Gemeinschaften vermieden wird. Dies könnte auch die Bereitstellung gezielter finanzieller Unterstützung erfordern.
- Kleine und mittelgroße Städte sollten das Konzept des Civic Crowdfunding als Möglichkeit verstehen, die aktive Beteiligung zu fördern und begrenzte Mittel für Initiativen auszugleichen. Allerdings sollten die Städte das Konzept nicht dafür verwenden, um öffentliche Mittel zu kürzen – vielmehr sollte Crowdfunding zu einer effizienteren Nutzung der aktuellen Mittel beitragen.

Zusammenfassung

Civic Crowdfunding kombiniert Crowdsourcing und Mikrofinanzierung, um Projektinitiativen zu fördern, die auf Verbesserungen im sozialen Bereich und im öffentlichen Raum ausgerichtet sind. Diese Finanzierungsart betont den sozialen Aspekt von Nachhaltigkeit (mehr als auf ökologische und wirtschaftliche Nachhaltigkeit), da die Auswirkungen dieses Finanzierungsmechanismus größer sind, als die bei der reinen Beschaffung von Fördermitteln (Fundraising). Erfolgreiche Crowdfunding-Initiativen und -Bewegungen wirken sich nachweislich positiv auf das Wohlbefinden und die mentale Gesundheit der Projektbeteiligten aus, fördern die Netzwerkbildung zwischen Bürgern untereinander und zwischen Bürgern und der Regierung/Stadtverwaltung, fördern das Engagement und das Verständnis für Planungsprozesse. Lokale Behörden unterliegen häufig Beschränkungen hinsichtlich der Projektarten, die sie finanzieren können, hier kann Civic Crowdfunding völlig neue Möglichkeiten eröffnen.

Kritiker könnten argumentieren, dass Crowdfunding dazu führen kann, dass staatliche/kommunale Mittel zurückgefahren werden, aber das Programm der Greater London Authority (GAL) hat gezeigt, dass diese Sorge unbegründet ist und die Regierung/Verwaltung vielmehr in der neuen Rolle tätig wird, in der sie den Schwerpunkt auf die Förderung und den Schutz von Gerechtigkeit und Inklusion in einem breiteren Kontext von alternativen Finanzierungen und marktorientierten Ansätzen für Entwicklungsprojekte legt. (Warbis, 2016)

Eine enge Einbindung der Regierung scheint ein entscheidender Aspekt des Civic Crowdfunding zu sein, insbesondere um die Einbindung benachteiligter Gruppen in benachteiligten Gebieten sicherzustellen und den Crowdfunding-Projekten einen ganzheitlichen und strategischen Charakter zu verleihen. Enge Partnerschaften und Transparenz zwischen den Online-Plattformen, Regierungsorganisationen und Bürgern sind für die erfolgreiche Umsetzung dieser Art von Projekten und Programmen unerlässlich.

Das Civic Crowdfunding-Modell ist vollständig auf die Rahmenbedingungen in KMS skalierbar, und in Ländern wie Großbritannien schließen sich KMS diesem Trend bereits an. Die größte Herausforderung wird im Aufbau von Kapazitäten und der Suche nach einer guten Crowdfunding-Plattform bestehen, was möglicherweise Innovationszuschüsse, regulatorische Änderungen und eine starke Unterstützung durch die nationalen Regierungen erfordert. Darüber hinaus wird der Wissensaustausch zwischen europäischen Ländern von Nutzen sein, um aus vergangenen Fehlern zu lernen und starke Partnerschaften aufzubauen.

Weitere Informationen

Civic Crowdfunding: A Guidebook for Local Authorities (Future Cities Catapult (FCC), 2017)

Report from the GLA: Understanding the social impacts of the Mayor's Crowdfunding Programme (Warbis, 2016)

Video: How to create a successful Crowdfunding Campaign with Spacehive (Spacehive, 2017b)

Webinar from European Crowdfunding Network: Match-funding, when Public institutions meet Crowdfunding (European Crowdfunding Network (ECN), 2017)

The 2015 UK Alternative Finance Industry Report (Zhang, Bryan; Braeck, Peter; Ziegler, Tania; Bone, Johanathan; Garvey, 2016)

Peckham Coal Line website – high-line crowdfunding project in London

Other existing platforms similar to Spacehive include Neighbor.ly and Citizinvestor.

Tactical Urbanism: short-term Action for Long-term Change (book) (Lydon, Mike; Garcia, 2015)

Referenzen

European Crowdfunding Network (ECN), 2017. Webinar: Match-funding: when public institutions meet crowdfunding. Retrieved August 31, 2017, from http://eurocrowd.org/2017/02/23/webinar-match-funding-public-institutions-meet-crowdfunding/

Future Cities Catapult (FCC), 2017. *Civic Crowdfunding - A guidebook for local authorities*. London. Retrieved from http://futurecities.catapult.org.uk/2017/03/31/crowdfunding-become-de-facto-funding-method-councils/

Lydon, M., Garcia, A., 2015. *Tactical Urbanism: Short-Term Action for Long-Term Change*. Washington, DC: Island Press.

Miglietta, A., Parisi, E., Pessione, M., Servato, F., 2013. *CrowFunding and local governments: a financial opportunity for a new liaison with citizens*. *16th Toulon-Verona Conference "Excellence in Services."*

Peckham Coal Line., 2017. Home Page. Retrieved September 13, 2017, from http://www.peckhamcoalline.org/

Spacehive, 2017a. How the Mayor of London is uisng Spacehive to find and support great new civic ideas. Retrieved September 13, 2017, from https://about.spacehive.com/case-studies/mayor-of-london/

Spacehive, 2017b. How to create a Successful Crowdfunding Campaign with Spacehive. United Kingdom. Retrieved from https://www.youtube.com/watch?v=wMNn2vL-Ofs&feature=youtu.be

The Economist, 2013, May. Breaking ground: Online start-ups are rallying citizens to revamp their neighbourhoods. Retrieved from https://www.economist.com/news/international/21578039-online-start-ups-are-rallying-citizens-revamp-their-neighbourhoods-breaking-ground

Warbis, M., 2016. *Understanding the social impacts of the Mayor's Crowdfunding Programme: a qualitative retrspective on rounds 1 and 2*. London. Retrieved from https://data.london.gov.uk/dataset/mayor-s-crowdfunding-programme-social-impacts/resource/797ad009-48ad-4c37-a590-cd5da9a26729

Zhang, B., Braeck, P., Ziegler, T., Bone, J., Garvey, K., 2016. *Pushing Boundaries: the 2015 UK Alternative Finance Industry Report*. Cambridge, UK. Retrieved from http://www.nesta.org.uk/sites/default/files/pushing_boundaries_0.pdf

Anlage C.4 Stamp Duty Land Tax (SDLT) – Stempelgebühr auf die Grundsteuer

Schlüsselmerkmale

- Die Stamp Duty Land Tax (SDLT) ist eine Art Grunderwerbssteuer, die ihre Wurzeln im Vereinigten Königreich hat
- Die SDLT wurde von der Regierung eingeführt und muss beim Erwerb einer Immobilie bzw. eines Grundstückes ab einem bestimmten Wert entrichtet werden.
- Sie ist eine Form der Werterfassung (Value Capture), bei der Wertsteigerungen von Grundstücken und Immobilien abgeschöpft werden, welche bspw. aus dem Bau neuer Infrastrukturen im lokalen Umfeld resultieren.
- Die SDLT kann zur Teil-Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur auf lokaler Ebene verwendet werden.

Kurzbeschreibung

Die SDLT muss beim Erwerb von Immobilien bzw. Grundstücken ab einem festgelegten Wert an den Staat gezahlt werden. (Transport for London, 2017). Ein bestimmter Prozentsatz dieser Einnahmen kann dann zur Finanzierung neuer Verkehrs- und Mobilitätsprojekte im betroffenen Gebiet verwendet werden. Die SDLT kann damit zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Entwicklung von Mobilitätsangeboten beitragen. Durch diese Entwicklungen kann sich die Erreichbarkeit von Immobilien oder Grundstücke im betroffenen Bereich erhöhen, was wiederum einen positiven Einfluss auf den Wert der Immobilien und Grundstückes hat.

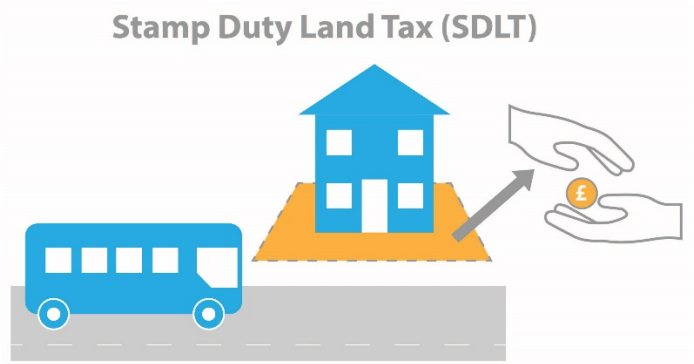


Abbildung 4: Stempelgebühr auf die Grundsteuer

Die durch diesen Mechanismus finanzierten Verkehrsprojekte können neben infrastrukturellen Verbesserungen auch Dienstleistungen oder Fahrpreissubventionen umfassen. Die Finanzierungsmethode ermöglicht es der Stadtverwaltung, einen Teil der angesprochenen Wertzuwächse „abzuschöpfen“, von denen derzeit nur private Grundstücks- und Immobilieneigentümer profitieren. (Sintropher, 2015).

Hintergrund

Es existieren umfangreiche Untersuchungen, die einen Zusammenhang zwischen der Umsetzung von Verkehrsprojekten und daraus resultierenden höheren Grundstücks- bzw. Immobilienwerten belegen. Die „Nationwide Building Society“ hat beispielsweise festgestellt,

dass Grundstücke und Immobilien innerhalb eines bestimmten Radius um die Londoner U-Bahn-Stationen höhere Werte aufweisen. (Transport for London, 2017).

Eine andere Studie zeigt, dass Gebiete in der Nähe eines geplanten Crossrail-Bahnhofs in London, im Vergleich zu Gebieten die 500 m weiter vom Bahnhof entfernt sind, eine 50-prozentige Zunahme der Wohnungsdichte aufweisen (Transport for London, 2017). Dies zeigt die breite Wirkung von Verkehrsprojekten.

Momentan beträgt der SLDT-Steuersatz im Durchschnitt drei Prozent des Wertes einer Immobilie bzw. eines Grundstückes, kann aber auf das Maximum von 15 Prozent angehoben werden. Die Anwendung höherer SLDT in Gebieten mit verbesserter Verkehrsinfrastruktur kann als Methode zur Erfassung von Bodenwertsteigerungen angesehen werden.

Bei einer Variante des SDLT, sind nur Bauträger zur Zahlung der Steuer verpflichtet, die Grundstücke in der Nähe von Verkehrsverbesserungen erschließen. Die eingenommenen Mittel tragen dann direkt zur Finanzierung des jeweiligen Verkehrsprojekts bei. Die Bauträger profitieren insofern, als dass das Verkehrsinfrastrukturprojekt zur einer Erhöhung der Grundstückswerte führt und diese beim Verkauf entsprechend höhere Gewinne abwerfen. Dieser Mechanismus wird auch als entwicklungsabhängige Erfassung von Bodenwertsteigerungen (development-based land value capture) bezeichnet.

Auch aus moralischer Sicht kann es sinnvoll sein, die SDLT oder ähnliche Arten von Finanzierungsmechanismen für Verkehrsprojekte zu nutzen. Angesichts der Tatsache, dass Projekte für gewöhnlich nur einem bestimmten Personenkreis zugutekommen, stellt sich die Frage, warum die gesamte Öffentlichkeit für ein Projekt zahlen soll, das überproportional denjenigen zugutekommt, die in der Nähe des Projekts wohnen. Im Rahmen der SDLT entrichten hauptsächlich diejenigen Gebühren, die unmittelbar durch die Infrastrukturmaßnahmen und Verkehrsprojekte im entsprechenden Gebiet profitieren. (Murray, 2016).

Attraktivität der SDLT

- Investitionen in den öffentlichen Verkehr und die damit verbundenen Verbesserungen haben einen direkten Einfluss auf den Wert von Immobilien / Grundstücken.
- Profiteure von Infrastrukturmaßnahmen und Verkehrsprojekten sind durch Anwendung der SDLT verstärkt abgabepflichtig.
- Das System ist vergleichsweise leicht zu überwachen und zu steuern.
- SDLT ist nachweislich in der Lage, beträchtliche Finanzmittel zu generieren, wodurch die Belastung anderer Quellen zur Finanzierung der Infrastruktur, wie z. B. einer höheren Einkommenssteuer, verringert wird.
- Im Falle der entwicklungsabhängigen Erfassung von Bodenwertsteigerungen (development-based land value capture) zahlen nur diejenigen, die es sich leisten können die Abgabe (die Entwickler/Bauträger), wodurch sichergestellt wird, dass diejenigen mit potenziell geringem verfügbarem Einkommen nicht zu stark belastet werden.

Herausforderungen und Risiken

- Die Steuern können eine relativ kleine Gruppe finanziell erheblich belasten.

- Der Erfolg dieser Art von Steuern zur Finanzierung der Infrastruktur hängt in hohem Maße vom Verständnis und der Unterstützung der Öffentlichkeit für die Anwendung der Steuern ab, sowie von der Unterstützung/Akzeptanz für die Verkehrsprojekte selbst.
- In der Regel kommt es erst nach Fertigstellung von Verkehrsinfrastrukturprojekten zu Immobilienpreissteigerungen, was bedeutet, dass die zusätzlichen Einnahmen aus den erhöhten Immobilienwerten erst nach Fertigstellung des Projekts und nachdem die Mittel ausgegeben wurden, erfasst werden können.
- Bei allen bekannten Beispielen konnte durch die Abgabe nur ein Teil der Projektfinanzierung gedeckt werden. Zusätzliche Finanzierungsmechanismen waren notwendig.
- Zu hohe Steuern bergen das Risiko, dass ein Teil der Erschließungsvorhaben unrentabel wird, was zu weniger Erschließungen an Verkehrsknotenpunkten führen könnte, insbesondere im Fall der entwicklungsabhängigen Erfassung von Bodenwertsteigerungen.
- Nur ein kleiner Prozentsatz der gesamten Wertsteigerung von Immobilien durch Infrastrukturprojekte kann erfasst werden (d.h. wenn ein Immobilienpreis um 50.000 Pfund Sterling steigt, wird nur ein kleiner Prozentsatz des Betrages erfasst/abgeschöpft).
- Ein Großteil der Beispiele für diese Art der Finanzierung wurden in größeren Städten wie beispielsweise Hongkong, Singapur, Los Angeles und London umgesetzt. Derzeit sind keine Beispiele für die Anwendung der Finanzierungsmethode in kleineren bzw. mittelgroßen Städten bekannt.

Erfolgsbilanz

Weltweit gibt es einige Beispiele für die erfolgreiche Umsetzung des SDLT Finanzierungsmechanismus. In Hongkong und Singapur wurde die Erhebung der SDLT explizit zur Finanzierung bestimmter Verkehrsprojekte eingesetzt. Laut Hui, Ho und Ho (2004) ist der Erfolg der SDLT, sowohl in Singapur als auch in Hongkong, mit der hohen Bevölkerungsdichte und der hohen Anzahl der Nutzer der entsprechenden Verkehrsinfrastruktur zu begründen. In Los Angeles wurden mittels SDLT 2 Projekte zur Verbesserung des U-Bahnsystems und zur Einführung von Fahrgemeinschaften finanziert, welche zur Reduzierung der Verkehrsbelastung beigetragen haben (Los Angeles Metro, 2018). Das Crossrail Project (ein großes Eisenbahnverkehrsprojekt) in London gilt als eines der erfolgreichsten Beispiele für die Finanzierung durch SDLT.

Obgleich nicht durch diese Art von Steuer finanziert, gibt es eine Reihe von Untersuchungen, die prüfen, inwieweit die Steuer bei der Finanzierung des neuen Stadtbahnsystems in Gold Coast (Australien), das 2014 eröffnet wurde, hätte eingesetzt werden können. (Keolis Downer, 2015). Gold Coast ist eine Stadt mit rund 600.000 Einwohnern und Austragungsort der Commonwealth-Spiele 2018. Eine Studie untersuchte die wirtschaftlichen Vorteile des neuen Stadtbahnsystems und wollte herausfinden, inwieweit die Verkürzung der Fahrzeiten sowie die verbesserte Zugänglichkeit von Immobilien in unmittelbarer Nähe des Stadtbahnkorridors, zu einem Anstieg der Immobilienwerte geführt haben (Murray, 2016). Die Ergebnisse zeigten, dass das Stadtbahnprojekt Gold Coast den Immobilienwert in der Region insgesamt um mindestens 300 Millionen Dollar erhöht hat. Dies entspricht etwa 25% der gesamten Projektkosten, die auf rund 1,2 Milliarden Dollar geschätzt werden. Natürlich könnten nur

geringe Anteile der Wertsteigerungen der Immobilien erfasst werden, da es unrealistisch wäre, einen Grundstückseigentümer bspw. mit £50.000 zu besteuern, wenn sein Eigentum genau um diesen Betrag an Wert gewonnen hätte. Dennoch betont Murray, dass die Erkenntnisse verwendet werden können, um zukünftige politische Entscheidungen über die Verwendung der SDLT zu unterstützen.

Fallstudie: London Crossrail

Der öffentliche Nahverkehr ist entscheidend für den Erfolg Londons als Weltstadt. London's Crossrail ist ein neues städtisches Infrastrukturprojekt, das ein Bahnnetz mit hoher Taktung umfasst, welches sich von West-London durch die komplette Stadt bis nach Ost-London erstreckt (Transport for London, 2017). Sobald alle Abschnitte der neuen Verbindung im Jahr 2019 in Betrieb sind, wird das Londoner Schienennetz voraussichtlich seine Kapazität um 10 Prozent steigern können. Das neue London Crossrail-Projekt wird auch zur Londoner Initiative für nachhaltige Entwicklung beitragen und den Druck auf die bestehenden Schienendienste verringern. Das Crossrail-Projekt erstreckt sich von Maidenhead und Heathrow Airport im Westen bis nach Shenfield und Abbey Wood im Osten. Das Projekt soll auch die Stadterneuerung in Gebieten in der Nähe neuer Bahnhöfe, insbesondere der Isle of Dogs, Woolwich und Abbey Wood vorantreiben und soll zudem das Beschäftigungsniveau erhöhen, den Verkehr verringern und zur Verbesserung von Luftqualität und Verkehrssicherheit in der Hauptstadt beitragen.

Im Rahmen des Projektes wurden verschiedene Varianten der Erfassung von Wertsteigerungen eingesetzt. Neben der SDLT kam die sogenannte Mayoral Community Infrastructure Levy (CIL) zum Einsatz, eine Art Gemeinschafts-Infrastrukturabgabe welche auf eine Initiative des Londoner Bürgermeisters zurückgeht. (Clark-Jones et.al., 2016). Ziel war es, 4,8 Milliarden Pfund und damit etwa 32% der Gesamtkosten in Höhe von 14,8 Milliarden Pfund zu decken. Die Mayoral Community Infrastructure Levy wurde 2010 in London eingeführt und ist eine Form der entwicklungsabhängigen Erfassung von Bodenwertsteigerungen (development-based land value capture). In einem von *Transport for London* (2017) veröffentlichten Bericht wird angedeutet, dass die Finanzierung von Crossrail ihre eigenen, einzigartigen Probleme hatte. Insbesondere im Hinblick auf einen Mangel an erschwinglichem Wohnraum in London sollte sichergestellt werden, dass die Immobilienpreise nicht weiter unhaltbar steigen.

Der Planungsrahmen und die sich daraus ergebenden Schlupflöcher haben ebenfalls zu Problemen mit dem Projekt geführt. So wurde im Jahr 2012 eine Klausel in das National Planning Policy Framework aufgenommen, die besagt, dass Vorhaben in der Nähe von Crossrail-Bahnhöfen "nicht einem solchen Ausmaß an Verpflichtungen und politischen Belastungen unterworfen werden sollten, als dass die Rentabilität ihrer Entwicklung gefährdet wäre“ (Transport for London, 2017). Dies führte nicht selten dazu, dass Entwickler die Rentabilität ihrer Entwicklungen herunterspielten, um die Abgabe nicht zahlen zu müssen. Die Community Infrastructure Levy wurde von Unternehmen ab einem bestimmten Schwellenwert (mit einem steuerpflichtigen Wertertrag von mehr als 55.000 £) erhoben (Greater London Authority, 2011). Damit sollte sichergestellt werden, dass kleinere Betriebe von der Gebühr befreit sind und die Last auf die größeren Unternehmen fällt, die die Kosten besser tragen können.

Wie bereits erwähnt, wurden die Einnahmen der SDLT aus Immobilienverkäufen zur Finanzierung eines Teils der neuen Crossrail-Infrastrukturentwicklung verwendet. Transport for London (2017) stellte fest, dass die Erfassung des Wertzuwachses zum Zeitpunkt des Erwerbs durch den neuen Eigentümer, die einfachste und unkomplizierteste Methode ist. Es wurde ein Modell entwickelt, das eine zonale Zuordnung des Wertzuwachses in Abhängigkeit von der Wirkungszone des neuen Verkehrssystems umfasst. Die SDLT war bei ihrer Einführung unpopulär, aber die Konsultation der Öffentlichkeit und der Anstieg der Grundstückswerte, als Ergebnis des Crossrail Projektes, haben nach und nach zu einer größeren Akzeptanz der Steuer geführt.

Ungeachtet der Nachteile konnte das London Crossrail Projekt die prognostizierten Einnahmen unabhängig vom herrschenden Wirtschaftsklima erreichen. Laut Sintropher (2015) ist die Verwendung SDLT und der Community Infrastructure Levy zur Finanzierung von Crossrail relativ gut aufgenommen worden. In den Jahren 2013/14 wurden bis zu 98,4 % der prognostizierten Einnahmen durch SDLT erhoben (Transport for London, 2017). Nach Angaben der Institution of Civil Engineers (Vereinigung der Bauingenieure, 2017) soll das Crossrail-Projekt 2019 pünktlich und ohne große Erhöhung des Bau-Budgets eröffnet werden, Hauptprofiteure sind die Londoner Bevölkerung und vor allem die Pendler.

Zielgruppen

Da das London Crossrail-Projekt mit einer Reihe von Methoden zur Erfassung der Bodenwertsteigerung finanziert wurde, von denen eine die SLDT ist, gibt es in diesem Fall mehrere Zielgruppen. Bei der SDLT sind es die Grundstücks- und Immobilienbesitzer von denen die Steuer bei Verkäufen erhoben wird. Die Mayoral Community Infrastructure Levy (CIL), richtet sich hingegen an (potentielle) Bauträger in der Einflusszone der Crossrail.

Chronik

Der Crossrail Act, welcher den rechtlichen Rahmen für den Bau des Crossrail-Projekts bildete, erhielt im Juli 2008 die Zustimmung des Könighauses (Crossrail, 2018). Zu diesem Zeitpunkt war die Route für das neue Projekt festgelegt und die Finanzierung des Pakets beschlossen. Das Bauvorhaben begann 2012 und soll bis Ende 2019 abgeschlossen werden. Die Einnahmen aus der SDLT werden in den nächsten 24-31 Jahren zur Finanzierung des Projektes beitragen, bis zur vollständigen Tilgung der Kredite (Greater London Authority, 2011).

Technische Spezifikation

Das Londoner Crossrail-Projekt wurde aus unterschiedlichen Quellen finanziert, wobei etwa ein Drittel der Mittel aus Mechanismen zur Erfassung von Bodenwertsteigerungen stammen, primär der SDLT und der CIL. Ein Teil der SDLT aus dem Kauf von Immobilien in Londoner Stadtbezirken, die als Einflusszonen gelten, floss direkt in das Crossrail-Projekt. In diesen Gebieten wurden höhere SDLT-Sätze erhoben.

Erklärte Ziele

Das Ziel der Anwendung der SDLT als Methode zur Finanzierung von Crossrail war es, Einnahmen zu erzielen und dabei andere Finanzierungsmethoden, die für die neue Infrastruktur erforderlich sind, wie z. B. die staatliche Finanzierung, zu entlasten.

Vorteile

Die Nutzung von SDLT als Finanzierungsmechanismus hat sich im Falle des Crossrail-Projekts als vorteilhaft erwiesen. Zusammen mit weiteren Mechanismen zur Erfassung von Bodenwertsteigerungen konnte mittels SDLT etwa ein Drittel der Kosten von 14,8 Milliarden Pfund aufgebracht werden. Dadurch ergab sich ein deutlich geringerer Druck auf andere Finanzierungsquellen. Obwohl zunächst eher unbeliebt, haben der starke Anstieg der Bodenwerte um die Verkehrsknoten von Crossrail und die zunehmende Sanierung in diesen Gebieten auch dazu geführt, dass die erhöhten Steuersätze weitgehend von der Öffentlichkeit akzeptiert wurden.

Nachteile

Wie bereits erwähnt, war das Crossrail-Projekt nicht frei von Problemen. Was die CIL betrifft, so wurden Klauseln zum Schutz bestimmter Unternehmen und zur Vermeidung der Abschreckung von Projekten in den Einflusszonen teilweise missbraucht. In Bezug auf SDLT zeigten wissenschaftliche Studien bis auf die anfängliche öffentliche Ablehnung der Idee keine weiteren Probleme. Die Ablehnung hat sich im Laufe der Zeit deutlich verringert, als die Öffentlichkeit die Vorteile des Projekts erkannt hat und die Bodenwerte in den Einflusszonen erheblich gestiegen sind.

Bewertung

SDLT als Finanzierungsmechanismus ist eine relativ erfolgreiche Methode, um einen Teil der Finanzierung von Verkehrsprojekten abzudecken. Im konkreten Fall sollten jedoch die Herausforderungen und Risiken, die mit der Anwendung des Finanzierungsmechanismus einhergehen, sorgfältig geprüft werden. Die SDLT kann in der Regel nur als Ergänzung zu anderen Finanzierungsmechanismen verwendet werden, da sie typischerweise nur einen Teil der Mittel für Infrastrukturprojekte aufbringen kann.

Stamp Duty Land Tax in KMS

Obwohl es derzeit nur wenig Erfahrungen mit der Anwendung der SDLT in kleinen und mittelgroßen Städten (KMS) gibt, sollte der Einsatz dieses Mechanismus gründlich geprüft werden. Im Falle des London Crossrail-Projekts hat dies gut funktioniert, London ist allerdings eine große Stadt, mit mehr als 8 Millionen Einwohnern. Forscher fanden heraus, dass das Stadtbahnprojekt Gold Coast in Australien, einer wesentlich kleineren Stadt mit 600.000 Einwohnern, in der Lage gewesen wäre, einen beträchtlichen Teil der erforderlichen Finanzmittel durch die Einführung einer SDLT-Gebühr aufzubringen. Da in KMS in der Regel weniger öffentliche Mittel zur Verfügung stehen, sollte die Erfassung von Bodenwertsteigerungen in jedem Fall als eine Methode zur Finanzierung von Verkehrsprojekten in Betracht gezogen werden.

Leitfaden zur Implementierung

- Die öffentliche Konsultation sollte bei der gesamten Umsetzung im Vordergrund stehen. Zudem ist sicherzustellen, dass die Öffentlichkeit klar und konsequent über die Vorteile der Steuer informiert wird.
- Der erhöhte Satz der SLDT sollte nur in den Einflusszonen der neuen oder modernisierten Verkehrsinfrastrukturen gelten.
- Die Steuer/Gebühr sollte in einem angemessenen Verhältnis zur Zugänglichkeit der Immobilie zum neu entwickelten öffentlichen Verkehrsangebot stehen und nicht so hoch sein, dass sie den Immobilienmarkt verzerrt.
- Derzeitige Bewohner (die ihre Immobilie nicht verkaufen) sollten von der Zahlung der Gebühr befreit werden.
- Die SDLT sollte eher als unterstützender Finanzierungsmechanismus gesehen und immer in Kombination mit anderen Mechanismen angwendet werden, dass die zu erwartenden Erträge in der Regel nicht ausreichen werden um Projekte komplett zu finanzieren.

Zusammenfassung

Die SLDT kann als Finanzierungsmechanismus für Verkehrssysteme durchaus auch von KMS in Betracht gezogen werden. Es gibt zahlreiche Beispiele die zeigen, dass sich die Entwicklung bestimmter Verkehrsinfrastrukturen positiv auf den Wert von Grundstücken und Immobilien in angeschlossenen Gebieten auswirkt. Die Erfassung/Abschöpfung dieser Wertzuwächse wird als „land value capture“ (Erfassung von Bodenwertsteigerungen) bezeichnet und die SDLT ist das wahrscheinlich prominenteste Beispiel dieses Finanzierungsmechanismus. Die Anwendung der SLDT sollte im Vorfeld eingehend geprüft werden. Sie bietet einige Vorteile, einschließlich der Tatsache, dass diejenigen, die am meisten von der Infrastruktur profitieren, am meisten bezahlen und dass die Gebühren relativ einfach zu überwachen und zu regulieren sind. Allerdings gehen mit ihr auch eine Reihe von Herausforderungen und potentiellen Risiken einher, wie die negative öffentliche Meinung vor allem am Anfang und die Notwendigkeit, sie Kombination mit anderen Mechanismen anzuwenden, da die Erträge in der Regel nicht zur alleinigen Finanzierung von Infrstrukturprojekten ausreichen werden. Zudem gibt es nahezu keine Erfahrungen was den Einsatz der SLDT in KMS betrifft.

Obwohl im Falle des Stadtbahnprojekts Gold Coast/Australien (die als KMS gesehen werden kann) nicht eingesetzt, zeigten Untersuchungen, dass die Anwendung der SLDT in hohem Maße zur Finanzierung des Projekts hätte beitragen können. Das Londoner Crossrail-Projekt gilt als Musterbeispiel für die Verwendung der SLDT als Finanzierungsmechanismus. In Kombination mit CIL, einem zusätzlichen Mechanismus zur Erfassung von Bodenwertsteigerungen, wurden so rund 32 Prozent der gesamten Projektmittel aufgebracht. In Bezug auf die Umsetzung gibt es eine Reihe von Schlüsselfaktoren, so spielt bspw. die Konsultation der Öffentlichkeit bei der Umsetzung eine entscheidende Rolle spielen. Eine klare und konsequente Information der Öffentlichkeit über das Wesen, die Vorteile und die zu erwartenden Effekte, tragen in hohem Maße zur Akzeptanz bei. Erhöhte SLDT Steuersätze sollten nur in direkter Nähe neuer oder verbesserter Verkehrsinfrastrukturen erhoben werden und die erhöhten Sätze sollten in einem angemessenen Verhältnis zur Zugänglichkeit der Immobilie/des Grundstücks zu dieser Infrastruktur stehen. Weiterhin wird empfohlen, dass „bestehende Einwohner“ keine Gebühr zahlen, sondern diese nur im Falle eines Verkaufs fällig wird. Die SLDT sollte zudem nur in Kombination mit anderen Finanzierungsmechanismen

angewendet werden, da sie nur einen Teil der Mittel für große Infrastrukturprojekte bereitstellen kann.

Weitere Informationen

London Cross Rail Projekt

https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

Gold Coast Light Rail

http://www.uq.edu.au/economics/abstract/566.pdf

Referenzen

Clark-Jones, J., Harvey, N., Milosavljevic, F. and Singh, P., 2016. Implementing Value Capture for Transport Infrastructure: Applicability for South-East Queensland. Retrieved from https://uq.edu.au/economics/documents/Implementing%20Value%20Capture%20for%20Transport20Infrastructure.pdf.

Crossrail, 2018. Crossrail Act 2008 and Crossrail Bill supporting documents. Retrieved January 10, 2018, from http://www.crossrail.co.uk/construction/crossrail-act-2008-and-crossrail-bill-supporting-documents/.

Greater London Authority, 2011. Crossrail Business Rate Supplement. Retrieved from https://www.towerhamlets.gov.uk/Documents/Finance/Local-taxation/Business-rates/CROSSRAIL-LEAFLET-2010-2011.pdf.

Hui, E., Ho, V. and Ho, D., 2004. *Land value capture mechanisms in Hong Kong and Singapore: A comparative analysis*. Journal of Property Investment and Finance, 22 (1), 76-100.

Institution of Civil Engineers, 2017. Crossrail project: finance, funding and value capture for London's Elizabeth line. Retrieved from https://learninglegacy.crossrail.co.uk/wp-content/uploads/ 2017/09/1C-002-Finance-Funding and-Value-Capture.pdf

Keolis Downer, 2015. Networks: G:link Gold Coast Light Rail. Retrieved from http://keolisdowner.com.au/wpcontent/uploads/2015/11/KD_FactSheet_221015_G-Link-Gold-Coast-WEB.pdf

Los Angeles Metro, 2018. Preposition C: The Impact of Preposition C. Retrieved https://www.metro.net/ projects/measurer/proposition-c/.

Medda, F. and Cocconcelli, L., 2013. *Boom and bust in the Estonian real estate market and the role of land tax as a buffer.* Land Use Policy 30 (1): 392-400.

Murray, C., 2016. Land value uplift from light rail. Retrieved from http://www.uq.edu.au/economics/abstract/566.pdf.

Sintropher, 2015. Briefing Paper 8 - Public Levies, Congestion Pricing. (From: Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource). London.

Transport for London, 2017. Land value capture: Final report February 2017. Retrieved from https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

Anlage C.5 Lottery Funding – Finanzierung durch Lotteriemittel

Schlüsselmerkmale

- Ressourcen für eine Finanzierung durch Lotteriemittel werden aus den Einnahmen aus Lotterien generiert.
- Regierungen und nichtstaatliche Organisationen (NGOs;) nutzen die Finanzierung durch Lotteriemittel für Investitionen in „gemeinnützige Zwecke“.
- Die Finanzierung durch Lotteriemitteln ist für gemeinnützige Organisationen, lokale Verwaltungen, Bildungseinrichtungen und Einzelpersonen verfügbar (abhängig von der jeweiligen nationalen Gesetzeslage).
- Um eine Finanzierung für ein Projekt zu erhalten, muss ein Antrag eingereicht werden, der den Bedarf für die Investition darlegt.
- Es stehen verschiedene Fördermittel zur Verfügung, u. a. für Projekte zum Kulturerbe und zum Schutz der Natur, für Programme zur aktiven Fortbewegung und für den öffentlichen Nahverkehr.
- Eine Finanzierung durch Lotteriemitteln ist in der Regel eine einmalige und unregelmäßige Einnahmequelle.

Kurzbeschreibung

Die Finanzierung durch Lotteriemitteln erfolgt aus den Einnahmen durch den Verkauf von Lotteriescheinen. Lotterien stellen eine Form des Glücksspiels dar, bei denen Gewinne ausgelost werden. Dazu gehören auch Glücksspiel-automaten und Sofortgewinn-spiele. (UNDP, 2018).

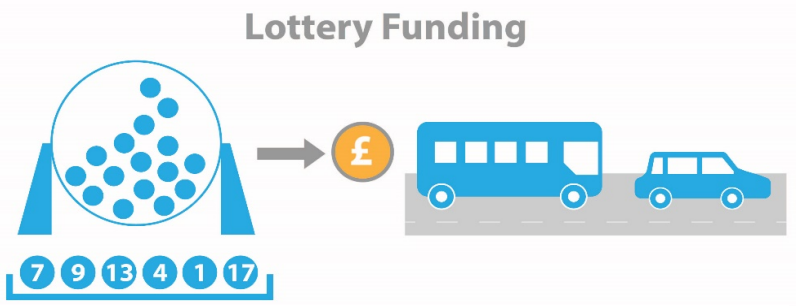


Abbildung 5: Finanzierung durch Lotteriemittel

Lotteriemittel stehen für verschiedene Arten von Organisationen zur Verfügung, wie z. B. gemeinnützige oder wohltätige Organisationen, Kommunalverwaltungen, Bildungseinrichtungen oder Einzelpersonen, die sie für "gute Zwecke" einsetzen. Um eine Lotterieförderung zu erhalten, folgt der Antragsteller in der Regel einem Standard-Online-Antragsprozess, und ein ausgewiesener Vermittler von Lotteriemitteln entscheidet dann, ob das Projekt für eine Förderung in Frage kommt. Manchmal ist die Finanzierung jedoch wettbewerbsorientiert und verschiedene Projekte konkurrieren um die zur Verfügung stehenden Mittel. (National Lottery, 2018a).

Hintergrund

Lotterien: Eine Chronik

Die ersten Hinweise auf eine Lotterie werden auf das Jahr 205 v. Chr. datiert. Die sogenannte „Keno-Lotterie“ wurde in der chinesischen Han-Dynastie eingeführt und diente wahrscheinlich der Finanzierung von Regierungsprojekten wie beispielsweise der Chinesischen Mauer. Lotterien sind inzwischen weltweit in Industrie- und Schwellenländern verbreitet. Laut World Lottery Association (Lotterieweltverband) wurden von ihren Mitgliedern im Jahr 2015 mehr als 261 Mrd.US$ aus nationalen Lotterien generiert. Dabei ist anzumerken, dass der Verband etwa 50% der Gesamtzahl der Lotterien weltweit ausmacht (World Lottery Association, 2016).

Es existieren zwei Lotteriemodelle:

1. **Nationale Lotterien**
   Die häufigste Art der Lotterie ist die ‘nationale Lotterie’. Nationale Lotterien werden entweder durch öffentliche Stellen verwaltet oder private Betreiber haben die entsprechenden Lizenzen erhalten. Im Allgemeinen haben nationale Lotterien ähnliche Verteilungsformeln, wobei 3-7 % der Einnahmen für die Deckung von Betriebskosten eingesetzt werden, 25 % an den Staat für wohltätige Zwecke vergeben werden und die verbleibenden ca. 70 % als Gewinne ausgeschüttet werde.

2. **Lotterien für gute Zwecke**
   Die zweite Art von Lotterie ist die "Wohltätigkeitslotterie", die einer nationalen Lotterie ähnelt, in ihrem Umfang aber in der Regel kleiner ist und von Nichtregierungsorganisationen (NGOs) veranstaltet wird. Sie dient der Mobilisierung von Ressourcen für die Finanzierung von guten Zwecken. Wohltätigkeitslotterien profitieren meist von einer reduzierten Besteuerung der erzielten Gewinne.

Es gibt vergleichsweise wenige rechtliche Bestimmungen für nationale und Wohltätigkeitslotterien. In den meisten Industrieländern ergibt sich der rechtliche Rahmen für Lotterien entweder aus dem Gesetz zur Einrichtung der nationalen Lotterie oder aus dem regulatorischen Rahmen für den Glücksspielsektor. In einigen Fällen gibt es Gesetze, die festlegen, dass der Staat einen bestimmten Prozentsatz der Lotterieeinnahmen für bestimmte Sektoren oder Zwecke einsetzen kann. In Entwicklungsländern gibt es oft keine gesetzlichen Bestimmungen für Lotterien, da es keine Behörde gibt, die für die Aufsicht zuständig ist, und keine Gesetze, die das Glücksspiel regeln.

Die für die Gründung einer Lotterie erforderlichen Anfangsinvestitionen sind vergleichsweise gering. Diese können sogar vollständig entfallen, wenn die Abwicklung an einen privaten Betreiber gegen Zahlung einer Provision (Umsatzprovision) vergeben wird. Ferner machen die Betriebskosten sowie laufenden Kosten nur einen geringen Prozentsatz des erwirtschafteten Umsatzes aus (UNDP, 2018).

Finanzierung durch Lotteriemittel: Wichtige Fakten

Die Finanzierung durch Lotteriemittel ist aktuell ein weltweites Phänomen und wird beispielsweise zur Finanzierung von kommunalen Sportstätten, nachhaltigen Verkehrsprojekten, zur Traditionspflege und Pflege des kulturellen Erbes oder für den Zugang zur Natur eingesetzt (National Lottery, 2018b). Die Jahresstatistik von 2015 der World Lottery

Association (Lotterieweltverband) zeigt, dass 29% (76 Mrd. US$) der generierten Einnahmen für wohltätige Zwecke eingesetzt wurden (World Lottery Association, 2016).

Wie bereits erwähnt, basiert die Finanzierung durch Lotteriemitteln auf Einnahmen einer Lotterie. Die Mobilisierung der Gewinne liegt tendenziell in der Verantwortung von Regierungen und NGOs. Die Höhe der Erträge hängt stark von bestimmten Variablen ab, wie der Ausschüttung von Preisgeldern, den Losverkäufen sowie den Händlerprovisionen und kann von Jahr zu Jahr stark variieren. (National Audit Office, 2017). Diese Einnahmen sind in der Regel von den nationalen Haushalten getrennt und unterliegen daher nicht den gleichen rechtlichen Beschränkungen wie andere Aktivitäten, die Einnahmen generieren, bspw. in Bezug auf Steuern. Dadurch ist die Finanzierung durch Lotterien eine schnellere und einfachere Möglichkeit, Mittel zu sammeln und zu verteilen.

In der Regel werden Lotteriemittel im Ursprungsland verwendet. Allerdings gibt es auch Beispiele, bei denen Lotteriemittel zur Unterstützung von Projekten im Ausland verwendet werden, um beispielsweise Nahrungsmittel und Medikamente bereitstellen zu können. Trotz verschiedenster Bemühungen existiert bisher keine weltweite Lotterie zur Finanzierung von weltweiten Projekten.

Zu den Organisationen, die für die Förderung durch Lotteriemittel in Frage kommen, gehören in der Regel gemeinnützige oder wohltätige Organisationen, Kommunalverwaltungen, Bildungsorganisationen oder Einzelpersonen. Aufgrund der begrenzten Höhe der Mittel müssen Organisationen, die an einer Finanzierung ihrer Projekte interessiert sind, in der Regel einen Online-Antragsprozess durchlaufen, bei dem sie einen Business Case für ihr Projekt einreichen. (National Lottery, 2018a). Entscheidungen darüber, wo und wie die Mittel ausgegeben werden, werden in der Regel von öffentlichen Behörden getroffen. Oftmals setzen Lotterieverwalter (Regierungen und NROs) verschiedene Organisationen ein, die für die Zuweisung der Mittel an bestimmte Projekte verantwortlich sind (UNDP, 2018). In einigen Fällen werden Wettbewerbe organisiert, um Mittel für bestimmte Arten von Projekten zu "gewinnen", z. B. Projekte, die zur Verringerung der Luftverschmutzung beitragen, oder Projekte, die zur Verringerung der Armut in einer Region beitragen (National Lottery, 2018a).

Die involvierten Interessenvertreter bei der Finanzierung durch Lotteriemittel sind in **Error! Reference source not found.** aufgelistet (UNDP, 2018).

Interessenvertreter	Beschreibung
Regulierungsstelle(n)	Staatliche Stelle(n), die für die Entwicklung und Überwachung von Rechtsvorschriften in Bezug auf Lotterien zuständig ist/sind.
Der Käufer	Die Käufer von Lotterielosen (Privatpersonen).
Der Verkäufer	Die Verkäufer von Lotterielosen. Oftmals vermitteln öffentliche und private Vertreiber zwischen der Stelle, die die Lose ausgibt, und den Käufern. Für den Verkauf von Lottoscheinen können verschiedene Vertriebskanäle genutzt werden.
Der Eigentümer	Der Staatsfonds, NGO oder lizenzierte Betreiber, der Lotteriemittel erhält.
Begünstigte	Die Regierungsabteilung, NGO oder das Projekt, das die Finanzierung erhalten hat.

Tabelle 3: Interessenvertreter bei der Finanzierung durch Lotteriemittel (UNDP 2018)

Attraktivität einer Finanzierung durch Lotteriemittel

- Lotteriemittel können beachtliche zusätzliche Einnahmen generieren, welche entweder zum Teil oder vollständig die Kosten einer neuen ÖPNV-Infrastruktur oder eines Mobilitätvorhabens decken.
- Lotteriemittel können zur Unterstützung von urbanen Verkehrs- bzw. Mobilitätssystemen beitragen und damit deren Abhängigkeit von staatlichen Mitteln verringern.
- Es besteht ein geringeres Risiko für den Fördermittelverteiler, da keine langfristige Finanzierungsverpflichtung besteht. Das macht es wahrscheinlicher, dass auch innovative und nachhaltige Verkehrsprojekte zur Förderung ausgewählt werden, die häufig mit einer gewissen Unsicherheit verbunden sind (Big Lottery Fund, 2005).
- Der Zugang zu Fördermitteln ist unkompliziert, mit einer kurzen Bearbeitungszeit zwischen Antragstellung und Erhalt der Mittel, da die Lotterieförderung vom Staatshaushalt getrennt ist und daher weniger rechtliche Restriktionen bestehen (UNDP, 2018).
- Gibt der lokalen Gemeinschaft eine einfache Möglichkeit, ein Projekt zu unterstützen, indem sie einen Beitrag zur Finanzierung leistet.

Herausforderungen und Risiken

- Lotteriemittel sind in der Regel eine einmalige oder unregelmäßige Einnahmequelle. Daher kann man sich nicht auf sie als grundlegende Einnahmequelle zur Finanzierung von ÖPNV-Projekten verlassen.
- Die Budgets für die Lotteriefinanzierung hängen stark vom Losverkauf, den Provisionen der Einzelhändler und den Gewinnausschüttungen ab und können daher erheblich schwanken. Wenn eine Organisation auf Lotteriemittel angewiesen ist, könnten mögliche Budgetkürzungen daher negative Auswirkungen haben. (National Audit Office, 2017; Scottish Government, 2017).
- Der Finanzierungsmechanismus bietet keine Anreize für gute Planung oder sinnvollen Mitteleinsatz. Die Geldgeber sind nicht für den Erfolg des Projekts verantwortlich, und es herrscht eher eine Kultur des "Finanzierens und Vergessens". Es ist allein Sache des Zuschussempfängers, das Geld auf die wirkungsvollste Weise zu investieren (Big Lottery Fund, 2005; UNDP, 2018).
- Die verteilenden Stellen von Lottomitteln verfügen in der Regel nicht über ausreichende Fähigkeiten, um bankfähige Projekte und Organisationen zu identifizieren. (UNDP, 2018). Hieraus ergibt sich die Gefahr, dass bankfähige und nachhaltige Verkehrs- bzw. Mobilitätsprojekte schlichtweg „übersehen“ werden.
- Von Lotteriemitteln können nur Organisationen in EU-Ländern profitieren, in denen eine Lotterie existiert.

Erfolgsbilanz

Der Einsatz von Lotteriemitteln zur Finanzierung von nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätssystemen in KMS ist gegenwärtig begrenzt. Im Allgemeinen wird die Finanzierung durch Lotteriemittel zur Unterstützung sozialer und ökologischer Projekte eingesetzt (UNDP, 2018). Es gibt jedoch auch einige Fälle, wo Zuwendungen aus Lotteriemitteln an kommunale Infrastrukturprojekte bspw. für neue Brücken, Shuttle-Busse oder Radwege gingen (Big Lottery Fund, 2018; National Lottery, 2018b; Ystwyth Transport, 2018).

In den meisten Fällen war die Lotterieförderung ein erfolgreicher Weg, um einmalige Initiativen zur Kommunalentwicklung zu finanzieren. Es gibt allerdings einige Beispiele von Gemeinden, die sich in hohem Maße auf Lotteriemittel als grundlegende Quelle für die Finanzierung lokaler Sport- und Kulturprojekte verlassen haben, die dann durch starke Rückgänge der Lotterieeinnahmen unter Druck geraten sind. (Scottish Government, 2017).

Die folgende Fallstudie erläutert ein Beispiel dafür, wie Lotteriemittel zur Finanzierung von Gemeinschaftsinitiativen in Großbritannien eingesetzt wurden.

Fallstudie: National Lottery Funding in Großbritannien

Die National Lottery Funding in Großbritannien wird unterstützt von der National Lottery, deren übergeordnetes Ziel darin besteht, möglichst hohe Einnahmen für gute Zweck zu generieren, und Lottoscheine dabei auf effiziente und sozial verantwortungsvolle Art und Weise zu verkaufen. Seit Beginn, im Jahr 1994, hat die National Lottery mehr als 525.000 wohltätige Projekte mit mit insgesamt mehr als 37 Mrd. £ unterstützt. Die Projekte reichen von großen Vorzeigeprojekten bis hin zu kleinen Projekten für kommunale Gruppen oder Einzelpersonen. Die National Lottery Funding trägt ebenfalls zu besonderen Ereignissen wie den Olympischen Spielen 2012 in London oder den Millenium-Feierlichkeiten bei. (National Audit Office, 2017).

Distributoren der Finanzierung

Die Einnahmen, die aus der National Lottery für einen guten Zweck generiert werden, werden in den National Lottery Distribution Fund (Fonds) eingezahlt. Die Entscheidungen, welche Projekte in welcher Höhe gefördert werden, werden von zwölf Fachorganisationen getroffen. Diese werden auf Grund ihrer Expertise und ihres Backgrounds von der Regierung ausgewählt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Lottomittel dorthin fließen, wo sie am meisten gebraucht werden. Die zwölf Distributoren sind (National Audit Office, 2017):

Künste

- Arts Council England
- British Film Institute
- Arts Council of Wales
- Arts Council of Northern Ireland
- Creative Scotland

Sport

- Sport England
- UK Sport
- Sport Scotland

- Sport Northern Ireland
- Sport Wales

National Heritage (Kulturerbe)

- Heritage Lottery Fund

Wohltätigkeitsarbeit, Bildung, Umwelt und Gesundheit

- Big Lottery Fund

Der Big Lottery Fund erhält in der Regel den größten Anteil der Lotterieeinnahmen. Im Laufe des Jahres 2017, wurden 40 % der Lotterieeinahmen für gute Zwecke an den Big Lottery Fund übertragen. Damit wurden Projekte finanziert, die sich auf Wohltätigkeitsarbeit, Bildung, Umwelt und Gesundheit richteten. Der Heritage Lottery Fund erhielt mit rund 20 % ebenfalls einen großen Anteil. Die verbleibenden 40 % wurden zwischen den Bereichen Kunst und Sport aufgeteilt. (National Audit Office, 2017).

Projekte, die durch die National Lottery gefördert wurden

Es gibt verschiedene Arten von Förderprogrammen, die über jeden Distributor verfügbar sind, derzeit sind es insgesamt 51 Programme. Zum Beispiel ist Awards for All (England) ein Förderprogramm, das vom Big Lottery Fund betrieben wird und kommunalen Organisationen Zuschüsse zwischen 500 und 10.000 £ für Gesundheits-, Bildungs-, Umwelt- und Gemeinschaftsprojekte gewährt, die darauf abzielen, lokale Gemeinschaften und das Leben bedürftiger Menschen zu verbessern. Es sind auch größere Zuschüsse verfügbar; das Programm "Reach Communities", das ebenfalls vom Big Lottery Fund verwaltet wird, finanziert Projekte, die darauf abzielen, Finanzlücken in lokalen Programmen auszugleichen, und bietet Zuschüsse von bis zu 10.000 £. (National Lottery, 2018b).

Die folgenden drei Projekte sind Beispiele für verkehr- und mobilitätbezogene Projekte, die von National Lottery Funding Distributors geförderten werden.

Holsworthy Rural Community Transport, Devon

Das Rural Community Verkehrsprojekt von Holsworthy wurde durch den Big Lottery Fund gefördert, wobei Holsworthy 323.484£ erhielt, um einen neuen Mobilitätsservice für abgeschnitten lebende, ältere und zum Teil behinderte Menschen in ländlichen Gemeinden zur Verfügung zu stellen. Gefördert wurde der Kauf von rollstuhltauglich Kleinbussen, um Menschen zu Ausflügen, Einkäufen oder anderen Aktivitäten in die Städte zu bringen. Der Service richtet sich vor allem an besonders abgelegene Dörfer, die nicht an den Nahverkehr angebunden sind (Big Lottery Fund, 2018).

Reach Out Project Ystwyth Transport

Community Transport Ystwyth (ÖPNV-Anbieter) erhielt vom Big Lottery Fund Fördermittel für drei Jahre, um das Reach Out Projekt zu finanzieren. Reach Out ist ein neues Projekt, das dazu beitragen soll, den Horizont junger Menschen in Ceredigion und Tregaron Uplands zu erweitern, indem es zwei Minibusse als Transportmittel bereitstellt. Das Projekt "Reach Out" richtet sich an ländliche, isolierte Jugendgruppen, die durch fehlende Transportmöglichkeiten räumlich eingeschränkt sind (Seabrook, 2016; Ystwyth Transport, 2018).

Sustrans Connect2 Project

Nachdem die britische Öffentlichkeit im Rahmen der People´s Lottery im Dezember 2007 für das Sustrans' Connect2 Projekt abgestimmt hatte, erhielt dieses eine Förderung in Höhe von 50 Mio. Pfund Sterling aus dem Big Lottery Fund (Travel Shropshire, 2018). Das Ziel von Connect2 war es, die Alltagsmobilität in Gemeinden in ganz Großbritannien zu verbessern, indem neue Brücken über Straßen, Eisenbahnen und Flüsse gebaut und diese mit Fuß- und Radwegenetzen verbunden wurden. Dadurch wurde es für Millionen von Menschen einfacher, alltägliche Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Zwischen 2008 und 2013 hat Sustrans 84 neue Rad- und Fußwegenetze in England, Schottland und Wales realisiert. Jedes Projekt wurde so konzipiert und umgesetzt, dass es die Bedürfnisse der lokalen Gemeinde und anderer Interessengruppen bestmöglich erfüllt. (National Lottery, 2018).

Vorteile

- Durch Lotteriemittel kann die Finanzierung kommunaler Projekte erfolgen, die aufgrund beschränkter Budgets der Kommunen unter Umständen nicht umgesetzt werden könnten.
- Es besteht eine große Flexibilität in Bezug auf die Höhe der bereitgestellten Lotteriemittel.
- Die Bearbeitungszeit zwischen dem Antrag und dem Erhalt der Mittel ist relativ kurz.
- Es existieren bereits einige Beispiele für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte die durch Lotteriemittel finanziert wurden.
- Die Verteilung der Mittel wird in der Regel von Organisationen mit hoher Expertise in bestimmten Bereichen durchgeführt. Diese sind in der Lage Projekte zu identifizieren, die einen größtmöglichen Mehrwert für die Gemeinschaft bieten.
- Die nationalen Lotterien verfügen über ein umfangreiches Budget für Maßnahmen zum Erreichen eines guten Zwecks.

Nachteil

- Die Finanzierung durch Lotteriemittel ist eine unstetige bzw. einmalige Förderquelle.
- Obwohl die die Organisationen, die mit der Verteilung der Mittel beauftragt sind, über eine hohe Expertise verfügen, werden nicht zwangsläufig bankfähige Projekte gefördert, die „Erfolgsaussichten" eines Projektes sind nicht das entscheidende Kriterium bei der Vergabe.

Bewertung

Die Finanzierung durch Lotteriemittel der nationalen Lotterien hat sich als erfolgreicher Finanzierungsmechanismus für kommunale nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte erwiesen. Die nationale Lotterie stellt Mittel sowohl kleine als auch größere Projekte bereit und ist dabei relativ flexibel, was den Umfang der Förderung betrifft. Außerdem gibt es zahlreiche Beispiele für geförderte Projekte in kleinen Städten. Dies macht den Unterschied zu anderen

Fördermöglichkeiten aus, wie z.B. eine Förderung aus dem Staatshaushalt, bei der Projekte in großen urbanen Regionen wie London und Manchester priorisiert werden.

Allerdings bietet der Finanzierungsmechanismus keine zuverlässige Einnahmequelle und kann nicht für die Finanzierung von Projekten die in der Zukunft liegen herangezogen werden. Darüber hinaus spielt der Bereich Verkehr und Mobilität bei staatlichen Lotterien meist eine etwas untergeordnetere Rolle.

Finanzierung durch Lotteriemittel in KMS

- Die Finanzierung durch Lotteriemittel eignet sich für Projekte kleiner bis mittelgroßer Städte genauso wie für größere Städte. Das Vorgehen bei der Beantragung der Mittel unterscheidet sich nicht.
- Es gibt nur wenige Vorgaben dafür, wer sich um Lotteriemittel bewerben kann. Die Mittel werden in der Regel an gemeinnützige oder wohltätige Organisationen, lokale Behörden, Bildungsorganisationen oder Einzelpersonen vergeben.
- Bietet eine stabile Einnahmequelle für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte, ohne dass Kredite und Schulden aufgenommen werden müssen.
- ist erwiesenermaßen geeignet, das Angebot an nachhaltigen Verkehrsmitteln und für die aktive Fortbewegung (Radfahren, Zufußgehen) zu erhöhen.

Leitfaden zur Implementation

- Anmeldung bei einer einschlägigen Lotteriegesellschaft, die im jeweiligen Land oder in der jeweiligen Stadt verfügbar ist.
- Normalerweise gibt es auf den Websites der Lotterien eine Suchfunktion, auf der man nach bestimmten Kriterien suchen kann, um relevante Förderprogramme zu finden.
- Entwickeln Sie bei der Beantragung von Fördermitteln einen fundierten Businessplan für Ihr Projekt, der genau aufzeigt, warum Sie die Mittel benötigen. Um dies zu tun:
    - Sprechen Sie mit Experten, die Erfahrung auf dem Gebiet Ihres Projekts haben
    - Recherchieren Sie den Umfang des Investitionsbedarfs für Ihr Projekt
    - Beziehen Sie lokale Statistiken mit ein, wie z. B. den Anteil der Bevölkerung, der unter Benachteiligungen leidet oder keinen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln hat
    - Zeigen Sie auf, wie Ihr Projekt zur Erreichung lokalen, regionaler oder nationaler Strategien/Ziele beitragen kann
    - Zeigen Sie, wie sich ihr Projekt von anderen Projekten abhebt
- Die Richtlinien des Big Lottery Fund / guidance[3] / zur Finanzierung und Planung erfolgreicher Projekte können bei der Beantragung der Fördermittel hilfreich sein.
- Achten Sie in den Medien auf von Lotterien ausgeschriebene Wettbewerbe, die eine Finanzierung als Preis anbieten.

[3] Siehe: Guidance to getting funding and applying for successful projects – Big Lottery Fund 2018 https://www.biglotteryfund.org.uk/funding/funding-guidance/applying-for-funding

Referenzen

Big Lottery Fund, 2005. Big Lottery Fund Research: A discussion paper on risk and good grantmaking, (17). Retrieved from http://www.biglotteryfund.org.uk/er_risk_good_grantuk.pdf, 2005

Big Lottery Fund, 2018. Big Lottery Fund web-site. Retrieved from https://www.biglotteryfund.org.uk/

National Audit Office, 2017. Investigation: National Lottery funding for good causes, (December 2017).

National Lottery, 2018. National Lottery Good Causes. Retrieved January 10, 2018, from http://www.lotterygoodcauses.org.uk/

National Lottery, 2018. Sustrans Connect2. Retrieved January 10, 2018, from http://www.lotterygoodcauses.org.uk/project/sustrans-connect2

National Lottery, 2018. Where the Money Goes. Retrieved January 10, 2018, from https://www.national-lottery.co.uk/life-changing/where-the-money-goes

Scottish Government, 2017. Lottery funding shortfall. Retrieved from https://news.gov.scot/news/lottery-funding-shortfall

Seabrook, I., 2016. The Project. Retrieved from http://www.reach-out.org.uk/?page_id=102

Travel Shropshire, 2018. Sustrans Connect2 in Shrewsbury. Retrieved from http://www.travelshropshire.co.uk/cycle/cycle-shrewsbury/sustrans-connect2.aspx

UNDP, 2018. Lotteries. Retrieved January 10, 2018, from http://www.undp.org/content/sdfinance/en/home/solutions/lotteries.html

World Lottery Association, 2016. The year 2016 in review.

Ystwyth Transport, 2018. Big Lottery Fund (People and Places) grant. Retrieved from http://www.ystwythtransport.org.uk/general-news/big-lottery-fund-people-places-grant/

Anlage C.6 Voluntary Capture – Freiwillige Kostenübernahme

Schlüsselmerkmale

- Eine Übereinkunft oder eine Partnerschaft zwischen Bauherren/ Erschließungsgesellschaften oder Grundstücks-/Immobilienbesitzern und lokalen Behörden, bei der ein/e Bauherr/Erschließungsgesellschaft freiwillig zustimmt, einen Teil oder die gesamten Kosten eines Infrastrukturprojektes zu zahlen.
- Generierung zusätzlicher Einnahmen für Infrastrukturprojekte, wobei gleichzeitig eine Investitionsrentabilität für den Bauherrn/Erschließungsgesellschaften oder den Grundstückseigentümer besteht.
- Einmalige oder unregelmäßige Einnahmequelle.

Kurzbeschreibung

Hierbei handelt es sich um eine Übereinkunft oder eine Partnerschaft zwischen Bauherren/Erschließungs-gesellschaften oder Grundstücks-/. Immobilieneigentürmern und einer lokalen Behörde, bei der ein/e Bauherr/ Entwicklungsgesellschaft oder die Grundstücks-/Immobilieneigentümer einen freiwilligen Beitrag zu den Kosten eines Infrastrukturprojektes leisten. Freiwillige Beiträge kommen meist dann ins Spiel, wenn eingeschätzt wird, dass die Vorteile, die sich aus der Bereitstellung einer Infrastruktur ergeben, die Investitionskosten ausgleichen.

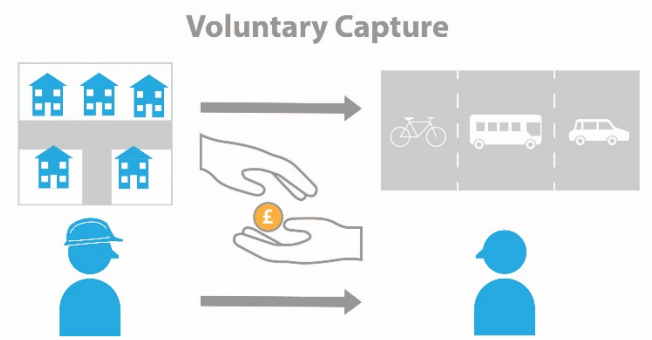


Abbildung 6: Freiwillige Kostenübernahme

Hintergrund

Die Voluntary Capture, also die freiwillige Kostenübernahme, ist ein Mechanismus, der für die Finanzierung urbaner Infrastrukturprojekte in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat. Voluntary Capture basiert auf dem Konzept des ‘value capturing’ (Abschöpfung von Wertsteigerungen). Die Idee ist, dass ein Teil der finanziellen Vorteile, die Bauherren/Erschließungsgesellschaften oder Grundstücks- bzw. Immobilieneigentürmer aus der Bereitstellung einer neuen Infrastruktur ziehen, zu einem bestimmten Anteil „abgeschöpft“ werden und diese Mittel für den Bau oder die Wartung der entsprechenden Infrastruktur eingesetzt werden. Im Gegensatz zu anderen Arten der Erfassung von Wertsteigerungen, die verbindliche, vom Staat angesetzte Steuern und Gebühren für von der Wertsteigerung profitierende Bauherrn/Erschließungsgesellschaften und Grundstücks- bzw. Immobilieneigentürmer umfassen, liegt die freiwillige Kostenübernahme im Ermessen des

jeweiligen Bauherrn/Erschließungsgesellschaft oder Grundstücks- bzw. Immobilieneigentürmers. Vom Staat erhobene Steuern und Gebühren sind z.B. die Grundsteuer oder Erschließungskosten die umgelegt werden (Enoch, Potter and Ison 2005).

Eine freiwillige Kostenübernahme erfolgt im Allgemeinen dann, wenn ein Bauherr/ Erschließungsgesellschaft oder Grundstücks-/Immobilieneigentürmer feststellt, dass eine verbesserte Infrastruktur finanzielle Vorteile mit sich bringen würde, weil durch diese der Wert der Bebauung steigt oder höhere Mieten eingenommen werden können. Wenn dies der Fall ist, könnte der Bauherr/Erschließungsgesellschaft oder Grundstücks-/Immobilieneigentürmer entscheiden, dass es unternehmerisch Sinn macht, eine freiwillige Vereinbarung zu treffen, um einen Teil der entsprechenden Kosten oder auch die Gesamtkosten zu übernehmen (Enoch, Potter and Ison 2005). So würde zum Beispiel ein Speditionsunternehmen von einer verbesserten Straßenanbindung zwischen dem Betriebshof und der Autobahn profitieren und daher womöglich Straßenbau- bzw. Sanierungsarbeiten mitfinanzieren. Voraussetzung ist, dass die Kosten nicht die finanziellen Vorteile, die die Firma durch die Maßnahme erzielen könnte, übersteigen. In ähnlicher Weise würde ein Bauherr/Erschließungsgesellschaft bspw. von einer ÖPNV-Haltestelle in unmittelbarer Entfernung zum Grundstück/Objekt profitieren, weil dies unter Umständen den Grundstücks-/Immobilienwert steigert. Freiwillige Beiträge zur angegliederten nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur können unter Umständen auch die Genehmigung beantragter Bebauungen beschleunigen und es dem Bauherrn/Erschließungsgesellschaft oder Grundstücks-/Immobilieneigentürmer ermöglichen, stärker in den Planungsprozess involviert zu werden (Hayford, 2017).

Es gibt zwei häufige Arten der freiwilligen Kostenübernahme:

1. **Connection Fees (Anschlussgebühren):** Diese Gebühren sind die einfachste Art freiwilliger Kostenübernahme und betreffen eine einmalige Zahlung des Bauherrn/Erschließungsgesellschaft oder Grundstücks-/Immobilieneigentürmers für eine physische Anbindung an ein bereits existierendes kommunales Verkehrsangebot, z.B. den Bau einer Haltestelle für Bus oder Bahn.
2. **Benefit sharing (eine Art Vorteilsausgleich)**: Von Benefit sharing (auch als joint development schemes bezeichnet (gemeinsame Entwicklungsvorhaben) spricht man, wenn sowohl der private als auch der öffentliche Sektor von einer Entwicklung der kommunalen Infrastruktur profitieren und daher eine gemeinsame Vereinbarung (meist rechtsverbindlich) zur Infrastrukturentwicklung eingehen. Benefit-Sharing findet in der Regel dort statt, wo Infrastrukturinvestitionen sowohl auf öffentlicher als auch auf privater Ebene wirtschaftlich rentabel sind, z. B. bei der gemeinsamen Entwicklung von Haltestellen und nahe gelegenen Bürogebäuden (Enoch, Potter and Ison, 2005).

Attraktivität des Voluntary Capturing

- Mittels Voluntary Capturing können beträchtliche zusätzliche Einnahmen generiert werden, die dann zum Teil oder vollständig zur neuen öffentlichen Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten beitragen können (Enoch, Potter and Ison, 2005).
- Ein durch Voluntary Capturing gefördertes Projekt schafft Anreize für lokale Behörden und Verkehrsunternehmen sicher zu stellen, dass die Projekte auch wirklich vorteilhaft praktisch umgesetzt werden (Transport for London, 2017).

- Voluntary Capturing kann dazu beitragen, dass der Ausbau der urbane Verkehrs- und Mobilitätssysteme, weniger weniger von staatlichen Mitteln abhängig ist, und womöglich auch die Fahrpreise für die Nutzer erschwinglich bleiben (Transport for London, 2017).
- Fördert die Beteiligung der Gemeinschaft an der Entwicklung des städtischen Raums, schafft ein Gefühl der Eigenverantwortung und erhöht das soziale Kapital.

Herausforderungen und Risiken

- Im Unterschied zu anderen Finanzierungsmechanismen ist die freiwillige Kostenübernahme eine eher einmalige oder unregelmäßige Einnahmequelle (Enoch, Potter and Ison, 2005).
- Da keine gesetzlichen Verpflichtungen bestehen, ist es unter Umständen schwierig, individuelle Vereinbarungen zu treffen, denn damit ein freiwilliger Beitrag zur Verkehrsverbesserung für Bauherren in Frage kommt, müssen eine Reihe von Bedingungen erfüllt sein.
- Die Bereiche, in denen öffentliche Verkehrs- und Mobilitätsinvestitionen am meisten benötigt werden, müssen nicht die gleichen sein, wo freiwillige Beiträge am rentabelsten sind (Enoch, Potter and Ison, 2005).
- Die Ziele eines Bauherrn/Erschließungsgesellschaft oder Grundstücks-/ Immobilieneigentürmers, der für eine Verkehrsverbesserung zahlt, müssen nicht zwingend mit den Zielen der breiten Öffentlichkeit und anderen Interessenvertretern übereinstimmen. Die Erarbeitung eines Kompromisses, der alle Parteien zufrieden stellt, könnte eine Herausforderung darstellen (Hayford, 2017).

Erfolgsbilanz

Beispiele einer erfolgreichen Anwednung des Voluntary Capture zur Förderung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte lassen sich in Städten wie Boston, Washington und Toronto finden, wo mit freiwilligen Beiträgen neue ÖPNV-Haltestellen und Verbindungen zu bestehenden Infrastrukturen umgesetzt wurden (Enoch, Potter and Ison, 2005; Smith, 2013).

Fallstudie: Bahnhof New Brighton in Boston

Der Bau der 15 Millionen Dollar teuren New Brighton Landing Station in Boston wurde vollständig mittels Voluntary Capture finanziert. Im Jahr 2013 hatte der Sportartikelhersteller New Balance um Genehmigung für den Bau einer 500 Millionen- Dollar-Firmenzentrale im Bostoner Stadtteil Allston ersucht. Die neue Zentrale sollte auch Büros zur Vermietung, ein Hotel, einen Sportkomplex sowie Platz für den Einzelhandel enthalten (Massachusetts Department of Transport, 2012). Im Gegenzug für diese Genehmigung erklärte sich New Balance bereit, die gesamte Entwicklung (und die 10-jährige Instandhaltung) eines neuen Bahnhofs im Gebiet Allston-Boston zu finanzieren, der das bestehende Verkehrsnetz entlasten soll, indem er als Pendlerbahnhof für das neue Gebiet dient und dazu beiträgt, das Wirtschaftswachstum, die Erreichbarkeit und die Mobilität in der lokalen Umgebung zu verbessern.

Die Firma New Balance arbeitete mit der Verkehrsbehörde von Massachusetts beim Bau des Bahnhofs zusammen. Ein Memorandum of Agreement (Vereinbarungsprotokoll, Absichtserklärung) wurde von beiden Partnern unterzeichnet. Es spezifiziert die Verpflichtungen und Zusagen jeder Partei im Prozess der Planung und Umsetzung des Baus (Massachusetts Department of Transport 2012). Die Station wurde in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Verkehrsministeriums und der MBTA (Betreiber des ÖPNV in Boston) konzipiert und unter Anwendung eines von allen Bundes-, Landes- und Kommunalbehörden genehmigten Plans gebaut.

Die Kosten für den Bau des Bahnhofs beliefen sich auf ca. 3 % der Kosten des gesamten Vorhabens, ein Betrag der vom Unternehmen ohne große Probleme gedeckt werden konnte. Dadurch konnte die Einbeziehung anderer Investoren vermieden werden. (Smith, 2013). Zudem bringt der neue Standort Vorteile für die Mitarbeiter, da er durch den benachbarten Bahnhof sehr komfortabel zu erreichen ist.

Der Bau der neuen Zentrale und der Bahnhofsstation bringen für die Stadt Boston in etwa 3000 neue Arbeitsplätze mit sich (Massachusetts Department of Transport 2012). Charlie Baker, Gouverneur von Massachusetts, erklärte, dass die neue Bebauung unerlässlich sei, gehe sie doch einher mit wirtschaftlicher Aktivität und der Schaffung von Arbeitsplätzen im Großraum Boston.

Vorteile

- Die Entwicklung des lokalen Verkehrssystems wird unterstützt, indem ein Bahnhof in einem Gebiet gebaut wird, in dem es zuvor offensichtlich kein ausreichendes Angebot an öffentlichen Vekehrsmitteln gab. Das Projekt hätte anderweitig durch öffentliche Mittel nicht finanziert werden können.
- Der private Bauherr arbeitete in einer Partnerschaft mit der Verkehrsbehörde zusammen, so dass der Bahnhof in Übereinstimmung mit den Entwicklungszielen für das Gebiet konzipiert wurde.
- Die Partnerschaft trug dazu bei, die lokale Wirtschaft zu fördern und gleichzeitig die Kapazität des öffentlichen Nahverkehrsnetzes auszubauen.

Nachteile

- Es war eine einmalige Investition mit einem 10-Jahre-Wartungsvertrag. Danach müssen Betrieb und Wartung des Bahnhofs aus dem Stadthaushalt bezahlt oder alternative Finanzierungsquellen erschlossen werden.

Bewertung

Die freiwillige Kostenübernahme hat sich als erfolgreicher Finanzierungsmechanismus beim Bau des New Brighton Landing Bahnhofs erwiesen. Um nicht auf verschiedene Finanzierungsquellen angewiesen zu sein, und damit auf ein eher instabiles Finanzierungsmodell, wurde der Bau komplett vom Bauherrn finanziert, womit finanzielle Unsicherheiten minimiert werden konnten. Die Bebauung resultierte in einer signifikanten Verbesserung des nachhaltigen lokalen Verkehrsnetzes und wurde auch von sehr vielen Interessenvertretern unterstützt.

Trotz des Erfolgs des Finanzierungsmechanismus für dieses Projekt gibt es in Boston keinerlei ähnliche Projekte, die auf eine solche Weise finanziert wurden. Diese Größenordnung freiwilliger Investitionen in den öffentlichen Verkehr dürfte wohl eher die Ausnahme sein.

Voluntary Capture in KMS

- Voluntary Capture kommt als Finanzierungsmechanismus für Städte aller Größen in Frage. Die Höhe möglcher Investitionen hängt jedoch stark davon ab, wie groß der Nutzen ist, den die Geldgeber aus ihrem Beitrag zur neuen Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur ziehen.
- Voluntary Capture kann in Gebieten funktionieren, in denen es an öffentlicher Verkehrsinfrastruktur mangelt.
- Obwohl private Investoren die Finanzierungsquelle bilden, können lokale Behörden und andere Akteure in allen Phasen in den Entscheidungsprozess einbezogen werden, indem sie zur Gestaltung des Vorhabens beitragen und so sicherstellen, dass umfassendere nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsziele erreicht werden und dass die Entwicklung der Gemeinschaft zugutekommt.
- Voluntary Capture kann eine solide Einnahmequelle für die Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte darstellen, ohne auf Kredite, Zuschüsse oder öffentliche Mittel angewiesen zu sein.

Leitfaden zur Umsetzung

Die Erfahrung zeigt, dass Bauherren oder Grundstückseigentümer oft selbst Pläne zur Finanzierung eines Teils der Infrastruktur als Teil ihrer Entwicklungsvorhaben vorlegen. Wo dies jedoch nicht der Fall ist, kann der folgende Ansatz verwendet werden, um freiwillige Beiträge für ein Projekt zu erlangen.:

- Die lokalen Behörden sollten offen über zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsziele für KMS sprechen, um das Interesse der Öffentlichkeit, der Grundstückseigentümer und der Bauträger zu wecken und ein Gefühl der Transparenz zu schaffen. Die Ziele könnten durch die folgenden Kommunikationsmethoden bekannt gemacht werden:
    - Soziale Medien (LinkedIn, Twitter, Facebook)
    - Örtliche/regionale Tageszeitungen und Zeitschriften
    - Flyer, eingeworfen in die Briefkästen der lokalen Bevölkerung
    - Öffentliche Anhörungen / Konsultationen / Beratungen
    - Veranstaltungen mit Interessenvertretern.
- Lokale Behörden sollten sicherstellen, dass potenzielle Vorteile der vorgeschlagenen Verkehrs- und Mobilitätsprojekte den Bauherren/Entwicklungsgesellschaften und Grundstückseigentümern in den betreffenden Gebieten kommuniziert werden. Wenn dieser Adressatenkreis die aus dem jeweiligen Projekt resultierenden Vorteile erkennt, wird dies dazu beitragen, ihre Unterstützung zu gewinnen und ihre Investitionsbereitschaft zu fördern.
- Es sollte verdeutlicht werden, dass die Bereitschaft von Bauherren/Entwicklungsgesellschaften oder Grundstückseigentümern zum Projekt beizutragen, sie in die Lage versetzt, bestimmte Entscheidungen zu beeinflussen. So

sollte der angesprochene Adressatenkreis die Möglichkeit erhalten, seine Ideen zu Design und Umsetzung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten einzubringen.

- Bauträger und Grundstückseigentümer sollten die Möglichkeit haben, ihre Bereitschaft zur Beteiligung an einem Projekt zu signalisieren. Die Gemeinde sollte bekannt machen, dass sie die finanzielle Unterstützung privater Bauherren und Grundstückseigentümer begrüßt, und ein System entwickeln, mit dem die Bereitschaft zur Beteiligung zum Ausdruck gebracht werden kann. Das könnte im einfachsten Fall über ein Online-Formular erfolgen.

Auch wenn der Einsatz von Voluntary Capture bedeutet, dass die Investitionen in nachhaltige Infrastruktur von privaten Investoren getätigt werden, bedeutet dies nicht, dass ein Vorhaben nicht so gestaltet werden kann, dass es die bestmöglichen Lösungen für die breitere Gemeinschaft bietet. Es ist wichtig, dass die Ziele der Nutznießer für die Gestaltung des Projekts nicht die Ziele der breiteren Gemeinschaft gefährden. Lokale Behörden, die das Instrument nutzen, um ihre Agenda für nachhaltige Mobilität und Verkehr zu finanzieren, müssen sicherstellen, dass alle Interessengruppen aktiv in den Gestaltungsprozess einbezogen werden und dass ihre Stimmen gehört werden.

Zusammenfassung

Voluntary Capture ist keine übliche Art der Finanzierung für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätssysteme in Städten. Es könnte schwierig sein, Bauträger und Grundstückseigentümer dazu zu bewegen, einen freiwilligen Beitrag zu einem Projekt zu leisten, da dies keine gesetzliche Vorschrift ist. Wenn der Bauträger oder Grundstückseigentümer anbietet, einen Beitrag zu zahlen, kann es sein, dass seine Ziele nicht mit denen der Allgemeinheit und bestimmter Interessensgruppen übereinstimmen und daher ein Kompromiss bei der Gestaltung und Umsetzung des Projekts gefunden werden muss.

Trotz dieser Tatsachen könnte Voluntary Capture eine praktikable zusätzliche Finanzierungsquelle für KMS sein. Wie die Fallstudie der Stadt Boston zeigt, kann der Mechanismus eine beträchtliche Summe an zusätzlichen Einnahmen erbringen, die teilweise oder komplett die Kosten neuer nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätssysteme abdecken. Dies kann neben der Verbesserung lokaler Mobilitätsangebote auch zum Wachstum der lokalen Wirtschaft beitragen. Darüber hinaus fördert Voluntary Capture die Beteiligung der Gemeinschaft an der Stadtentwicklung, was ein Gefühl der Eigenverantwortung schaffen kann. Außerdem werden dadurch Anreize für Behörden und Verkehrsbetriebe geschaffen, sicherzustellen, dass die positiven Effekte des Projekts in die Praxis umgesetzt werden.

Insgesamt gesehen hat sich die freiwillige Kostenübernahme als erfolgreicher Weg bei der Finanzierung breit angelegter nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte erwiesen und die dabei gewonnenen Erkenntnisse lassen sich europaweit auf KMS übertragen.

Weitere Informationen

New Balance Announce Brighton Station – Massachusetts Department of Transport

https://blog.mass.gov/transportation/mbta/new-balance-massdot-announce-brighton-station/

New Balance Buys Boston a Commuter Rail Stop – Next City

https://nextcity.org/daily/entry/new-balance-buys-boston-a-commuter-rail-stop

Using Voluntary Contributions to Create and Capture Value from Public Infrastructure – Hayford

https://www.linkedin.com/pulse/using-voluntary-contributions-create-capture-value-from-owen-hayford/

Referenzen

Enoch, M., Potter, S., & Ison, S., 2005. A strategic approach to financing public transport through property values. *Public Money & Management*, *25* (3), 147–154.

Hayford, 2017. Using Voluntary Contributions to Create and Capture Value From Public Infrastructure. Retrieved from https://www.linkedin.com/pulse/using-voluntary-contributions-create-capture-value-from-owen-hayford/

Massachusetts Department of Transport, 2012. New Balance Announce Brighton Station. Retrieved from https://blog.mass.gov/transportation/mbta/new-balance-massdot-announce-brighton-station/

Smith, S., 2013. New Balance Buys Boston a Commuter Rail Stop. Retrieved from https://nextcity.org/daily/entry/new-balance-buys-boston-a-commuter-rail-stop

Transport for London, Land Value Capture, 2017. Retrieved from https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

Anlage C.7 HGV Charging Schemes – LKW Maut

Schlüsselmerkmale

- Gebührensystem für Lastkraftwagen, um die externen Kosten zu kompensieren, die durch ihren Betrieb entstehen.
- Auf nationaler Ebene eingeführt und betrieben, aber Städte könnten involviert werden (z.B. Brüssel) oder ihr eigenes, maßgeschneidertes Gebührensystem etablieren (z.B. Londons Low Emission Zone, Umweltzone in London (LEZ)).
- Einnahmen aus LKW-Mautsystemen können für die Umsetzung nachhaltigerer Verkehrsinfrastrukturprojekte genutzt werden.
- Die Entwicklung eines LKW-Mautsystems, welches alle Parameter externer Kosten (Schadstoffemissionen, Fahrzeuggesamtgewicht und Verkehrsaufkommen) berücksichtigt (z.B. Schadstoffemissionen) könnte eine Herausforderung für KMS darstellen.

Kurzbeschreibung

Die meisten europäischen Länder haben bereits eine Form der LKW-Maut eingeführt oder arbeiten an einer Umsetzung. Speditionen aus allen Ländern zahlen für die Nutzung bestimmter Verkehrswege, entweder nach Nutzungszeit oder zurückgelegter Entfernung. Innerhalb der EU werden gegenwärtig drei verschiedene LKW-Mautsysteme genutzt:

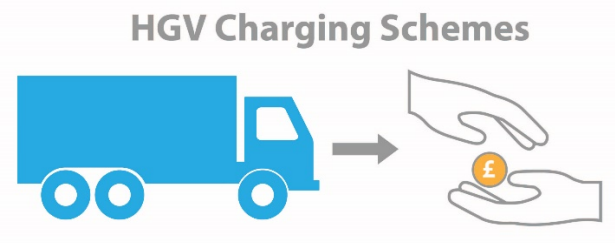


Abbildung 7: LKW-Maut

- Elektronisches Mautsystem (streckenabhängige Gebühr);
- Gebührenerhebung mit Schranken (streckenabhängige Gebühr); und
- Zeitabhängige Gebühren.

Bei einer streckenabhängigen Gebühr ist die Höhe der zu zahlenden Maut von den gefahrenen Kilometern abhängig. Eines der Schlüsselelemente des elektronischen Systems zur Mauterhebung sind die Erfassungsgeräte (On-Board-Units; OBU), das GPS-Streckendaten und andere Pflichtangaben an einen Server sendet. Das Erfassungsgerät befindet sich im Fahrzeug und muss permanent eingeschaltet sein. Bei der streckenabhängigen Maut nutzt man zur Gebührenermittlung die GPS-Streckendaten, den Straßentyp und die Fahrzeugklasse. Während die meisten entfernungsabhängigen Lkw-Mautgebühren auf nationaler Ebene eingeführt und betrieben werden, können auch bestimmte oder alle Straßen innerhalb einzelner Städte in das System einbezogen werden. Die teilnehmenden Städte würden dann einen Teil der Einnahmen erhalten, die sie für die Instandhaltung ihres lokalen Straßennetzes und für Investitionen in nachhaltigere Verkehrs- und Mobilitätssysteme verwenden können.

Eine Variante der streckenabhängigen Gebühr ist die gebietsbezogene Gebühr, die bspw. in der Umweltzone in London (LEZ) angewendet wird. Die gebietsbezogene Gebühr kann mittels Schranken oder einer automatischen Kennzeichenerkennung (ANPR) durchgesetzt werden. ANPR wird eingesetzt, um die Kennzeichen von Fahrzeugen zu erfassen, die in bestimmte

Gebiete hineinfahren oder auf bestimmten Straßen fahren die mautpflichtig sind. Die Gebühr kann für bestimmte Stadtteile oder auch die gesamte Stadt fällig werden und muss nicht zwingenderweise Bestandteil eines regionalen oder nationalen Mautsystems sein. Allerdings würde ein solches System keine allzugroßen Einnahmen generieren, da wahrscheinlich der Großteil der Einnahmen für die Deckung der Betriebskosten des Systems aufgewendet werden müsste.

Bei einer zeitabhängigen Gebühr basiert die LKW-Maut auf der Dauer der Nutzung der Infrastruktur. Die Höhe des Betrages kann auch vom Fahrzeugtyp und der Emissionsklasse abhängen.

Hintergrundinformationen

Als Ergebnis der Bemühungen der EU zur Internalisierung externer Kosten die durch LKW-Fahrten auf den Straßen der EU hervorgerufen werden, basiert der Rechtsrahmen für LKW-Mautsysteme auf dem „the polluter pays"-Prinzip, wodurch die Kosten auf den Verursacher umgelegt werden können. Die folgenden Dokumente befassen sich mit Straßenbenutzungsgebühren und der LKW-Maut:

- Green Paper "Towards fair and efficient pricing in transport" (COM (95) 691)[1]
- Council Directive 93/89/EEC[2] (die 'Eurovignette' Verordnung) später ersetzt durch Directive 1999/96[3]
- Directive 2004/52[4], novelliert durch Directive 2006/38/EC[5] und Directive 2011/76/EU[6]

Im Grünbuch von 1995 wird die Notwendigkeit festgestellt, den Straßenverkehr mit Gebühren zu belegen, um die dadurch entstehenden externen Kosten zu kompensieren. Es wird geschätzt, dass LKWs für etwa 40-50% der NOx-Emissionen des Straßenverkehrs verantwortlich sind (European Environment Agency, 2013).

Die Richtlinie 1999/96 schafft einen detaillierten Rechtsrahmen für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen durch LKW. Ziel der Richtlinie ist die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen durch eine schrittweise Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern und die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Infrastrukturgebühren. Sie legt die Mindesthöhe der Kraftfahrzeugsteuern für schwere Nutzfahrzeuge fest und regelt die Art und Weise, wie Infrastrukturgebühren festgesetzt werden können, einschließlich der Differenzierung nach der ökologischen Effizienz. (European Commission, 1999).

Die Richtlinie 2004/52 regelt die Voraussetzungen für die Schaffung eines europäischen elektronischen Mautdienstes, der auf technischer, vertraglicher und verfahrenstechnischer Ebene interoperabel ist. Die Richtlinie wurde 2006 überarbeitet, wobei sich die Änderungen auf die Förderung der Verkehrsverlagerung im Güterverkehr konzentrierten, indem ein höherer Anteil der Einnahmen aus der Lkw-Maut für die Querfinanzierung von

[1] Siehe: http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com95_691_en.pdf
[2] Siehe: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31993L0089
[3] Siehe: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2000:044:0001:0155:EN:PDF
[4] Siehe: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2004.166.01.0124.01.ENG
[5] Siehe: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2004.166.01.0124.01.ENG
[6] Siehe: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32011L0076

Verkehrsinfrastrukturprojekten bereitgestellt werden soll. Wichtig ist, dass bestimmte Regionen, die entweder mit Staus oder Umweltverschmutzung zu kämpfen haben, das Recht erhalten, höhere Gebühren für Lkw festzulegen.

Zu den Kernpunkten der Verordnung gehören u.a.:

- Bereitstellung einer Berechnungsmethode für externe Kosten;
- Differenzierung der Maximalkosten gemäß den Euro-Emissionsklassen ist zwingend erforderlich;
- Die Varianten der Infrastrukturabgaben gemäß den Euro-Emissionsklassen sollten „erlösneutral“ sein; und
- Größere Unterschiede bei Gebühren zu Spitzenzeiten bzw. Hauptbelastungszeiten sind zulässig.

Attraktivität von LKW-Mautsystemen

- Es ist sicherzustellen, dass LKWs ihren fairen Anteil an den externen Kosten zahlen, die sie verursachen.
- Verbesserte logistische Effizienz und eine Verringerung der Gütertransporte auf den Straßen aufgrund der Optimierung der Routenplanung des Güterverkehrs.
- Erneuerung des LKW-Bestands und damit Reduzierung der Schadstoffemissionen durch die Erhebung von Steuern/Gebühren in Abhängigkeit von der Schadstoffklasse (Euro Standards).
- LKW-Mauteinnahmen können zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten genutzt werden, sowie für die Erweiterung und Wartung des bestehenden Straßennetzes und für Investitionen in andere nachhaltigere Verkehrsträger wie die Bahn oder Wasserstraßen.

Herausforderungen und Risiken

- Die Entwicklung einer unabhängigen Gebührenpolitik für LKWs, die alle Parameter externer Kosten berücksichtigt wie Schadstoffemissionen, das Bruttofahrzeuggewicht und den Anteil am Verkehrsaufkommen könnte für KMS eine Herausforderung darstellen.
- Die Systemeinführung könnte auf Widerstand bei einer Reihe von Interessenvertretern treffen, besonders aber von Seiten der Speditionsbranche und lokalen Unternehmen, die direkt betroffen sind.
- KMS könnte es an Fachwissen und Kapazitäten mangeln, um ein eigenes effektives, Einnahmen generierendes Mautsystem einzuführen, das nicht Teil eines größeren regionalen oder nationalen Systems ist.
- Der entsprechende nationale oder lokale Rechtsrahmen sollte vorhanden sein und die Entwicklung eines LKW-Mautsystems ermöglichen. Dies betrifft auch Bestimmungen zum Eintreiben von nicht gezahlten Gebühren.
- Eine Maut für das Netz der Hauptverkehrsstraßen könnte zu Verlagerungseffekten führen und LKWs auf Nebenstraßen ausweichen lassen.
- Potenziell hohe Kosten in Verbindung mit der Einführung und dem Betrieb des Mautsystems könnten die finanzielle Nachhaltigkeit gefährden.

Leistungsbilanz

Es gibt EU-weite Bemühungen, eine gemeinsame Methodik zur Internalisierung der durch den LKW-Verkehr verursachten externen Kosten zu entwickeln. Derzeit haben 22 EU-Länder eine Form von LKW-Gebühren eingeführt. Estland war das letzte EU-Land, das ein LKW-Gebührensystem eingeführt hat, eine Nutzungszeitzeit-abhängige Gebühr, die am 1. Januar 2018 in Kraft trat. Die Niederlande, Bulgarien und Schweden haben Pläne, in naher Zukunft eine entfernungsabhängige Gebühr einzuführen. Damit gäbe es dann nur noch drei EU-Mitglieder ohne jegliche Form von LKW-Maut oder Pläne zu deren Einführung. (Zypern, Finnland und Malta).

Die Region Brüssel hat kürzlich ein elektronisches streckenabhängiges LKW-Mautsystem als Teil des nationalen Systems eingeführt. Innerhalb der „City- Zone" von Brüssel gilt die Gebühr für alle Straßen, sie ist zudem höher als für Straßen außerhalb der Hauptstadt.

Fallstudie I: LKW-Mautsystem in Deutschland

Das deutsche LKW-Mautsystem wurde 2005 eingeführt. Es basiert auf der GPS-Technologie und berücksichtigt die Gesamtstrecke, die ein Fahrzeug zurücklegt. Das System umfasste zunächst 13.000 km der Bundesautobahnen und 2.300 km Bundesstraßen. Aktuell hat das Mautsystem eine Ausdehnung von rund 52.000 km (2020).

Zielgruppen

Jeder LKW, der ein Bruttogewicht von mehr als 7,5t hat und das Autobahn- und Bundesstraßennetz nutzt, muss die Maut zahlen.

Chronik

Deutschland führte die LKW-Maut mit der Euro-Vingette im Jahr 1995 gemeinsam mit fünf anderen EU-Ländern (Belgien, Niederlande, Dänemark, Schweden, Luxemburg) ein (Knorr et al, 2009). Um den zunehmenden LKW-Verkehr, der durch Deutschland führt, besser zu bewältigen, entschied die Regierung das bestehende System zu modifizieren. Die 2005 eingeführten Veränderungen wandelten das System von einem steuerbasierten in ein nutzungsabhängiges System um, d.h. dass Gebühren auf Basis der zurückgelegten Strecke berechnet werden.

Technische Spezifikation

Das LKW-Mautsystem basiert auf der GPS- und der GSM- Technologie. Mit der Nutzung von GPS-Satelliten, On-board units (OBUs) und digitalen Karten wird die Strecke, die jeder LKW zurücklegt, berechnet. Am Ende der Strecke wird die gesamte Mautinformation an die Mautstation übermittelt und automatisch eine Rechnung erstellt. Nicht jeder Nutzer ist verpflichtet, sein Fahrzeug mit einem Erfassungsgerät (OBU) auszustatten. Nutzer ohne OBU können die Maut direkt über das Internet oder an speziellen Terminals zahlen.

Erklärte Ziele

- Abdeckung eines Teils der Kosten für die Erweiterung und Instandhaltung des Straßennetzes sowie für die Finanzierung anderer Infrastrukturprojekte;

- Internalisierung externer Kosten durch LKW-Emissionen und Verschleiß der Infrastruktur;
- Einführung eines tragfähigen Mautsystems, da LKWs zu einem sehr viel größeren Anteil zum Verschleiß der Infrastruktur beitragen als PKW;
- Unterstützung einer effizienten LKW-Nutzung durch die Vermeidung von Leerfahrten;
- Förderung von Investitionen in effizientere LKWs mit modernster Motorentechnologie und niedrigeren Emissionen;
- Unterstützung der Verlagerung des Güterverkehrs auf andere Verkehrsträger (Knorr et al., 2009).

Auswirkungen

Erhobene Einnahmen

Die Einnahmen aus der LKW- Maut belaufen sich auf ca. 5 Mrd. EUR pro Jahr und werden für die Instandhaltung und den Bau von Bundesautobahnen, Straßen, Bahnanlagen und Wasserwegen ausgegeben. Mit der geplanten Erweiterung des Systems sollen auch Straßen abseits der Autobahn einbezogen werden, von denen einige durch die Bundesländer verwaltet werden. Die Einnahmen der Maut würden dann geteilt.

Verkehrsverlagerung

Im Ergebnis der Mauterhebung haben einige Logistikunternehmen die Straßentransporte ihrer Lieferungen auf Bahntransporte umgestellt. Zwischen 2003 und 2005 erhöhte sich der Bahngüterverkehr um fast das Doppelte im Vergleich zum Straßengüterverkehr (Directorate General for Internal Policies of the Union, 2008). Parallel zur Zunahme der ausschließlichen Nutzung der Bahninfrastruktur für den Güterverkehr führte das Maut-System auch zu einem Anstieg beim kombinierten Warentransport (LKW-Bahn-Gütertransporte).

Anstieg der LKW-Verkäufe mit geringeren Emissionswerten

Nach der Einführung des Systems wurde ein Anstieg von LKW-Kilometern bei Fahrzeugen der Emissionsklasse Euro 3 oder höher festgestellt. Die Verkäufe von LKW (10 und 12 t) mit Euro 3 oder einer besseren Emissionsklasse verdoppelten sich im ersten Jahr (Bereni, 2012). Bis 2011 machten LKWs mit Euro 5-Motorentechnologie etwa 70% der gesamten Fahrleistung aus (Gibson et al., 2004).

Optimierung der Transportwege

Speditionen haben Transportwege optimiert, um mautpflichtige Leerfahrten zu vermeiden.

Zunahme des Verkehrs auf Bundes- und Landstraßen

Seit der Einführung des Lkw-Maut-Systems wurde ein Anstieg des Verkehrs im sekundären Netz beobachtet. Der Anstieg beschränkte sich jedoch auf bestimmte Routen, die besondere Merkmale aufweisen. Die Nutzer scheinen Routen zu wählen, die parallel zum primären Autobahnnetz verlaufen, nur minimale Verzögerungen verursachen und attraktive Infrastruktureigenschaften aufweisen.

Bewertung

Offizielle Daten des Bundesamtes für Güterverkehr zeigen, dass das System weitestgehend von den LKW-Fahrern akzeptiert wird. Dies zeigt sich auch an der Zahl der registrierten Erfassungsgeräte (OBUs), die kontinuierlich steigt. In den ersten sechs Monaten nach der Systemeinführung wurden 450.000 Erfassungsgeräte (OBUs) installiert, bis April 2006 500.000 und bis 2011 700.000 (Bereni, 2012).

Die Einnahmen aus der LKW-Maut sind beträchtlich. Die jährlichen Bruttoeinnahmen liegen bei ca. 5 Mrd. EUR. Die Einnahmen fließen in die Straßeninfrastruktur (50%), die Bahn (38%) und die Binnenwasserstraßen (12%) (Broaddus and Gertz, 2008).

Fallstudie II: Brüssel LKW-Maut

Die Region Brüssel hat kürzlich eine LKW-Maut eingeführt und nutzt das nationale elektronische LKW-Mautsystem, welches streckenabhängig funktioniert. Innerhalb der „City-Zone" von Brüssel sind alle Straßen Maut-pflichtig und es gelten höhere Gebühren als für die Straßen außerhalb der Hauptstadt. Der erhobene Mautbetrag hängt auch von den Emissionsstandards (Euro-Klassen) und der Art der Straße ab, die genutzt wird.

Als Teil des nationalen Systems wird die Maut auf allen Autobahnen in Flandern und Wallonien erhoben, also auf insgesamt 6.700 km Streckenkilometern.

Zielgruppe

LKWs mit einem Gewicht von 3,5 t oder mehr, die die City-Zone von Brüssel befahren, müssen die Maut entrichten. LKWs mit Euro 5-Motoren müssen einen höheren Betrag (0,184 €/km) im Vergleich zu Euro 6 -Motoren (0.174 €/km) zahlen.

Chronik

Am 21. Januar 2011 unterzeichneten drei Regionen in Belgien (Brüssel, Wallonien und Flandern) eine politische Vereinbarung über die Reform ihres Straßengebührensystems, die ein Gebührensystem in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke vorsah. Das Projekt erhielt den Markennamen "Viapass". In den Jahren 2011 und 2012 führte jede der drei Regionen vorbereitende Studien mithilfe eines Beratungsunternehmens durch. Bis 2013 wurde die Architektur für das Gebührensystem fertiggestellt. Die Maut in Brüssel trat am 1. April 2016 in Kraft.

Technische Spezifikation

Das LKW-Mautsystem basiert auf Erfassungsgeräten (OBU), die die LKW-Fahrer bzw. Speditionen erwerben müssen. Alle belgischen und ausländischen LKWs, die nach Belgien einreisen, müssen mit einem solchen Erfassungsgerät ausgerüstet sein, das die gefahrene Strecke aufzeichnet (auf den Meter genau) und diese Daten dann an eine Zahlstelle weiterleitet (Viapass, 2018).

Erklärte Ziele

Das Hauptziel der Einführung der Gebühr ist es, die Kosten, die der Lkw-Verkehr für die Straßeninfrastruktur in Brüssel verursacht, besser aufzufangen. Die Einnahmen aus der Gebühr fließen der Regionalverwaltung zu, im Fall von Brüssel der Verwaltung der Region Brüssel-Hauptstadt (Transport and Environment, 2016).

Auswirkungen

Da die Maut erst seit 2016 gilt, gibt es bisher nur wenig Informationen über die Auswirkungen. Es wird erwartet, dass der Regionalverwaltung der Hauptstadt Brüssel durch die Maut zusätzliche Einnahmen für die Instandhaltung der Straßen innerhalb der Stadt zur Verfügung stehen und gleichzeitig weniger LKWs durch die Stadt fahren werden.

Bewertung

Das eingeführte, streckenabhängige LKW-Mautsystem in Belgien, kann als das modernste Mautsystem Europas bezeichnet werden. Es wird geschätzt, dass die Maut 4,5 Milliarden Fahrzeugkilometer erfasst und 750 Millionen Euro an Einnahmen generieren wird.

Die Kosten der Einführung des Systems teilen sich die belgischen Regionen. Das System benötigt keine spezielle Infrastruktur, da es nur auf den Erfassungsgeräten (OBU) und GPS Tracking basiert. Die OBU wird in jeden gebührenpflichtigen LKW eingebaut, der die öffentlichen Straßen in Belgien benutzt und muss ständig eingeschaltet sein. Damit ist es möglich, die Lkw-Bewegungen auf mautpflichtigen und derzeit nicht mautpflichtigen Straßen zu verfolgen.

Zusätzlich zu den Einnahmen wird die Maut die drei oben genannten Regionen in die Lage versetzen, genauere Daten zum LKW-Verkehr auf ihren Straßen zu erhalten. Diese Daten bieten Informationen zur Mobilität und geben Hinweise in Bezug auf mögliche Anpassungen des Mautsystems, um den regionalen und lokalen Verkehrszielen besser zu entsprechen. Die Regionen können das Mautsystem und die Höhe der Mautgebühr alle zwei Jahre anpassen.

Fallstudie III: Londons Umweltzone (Low Emission Zone; LEZ)

Obwohl Londons Umweltzone (Londons Low Emission Zone, LEZ) eher ein Gebührensystem für Schadstoffemissionen als eine LKW-Maut ist, richtet sie sich doch spezifisch an LKWs, große Transporter, Kleinbusse und Busse. Ihr Ziel besteht in der Reduzierung der Abgasemissionen von Dieselnutzfahrzeugen in London.

Die Zone umfasst den Großraum London, wobei die Grenzen der Zone durch Schilder gekennzeichnet sind. Die LEZ-Emissionsstandards basieren auf den europäischen Emissionsstandards, bezogen auf die von den Fahrzeugen verursachten Feinstaubemissionen.

Das Gebührensystem wird von Transport for London (TfL) betrieben.

Zielgruppe

Es werden nur Gebühren für Fahrzeuge erhoben, die nicht den Emissionsstandards entsprechen. Alle anderen Fahrzeuge können die Umweltzone ohne Gebühren befahren.

Fahrzeuge, die eine Gebühr in der LEZ entrichten müssen, sind:

- LKWs über 3,5t, Busse über 5t, größere Transporter, Minibusse und Caravans mit einer Zulassung vor Oktober 2006; und
- Leichte Allradfahrzeuge (Light 4x4s) und Pickups, Neuzulassung vor dem 1. Januar 2002.

Error! Reference source not found. zeigt die Fahrzeugtypen und die entsprechenden Gebühren in der LEZ.

Fahrzeug	Gewicht	Tagessatz
Größere Transporter, Pferdetransporter, Nutzfahrzeuge (Allrad), Pickups, andere Spezialfahrzeuge	1,205 Tonnen unbeladen oder mehr	£100
Caravans, Rettungsfahrzeuge	2,5 – 3,5 Tonnen Bruttofahrzeuggewicht	£100
Kleinbusse (mit mehr als acht Sitzplätzen	5 Tonnen oder weniger Bruttofahrzeuggewicht	£100
LKWs, Güterfahrzeuge, Caravans, Pferdetransporter, Pannen- und Abschleppfahrzeuge, Schneepflüge, Streufahrzeuge, Müllfahrzeuge, Straßenkehrmaschinen, Betonmischfahrzeuge, Kipper, Feuerwehr, Umzugswagen, andere Spezialfahrzeuge	Mehr als 3,5 Tonnen Bruttofahrzeuggewicht	£200
Busse, Reisebusse (mit mehr als acht Sitzplätzen)	Mehr als 5 Tonnen Bruttofahrzeuggewicht	£200

Tabelle 4: Fahrzeugtypen und die entsprechenden Gebühren in der LEZ

Folgende Fahrzeuge zahlen keine Gebühr in der LEZ:

- Größere Lieferwagen und Kleinbusse, die den Euro 3-Standard erfüllen;
- LKWs, Busse und Reisebusse, die den Euro 4- Standard erfüllen; und
- PKW und Motorräder

Chronik

Das System wurde im Februar 2008 mit einer schrittweisen Einführung bis Januar 2012 begonnen. Pläne für die Einführung einer extrem-emissionsarmen Zone in London (Ultra-Low Emission Zone, ULEZ) bis 2019 sind in der Diskussion.

Technische Spezifikation

Die Umweltzone wird mittels ANPR zur Erfassung der Kennzeichen überwacht. Fahrzeuge, die in die Zone einfahren oder sich dort bewegen, werden von der britischen Kfz-Zulassungsbehörde (Driver and Vehicle Licensing Agency, DVLA) überprüft. Fahrzeugbesitzer, die die Gebühr zahlen müssen, aber dies nicht getan haben, werden angemahnt. Bei Fahrzeugen, die außerhalb Großbritanniens zugelassen sind, wird ein internationales Inkassobüro genutzt, um die nicht gezahlte Gebühr sowie mögliche Strafzahlungen zu erheben.

Erklärte Ziele

Es gibt zwei Ziele für die Umweltzone:

- London will näher an die nationalen sowie europäischen Ziele für Luftqualität heranrücken und diese schlussendlich auch erreichen;
- Die Verbesserung der Luftqualität soll mit einer Verbesserung der Gesundheit und Lebensqualität der Einwohner Londons einhergehen.

Die Umweltzone ist nicht primär zur Generierung von Einnahmen gedacht und die Einnahmen decken ohnehin nicht die Kosten der Einführung und des Betriebs des Systems.

Auswirkungen

- Reduzierung der Verschmutzung durch Rußpartikel um 40-50%.
- Die durchschnittlichen NO2-Konzentrationen wurden um 0,12 µg/m3 gesenkt, wobei die Spitzenkonzentrationen an verschmutzten Straßen um bis zu 0,16 µg/m3 reduziert wurden.
- Die durchschnittlichen PM10-Konzentrationen (Feinstaub) wurden um 0,03 µg/m3 reduziert, wobei die Spitzenkonzentrationen an verschmutzten Straßen um bis zu 0,5 µg/m3 reduziert wurden.
- Die Kosten-Nutzen-Analyse ergab einen Gewinn von £ 250-670 Millionen, £ 90-250 davon außerhalb des Großraums London (Urban Access Regulations in Europe 2018).
- Ein signifikanter Rückgang des Anteils von Fahrzeuge mit Euro-Norm schlechter als 3 in der Umweltzone (Ezeah, Finney, & Nnajide, 2015)

Bewertung

Das System führte zu einem signifikanten Rückgang des Anteils von Fahrzeugen mit Schadstoffklasse kleiner Euro 3, was zu einer Verbesserung der Luftqualität geführt hat.

Das System generiert jedoch keine ausreichenden Einnahmen, um die Kosten der Einführung und des Betriebs zu decken.

LKW-Mautsysteme und KMS

Ein LKW-Mautsystem, das einige oder alle Straßen in einer Stadt erfasst, könnte auch für kleine und mittelgroße Städte (KMS) eine Reihe von Vorteilen mit sich bringen. Dazu gehört die Verringerung des LKW-Verkehrs, zusätzliche Einnahmen und eine Verbesserung der Luftqualität. Dieser Finanzierungsmechanismus ist besonders geeignet für Städte, die einen hohen Anteil an LKW-Durchfahrten durch ihre Stadt zu verzeichnen haben.

Im Vergleich zu anderen LKW-Mautsystemen ist die elektronische streckenabhängige LKW-Maut am besten geeignet für KMS. Zur Ermittlung der Maut werden die GPS-Technologie und Erfassungsgeräte im LKW (OBU) genutzt. Damit könnte ein Mautsystem als Teil eines bereits vorhandenen oder geplanten nationalen oder regionalen Systems eingeführt werden. Als Teil eines übergreifenden Systems könnten sich die teilnehmenden Städte die Kosten mit der nationalen oder regionalen Regierung oder anderen beteiligten Verwaltungseinheiten teilen. Durch die Nutzung der GPS-Technologie bei einer elektronischen streckenabhängigen Maut entfällt die Installation von Messschranken, ANPR und anderer kostenintensiver Infrastruktur,

was wiederum die Kosten für die Einführung und den Verwaltungsaufwand für die Städte senkt.

In jedem Fall handelt es sich um einen sehr langfristigen Finanzierungsmechanismus und keine schnelle Lösungen, um zusätzliche Einnahmen für Verkehrs- und Mobilitätsprojekte zu generieren. Es hat fünf Jahre gedauert, bis das LKW-Mautsystem für Brüssel entwickelt und eingeführt wurde.

Leitfaden zur Umsetzung

- Ein entsprechender nationaler Rechtsrahmen ist notwendig. Wenn dieser nicht vorhanden ist, müssten KMS mit anderen lokalen Behörden zusammenarbeiten und Lobbyarbeit leisten, um nationale und regionale Regierungen zu überzeugen, entsprechende Gesetze zu verabschieden.
- Wo ein nationales oder regionales LKW-Mautsystem vorhanden oder angedacht ist, sollte sich eine lokale Behörde, die ein LKW-Mautsystem einführen möchte, unbedingt dieses bereits vorhandene oder angedachte System zu Nutze machen und mit der zuständigen Stelle zusammenarbeiten. Eine lokale Behörde müsste sich stark dafür einsetzen, dass Straßen in ihrem lokalen Straßennetz in ein größeres Mautsystem einbezogen werden und die Einnahmen aus der Gebühr geteilt werden.
- Um zu verhindern, dass der LKW-Verkehr sich auf Straßen verlagert, die nicht Maut-pflichtig sind, muss genau überlegt werden, welche Straßen in das Mautsystem einbezogen werden und in welcher Höhe die Maut für den jeweiligen Straßentyp berechnet wird. Sollte es eine mautfreie Alternative geben, so werden LKW-Fahrer natürlich die Mautstraßen meiden. Wenn die Maut je nach Straßentyp stark differiert, z.B. bei Autobahnen und Bundesstraßen/Landstraßen, so könnten die Fahrer die Routen mit einer geringeren Maut nutzen, auch wenn dies die zurückzulegende Kilometeranzahl erhöht.
- Um die Auswirkungen auf lokale Unternehmen zu minimieren, sollten, wo immer es möglich ist, Alternativen bei Gütertransporten angeboten werden.
- Die Kompatibilität mit Mautsystemen benachbarter lokaler Behörden und Regionen sollte gewahrt sein, um eine Systemintegration in der Zukunft zu ermöglichen.
- Man sollte mit Interessenvertretern zusammenarbeiten, die direkt vom Mautsystem betroffen sind. Hierzu gehören regionale und lokale Unternehmen, Speditionen, benachbarte Behörden/Verwaltungen und die lokale Gemeinschaft.
- Nutzung zuverlässiger IKT.
- Es muss auch sichergestellt sein, dass die Gesetzte vorhanden sind, die das Eintreiben von Gebühren von Fahrzeughaltern ermöglichen, die es versäumt haben, die Maut zu zahlen. Hierzu gehören auch internationale Fahrzeuge.

Zusammenfassung

LKW-Mautsysteme, besonders das streckenabhängige Mautsystem, ermöglichen es, dass sich LKWs angemessen finanziell an den durch ihren Betrieb verursachten externen Kosten beteiligen. Beispiele aus EU-Ländern zeigen, dass solche Systeme beträchtliche Einnahmen für nationale Regierungen generieren können.

LKW-Mautsysteme können ebenfalls ein zukunftsfähiger, realistischer Finanzierungs-mechanismus für KMS sein, gerade wenn sie ein hohes Aufkommen an LKW-Transitverkehr

haben. Sie können auch eine effektive Maßnahme zur Reduzierung des Güterverkehrs auf den örtlichen Straßen sein. Da moderne Technologie und Fachwissen benötigt werden, kann es für eine kleine Stadt, die allein agiert, relative kompliziert und teuer werden, ein Mautsystem einzuführen. Es ist daher ratsam, dass kleine und mittelgroße Städte zusammenarbeiten und die Zusammenarbeit auch auf regionale und nationale Regierung ausdehnen, um in ein existierendes oder geplantes nationales oder regionales streckenabhängiges LKW-Mautsystem aufgenommen zu werden. Hiermit würden sich auch Kosten vermeiden oder minimieren lassen, die mit der Entwicklung, der Einführung und dem Betrieb des Systems verbunden sind.

Weitere Informationen

Road Infrastructure Charging Heavy Goods Vehicles – European Commission

https://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/charging_hgv_en

Heavy Goods Vehicles – European Commission

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety_design_needs/heavy_goods_vehicles_en

London's Low Emission Zone (LEZ)

https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/check-if-your-vehicle-is-affected/hgvs-lorries-buses-and-coaches

Referenzen

Bereni M., 2012. International review of road funding and heavy vehicle charging mechanisms.

Broaddus A. and Gertz C., 2016. Tolling Heavy Goods Vehicles: Overview of European Practice and Lessons from German Experience

Directorate General for Internal Policies of the Union, 2008. Pricing systems for road freight transport in EU member states and Switzerland

Ezeah, C., Finney, K., & Nnajide, C., 2015. A Critical Review of The Effectiveness of Low Emission Zones (LEZ) As A Strategy For The Management Of Air Quality In Major European Cities. *Journal of Multidisciplinary Engineering Science and Technology*, *2*(7).

European Commission, 2018. Heavy goods vehicles. Available at: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety_design_needs/heavy_goods_vehicles_en [Accessed 11 January 2018]

European Environment Agency, 2013. Road user changes for heavy goods vehicles (HGV)

Federal Office for Spatial Development, 2018. Available at: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety_design_needs/heavy_goods_vehicles_en [Accessed 11 January 2018]

Transport and Environment, 2016. The Belgium Example: A Successful Distance-Based Toll for Trucks

Gibson G., Varma A., Cesbron S., Binsted A., Stavrakaki A., Dun C., De Stasio C., Brambilla M., Martino A., Rosa C., Parolin R., 2004. Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, RICARDO AEA (Report for the European

Commission)

Gomez J., Vassalo M.J. Has the European truck tolling policy led to a more efficient use of road infrastructure? A panel data analysis

Gustafsson I., Cardebring, W. P., 2007. Road user charging for heavy goods vehicles- Overview of regional impact

Knorr A., Heinemann W.A., Eisenkopf A., 2009. Germany's autobahn toll for heavy goods vehicles after four years: experiences and perspectives

Urban Access Regulations in Europe, 2018. Impact of Low Emission Zones, Available at: http://urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main/impact-of-low-emission-zones [Accessed 26 February 2018]

Viapass, 2018. Viapass web-site. Available at: http://www.viapass.be/en/ [Accessed 30 January 2018]

Anlage C.8 Workplace Parking Levy (WPL) - Arbeitsplatz-Parkgebühr

Schlüsselmarkmale

- Das Ziel der Arbeitsplatz-Parkgebühr (Workplace Parking Levy, WPL) besteht in der Verringerung der täglichen Fahrten mit dem PKW zur Arbeit. Ferner wird die Reduzierung von Firmenparkplätzen gefördert und es werden Einnahmen durch die Gebühr generiert.
- WPL ist eine Gebühr, die auf bestimmte Firmenparkplätze erhoben wird.
- Die Gebühr wird vom Arbeitgeber und nicht von den Beschäftigten entrichtet.
- Die Einnahmen müssen für Investitionen in Verkehrsverbesserungen verwendet werden.
- Das Parken von Lieferfahrzeugen, Fahrzeugen von Besuchern und Kunden können von der Gebühr befreit sein. Krankenhäuser, Notfalldienste und Behindertenparkplätze könnten spezielle Konditionen erhalten.
- Eventuell besteht die Notwendigkeit gebührenpflichtiges Parken in bestimmten lokalen Gebieten einzuführen, um eine Verlagerung des Parkens von Stellplätzen der Unternehmen in den öffentlichen Parkraum zu vermeiden.
- Einmal eingeführt, ist das System relativ günstig zu betreiben und einfach zu verwalten.

Kurzbeschreibung

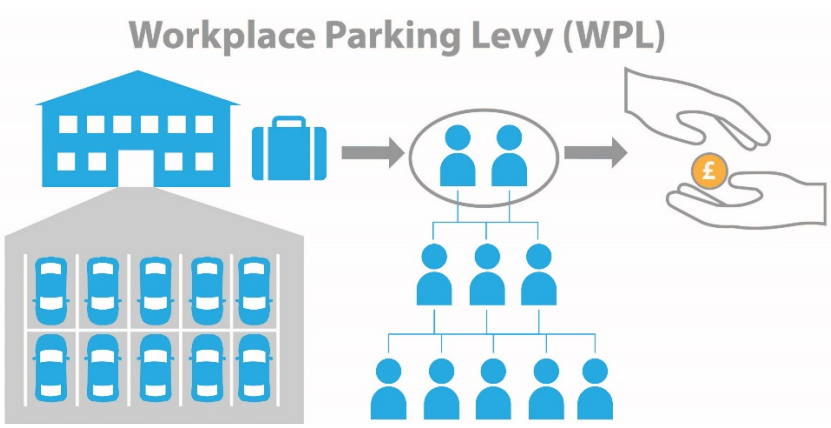


Abbildung 8: Arbeitsplatz-Parkgebühr

WPL ist eine von der lokalen Behörde erhobene Gebühr, die Arbeitgeber zahlen, wenn sie Parkplätze für ihre Beschäftigten anbieten. Diese Gebühr könnte als eine Art Citymaut-Konzept angesehen werden. Die WPL-Einführung verfolgt meist zwei Ziele: erstens als Maßnahme zur Verkehrssteuerung und zur Reduzierung der PKW-Nutzung. Zweitens zur Generierung von Einnahmen für die Verbesserung von Verkehr und Mobilität (Dale, Frost, Ison, & Warren, 2014).

Da der Arbeitgeber die Gebühr zahlt, liegt es in seinem Ermessen, ob er selbst die Kosten übernimmt oder diese komplett/teilweise an die Beschäftigten weiterreicht, die zur Arbeit mit dem PKW pendeln und die bereitgestellten Parkplätze nutzen.

In Großbritannien ist es gesetzlich vorgeschrieben, dass alle Mittel, die durch WPL generiert werden, auch für den lokalen Verkehr ausgegeben werden müssen. Wie genau dies geschieht, muss in den lokalen Verkehrsstrategien festgelegt werden.

Hintergrund

Die Verfügbarkeit von Parkplätzen und die damit verbundenen Kosten für Autonutzer können einen erheblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben. Daher ist die Bereitstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen ein wichtiges Instrument, das den Städten zur Verfügung steht, um das Verkehrsaufkommen zu verringern und Mittel für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte zu beschaffen. Parkraumkontrollen sind relativ kostengünstig durchzuführen, verursachen aber in der Regel kontinuierliche Ausgaben für die Überwachung und Durchsetzung.

Lokale Behörden kontrollieren öffentliche Parkplätze und können Parkrichtlinien entwerfen, um bestimmte Ziele zu erreichen, sei es die Erhöhung der Einnahmen, die Einschränkung der Autonutzung oder die Förderung der Regeneration eines Stadtteils. Dies kann durch Änderungen des Preises und/oder des Angebots an verfügbaren Parkplätzen in städtischen Gebieten erreicht werden. Bei einem großen Teil städtischer Parkplätze handelt es sich jedoch um private Parkplätze die von der Verwaltung nicht bewirtschaftet werden können. Eine kürzlich durchgeführte Studie in Großbritannien legt nahe, dass privates Parken außerhalb von Wohngebieten (PNR) typischerweise die Hälfte oder mehr des gesamten Parkplatzangebots in Stadtzentren ausmacht (Butcher, 2012). Da ein großer Teil der Parkplätze in städtischen Gebieten nicht von den lokalen Behörden verwaltet wird, könnte es für diese schwierig sein, eine effiziente Parkraumstrategie zu verfolgen, da sie nur begrenzte oder gar keine Zuständigkeit für einen beträchtlichen Teil der Parkplätze haben. Das Parken am Arbeitsplatz könnte ein besonderes Problem darstellen, da es oft kostenlos zur Verfügung gestellt wird.

Um Einfluss auf das private Parken zu nehmen, kann sich eine Gemeinde für die Einführung von Parking Taxes, also einer Art Parkplatzgebühr entscheiden. Parking Taxes werden oft in Form eines Prozentsatzes auf das gebührenpflichtige Parken erhoben und sind vor allem in US-amerikanischen Städten weit verbreitet. Parking levies (Parkabgaben) sind eine weitere Maßnahme, um den Parkraum zu bewirtschaften und Einnahmen für eine Kommune zu generieren. Sie erheben eine Gebühr auf bestimmte Arten des Parkens in einem bestimmten Gebiet oder Stadtteil.

Die britische Regierung hat in der Vergangenheit Arbeitgeberparkplätze besteuert, da diese als unversteuerte Vorteile angesehen wurden. Aufgrund von administrativen Schwierigkeiten bei der Überwachung und Erhebung wurde diese Steuer jedoch später aufgegeben. Dennoch wurde erkannt, dass ungeregeltes privates Parken potenziell negative Auswirkungen auf die Parkraumstrategie in Städten haben kann. Infolgedessen verabschiedete die britische Regierung eine Gesetzgebung, die den lokalen Behörden die Kontrolle über das Parken außerhalb von Wohngebieten durch die Einführung einer Abgabe auf das Parken am Arbeitsplatz ermöglicht.

Das erklärte Ziel der WPL ist *'ist es, die Anzahl der verfügbaren Parkplätze zu reduzieren, um die Anzahl der Autofahrten zu verringern und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, des Gehens und des Radfahrens zu fördern... und ein wesentliches Element für die Effektivität der Regelung besteht darin, die Einnahmen zur Verbesserung der Verkehrsmittelwahl vor Ort zu verwenden'*. Trotz der Attraktivität der Einnahmen im Hinblick auf die Finanzierung von Verkehrsprojekten, sollte darauf geachtet werden, *'dass mit der Anwendung der WPL hauptsächlich verkehrssteuernde Wirkungen erzielt werden sollen und sie nicht aus der Notwendigkeit heraus eingeführt werden soll, einen bestimmten Betrag an Mitteln für*

Verbesserungen im öffentlichen Verkehr aufbringen zu müssen' (House of Common, 2003). Allerdings zeigt das Beispiel Nottinghams (UK) auch, dass WPL für eine Stadt eine Quelle beträchtlicher Einnahmen sein kann, die dann wiederum für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte eingesetzt werden können.

Attraktivität des Finanzierungsmechanismus

- WPL kann für KMS eine zusätzliche Einnahmequelle sein. Die Einnahmen können in Projekte zur Verbesserung von Verkehr und Mobilität fließen.
- Wenn Parkplatzbetreiber/-Eigentümer an Stelle von Autofahrern zur Kasse gebeten werden, reduziert dies Konfliktpotenziale zwischen einer lokalen Behörde und der Öffentlichkeit, da es in in den Entscheidungsbereich des Arbeitgebers fällt, zu klären, ob er die Kosten an die Beschäftigten weiterreicht oder nicht (Burchell, 2014).
- Fördert eine modale Verlagerung und einen Rückgang der Fahrzeugnutzung innerhalb bestimmter Grenzen. WPL bietet einen finanziellen Anreiz zur Verringerung der Nachfrage nach zusätzlichen Parkplätzen am Arbeitsplatz und motiviert Pendler zum Umstieg auf Gehen, Radfahren, Park & Ride und öffentliche Verkehrsmittel.
- Durch zusätzliche Kosten für das Fahren zur Arbeit und die Reduzierung der bereitgestellten Parkräume, kann die WPL zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens beitragen (Dale, Frost, Ison, Quddus, & Warren, 2017).
- Die WPL kann auch als Internalisierung einiger externer Effekte gesehen werden, die durch das Pendeln mit dem PKW zum Arbeitsplatz entstehen.
- Die WPL ist weniger komplex und günstiger in ihrer Einführung und im Betrieb im Vergleich zu einer Straßennutzungsgebühr (Dale, Frost, Ison, Quddus, et al., 2017).
- Einmal etabliert, ist das System relativ günstig und einfach zu verwalten.

Herausforderungen und Risiken

- Es könnte eine Gegenreaktion von Seiten der lokalen Unternehmen geben, die zusätzlich zur Kasse gebeten werden.
- Die WPL könnte von zahlreichen Einzelpersonen, Arbeitgebern und anderen Organisationen als unfair wahrgenommen werden, da die WPL nicht unterscheidet zwischen Personen, die in Hauptverkehrszeiten auf überlasteten Straßen fahren und Personen, die in Nebenzeiten unterwegs sind. Es wird ebenfalls nicht zwischen Personen unterschieden, die einen guten Zugang zum ÖPVN haben und jenen, die schlecht angebunden sind. Schließlich bedeutet die WPL auch eine zusätzliche Last für Haushalte mit geringem Einkommen. (Dale, Frost, Ison, Quddus, et al., 2017).
- Die Einführung der Gebühr erfordert langwierige und umfassende Konsultation mit Bürgern/Anliegern und Unternehmen sowie eine Erfassung der vorhandenen Parkflächen in Unternehmen.
- Es könnte schwierig werden, die richtige Balance bei der Preisgestaltung zu finden. Eine lokale Behörde muss die Balace zwischen einer Einnahme-erzielenden Aktivität und einem Verprellen von Arbeitgebern schaffen.
- Es besteht das Risiko, dass sich das Parken in nahe gelegene Straßen und Bewhnerquartiere verlagert. In diesem Fall wäre die Möglichkeit einer Parkraumbewirtschaftung im betroffenen Gebiet zu prüfen.

Leistungsbilanz

Gegenwärtig wird das Konzept der Arbeitsplatz-Parkgebühren vor allem in Australien (Perth, Melbourne, Sydney), Singapur und Großbritannien (Nottingham) eingesetzt (Burchell, 2014). Jede Parkplatzabgabenregelung ist einzigartig in Bezug darauf, wer belastet wird, wie hoch die Gebühr ist und wer davon befreit ist. Das Hauptziel besteht in der Regel darin, die Verkehrsbelastung durch die Gebühren zu verringern und die Einnahmen in die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur zu investieren (Dale et al., 2014).

In Perth werden die Einnahmen für die Bereitstellung eines Bussystems und den Ausbau der Free Transit Zone (kostenlose Nutzung des ÖPNV in einem bestimmten Gebiet) verwendet, während sie in Sydney hauptsächlich für Park & Ride Parkplätze und ÖV-Knotenpunkte verwendet werden. Was die Zielgruppen betrifft, so gilt die Gebühr in Melbourne für alle Arten von Parkplätzen, in Sydney gilt die Gebührenpflicht nur für bestimmte Geschäftsviertel, während in Perth Ausnahmen für Einwohner und Unternehmen gelten, die über maximal fünf Parkplätze verfügen. Die höchste Parkgebühr wird in Sydney erhoben, wo die jährliche Gebühr etwa 1.335 £ pro Parkplatz beträgt. Jüngste Studien deuten darauf hin, dass die Einnahmen aus den Projekten in Melbourne, Perth und Sydney erhebliche Vorteile für die Gemeinschaft gebracht haben (Burchell, 2014).

In Großbritannien führte Nottingham 2012 eine WPL ein. Seitdem wurden über 44 Millionen Pfund mit einer 100%igen Unterstützung der verantwortlichen Arbeitgeber erwirtschaftet (Hallam & Gibbons, 2018). Oxford und Cambridge prüfen derzeit die Einführung einer WPL. Der Oxfordshire County Council hat 100.000 £ für die Entwicklung eines entsprechenden Konzepts bereitgestellt. In Cambridge wurde einem WPL-Konzept grünes Licht gegeben. Es wurde geschätzt, dass die Entwicklung des Systems und die Einführung der für seinen Betrieb erforderlichen Infrastruktur zwischen drei und fünf Jahren dauern würde.

Fallstudie I: Nottingham WPL

Übersicht

Nottingham hat 312.000 Einwohner, von denen ca. 60.000 Personen mit dem PKW oder Kleintransporter zur Arbeit in der Stadt fahren (Green Party, 2016).

Im Jahr 2012 wurde eine Gebühr auf große Firmenparkplätze eingeführt. In den ersten drei Jahren des Betriebs hat die Arbeitsplatz-Parkgebühr 25,3 Millionen Pfund an Einnahmen generiert, die maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Stadt beigetragen haben, darunter ein Fuhrpark mit Elektrobussen. Jüngste Untersuchungen zeigen, dass die Abgabe zu einem Rückgang der CO_2-Emissionen um 33% und einer Verkehrsverlagerung beigetragen hat, bei der die Nutzung des ÖPNV auf über 40% gestiegen ist (Hallam, 2016).

Funktionsweise

Die WPL (Workplace Parking Levy, Arbeitsplatz-Parkgebühr) ist eine jährliche Gebühr, die sich nach der Inflation richtet. Eine Jahreslizenz läuft vom 1. April bis 31. März. Die Kosten für jeden betroffenen Arbeitsplatz-Parkplatz werden vor dem 1. Januar eines jeden Jahres bestätigt. Auf das Parken am Arbeitsplatz wird eine Abgabe/Gebühr erhoben. Arbeitgeber, die mehr als 10 Parkplätze am Arbeitsort zur Verfügung stellen, sind verpflichtet, für jeden dieser Plätze eine Gebühr zu zahlen. Wichtig ist, dass die Arbeitgeber und nicht die Beschäftigten für die Zahlung der WPL-Gebühren verantwortlich sind, obwohl die Arbeitgeber die Kosten der WPL natürlich an ihre Beschäftigte weitergeben können. Eine Gehaltsverzichtsvereinbarung ermöglicht es einem Beschäftigten, auf einen Teil seines Gehalts als Gegenleistung für eine steuerfreie Leistung zu verzichten, in diesem Fall einen Arbeitsplatz-Parkplatz.(Nottingham City Council, 2015). Arbeitgeber, die Arbeitsplatz-Parkplätze zur Verfügung stellen, können entsprechend sanktioniert werden, wenn sie das WPL-System nicht einhalten. Insgesamt wird die Gebühr auf rund 25.000 Stellplätze erhoben (Green Party, 2016).

Alle von der WPL generierten Einnahmen müssen in die Verbesserung des Nahverkehrs investiert werden. Bis heute wurden dadurch Mittel zur Unterstützung der NET Phase Zwei (Erweiterung des bestehenden Straßenbahnsystems), des Umbaus des Bahnhofs Nottingham und des Link-Busnetzes bereitgestellt.

Kosten der Abgabe/Gebühr

Die Höhe der Gebühren wurde so festgelegt, dass damit die nötigen Einnahmen für das geplante ÖPNV-Investitionsprogramm generiert werden können. Die Kalkulation erfolgte auf Grundlage der geschätzten Anzahl der abgabepflichtigen Stellplätze und für die Berechnung der jährlichen Erhöhungen der Abgabe wird der RPI-Wert (Einzelhandelspreisindex) verwendet. (NCC, 2018)

Error! Reference source not found. zeigt die Entwicklung der Kosten für einen Stellplatz seit der Einführung der Abgabe.

Jahr	Kosten für einen Parkplatz (Pfund Sterling)	Kosten für einen Parkplatz (EUR)*
2012/2013	288	324
2013/2014	334	375
2014/2015	364	409
2015/2016	381	428
2016/2017	381 + Inflation	428
2017/2018	387	435
2018/2019	402	452

Quelle: übernommen aus (Burchell, 2014) und (NCC, 2018). Note: * Basiert auf Wechselkurs vom 02/01/2018, mit 1 Pfund Sterling = 1,1242 Euro

Tabelle 5: WPL - Kosten für einen Parkplatz

Zielgruppe

Die Gebühr muss von allen Arbeitgebern im Stadtgebiet gezahlt werden, die mehr als 10 Stellplätze für ihre Mitarbeiter zur Verfügung stellen. Arbeitgeber innerhalb der Verwaltungsgrenze des Nottingham City Council (NCC), die Arbeitsplatz-Parkplätze für einen der folgenden Bereiche bereitstellen, sind verpflichtet, eine WPL-Lizenz zu erwerben:

- Beschäftigte;
- **Regelmäßige** Geschäftskunden, einschließlich beratende Personen, Auftragnehmer, Lieferanten oder andere Geschäftskunden und Besucher;
- Schüler und Studenten, die an einem Ausbildungskurs teilnehmen.

Arbeitgeber benötigen eine separate Lizenz für jedes einzelne Gebäude, in dem Arbeitsplätze und entsprechende Stellplätze zu finden sind (NCC, 2018).

Ausnahmen

Ausnahmen gelten für Parkplätze, die den folgenden Verwendungszwecken unterliegen:

- Gelegentliche Geschäftskunden und Besucher;
- Kundenfahrzeuge;
- Motorräder;
- Fahrzeuge, mit denen Waren angeliefert oder abgeholt werden;
- Fahrzeuge eines Fuhrparks (keine Fahrzeuge, die zur An- und Abreise zur Arbeit genutzt werden);
- Private Fahrzeuge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die an ihrem Arbeitsplatz wohnen.
- Mobilitätseingeschränkte Personen mit dem Blue Badge (Behindertenausweis),
- Einrichtungen des Gesundheitswesens und Rettungsdienste haben Anspruch auf einen 100%igen Rabatt auf gebührenpflichtige Parkflächen.
- Arbeitgeber, die insgesamt 10 oder weniger Arbeitsplatz-Parkplätze auf ihrem gesamten Gelände innerhalb der administrativen Grenze des NCC zur Verfügung stellen, erhalten ebenfalls 100% Rabatt auf die WPL-Gebühr.

Chronik

Error! Reference source not found. beinhaltet den Zeitplan für die Einführung der WPL in Nottingham

1998	Die Arbeitsplatz-Parkgebühr wird von der Regierung im Verkehrsweißbuch "A New Deal for Transport“ als eine Maßnahme zur Reduzierung der Verkehrsüberlastung empfohlen.
2000	Der Transport Act 2000 gibt den lokalen Behörden die Befugnis Arbeitsplatz-Parkgebühren einzuführen.
2000	NCC begann, Möglichkeiten für ein Gebührenmodell zu prüfen
2002	Die Stadt gab eine Studie über die Möglichkeiten zur Finanzierung von Verkehrsverbesserungen in Auftrag. Option E - Der WPL-Ansatz wurde vorangetrieben. Die Option wurde gewählt, weil sie schnell zu implementieren ist, die Generierung von Einnahmen ermöglicht und geringe Implementierungsrisiken in Bezug auf Technologie und Kosten birgt.

2005	Der NCC beauftragte das Wirtschaftsprüfungsunternehmen PriceWaterhouseCoopers mit einer Studie zu potenziellen wirtschaftlichen Auswirkungen einer Arbeitsplatz-Parkgebühr.
2007	Öffentliche Konsultation, öffentliche Prüfung und Geschäftsmodell für eine WPL in Nottingham.
2008	Der NCC reicht den WPL-Beschluss beim Verkehrsministerium zur Genehmigung durch den Minister ein.
2009	Die WPL-Verordnung wird vom Minister am 19. Juli genehmigt.
2011	Die Lizenzierung für das Programm beginnt am 1. Juli mit der gesetzlichen Verpflichtung für alle Arbeitgeber, bis zum 1. Oktober eine Lizenz zu erwerben (100% Rabatt gilt für alle).
2012	Die Gebührenerhebung für die WPL beginnt am 1. April.

Quelle: in Anlehnung an (Burchell, 2014)

Tabelle 6: Zeitachse der WPL in Nottingham

Erklärte Ziele

Der Hauptgrund für die Einführung der WPL in Nottingham war die Generierung benötigter Mittel für die Verbesserung des Nahverkehrs, insbesondere der NET Phase Zwei (Erweiterung des bestehenden Straßenbahnsystems). Der zweite Grund war das Ziel der Reduzierung von Staus und Verkehrsüberlastungen. Der dritte Grund bezog sich auf die Sicherung des zukünftigen Wohlstands der Stadt. Der vierte Grund für die Einführung der WPL, bestand darin, einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Es wurde erwartet, dass das WPL-Paket bis 2021 folgende Vorteile bringen wird:

1. 20% Zuwachs bei den Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ins Stadtzentrum von Nottingham;
2. Das prognostizierte Verkehrswachstum bei Autofahrten in die Innenstadt wurde von 15% auf 8% reduziert;
3. 45% Steigerung der Park & Ride-Nutzung; und
4. 2,8 Millionen Autofahrten pro Jahr weniger auf den Straßen Nottinghams.

WPL wurde als geeignetes Mittel zur Erzielung dieser Vorteile angesehen, denn:

- es ist ein Instrument zur Steuerung der Nachfrage, das sich an Pendlerinnen und Pendler richtet, die der Hauptgrund für Staus sind, insbesondere in Spitzenzeiten;
- es führt zu einem Verantwortungsvolleren Umgang mit dem Thema parken und sorgt dafür, dass sich Arbeitnehmer genau überlegen, ob sie mit dem Auto fahren oder nicht;
- es ermutigt Arbeitgeber, die Entwicklungsmöglichkeiten und Kosten von als Parkplatz genutzten Flächen innerhalb der Stadtgrenze stärker zu bedenken.
- WPL bietet ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, niedrige Umsetzungskosten und kürzere Umsetzungszeiten als alternative Mechanismen.
- eine Abgabe auf Pendlerparkplätze in Kombination mit der Finanzierung von Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr wird sich direkt und indirekt auf die Förderung eines nachhaltigeren Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl auswirken (Burchell, 2014)

Vorteile

Zu den Vorteilen der WPL in Nottingham gehören unter anderem:

- 44 Millionen Pfund Einnahmen, die zur Finanzierung des Ausbaus von Straßen, des Bahnhofs und der Bezuschussung des Kaufs umweltfreundlicher Busse verwendet werden;
- 100%ige Zustimmung der verantwortlichen Arbeitgeber;
- Gerade einmal 5% der Einnahmen reichen für die Finanzierung des WPL-Teams aus (Hallam & Gibbons, 2018);
- Weniger Staus;
- Verbesserte Flächennutzung;
- Beitrag zum Umweltschutz; und
- Urbane Regeneration.

Bewertung

Im Rahmen des Konsultationsprozesses wurde das Vorhaben in den lokalen Medien und über eine spezielle Website bekannt gemacht. Etwa 2500 Antworten gingen daraufhin ein. Von den Einwohnern der Stadt waren 68 % generell für den Vorschlag, in einer breiteren Befragung sprachen sich jedoch nur noch 43 % dafür und 55 % dagegen aus. Die negativen Ansichten stammen in erster Linie von Arbeitgebern und Organisationen, die die Wirtschaft vertreten, da es als unfair empfunden wurde, den Unternehmen zusätzliche Kosten aufzubürden. (Burchell, 2014).

Seit Einführung der Maßnahme im Jahr 2012, wurden über 44 Millionen Pfund an Einnahmen generiert, wobei die Bedingungen und Vorschriften von 100% der betroffenen Unternehmen eingehalten wurden; 99,9% der Einnahmen wurden ohne die Notwendigkeit der Anwendung weiterer rechtlicher Schritte eingezogen. Darüber hinaus beschränken sich die Kosten für den Einsatz des WPL-Team auf weniger als 5% der Einnahmen. Der verbleibende Betrag wurde vollständig in die Erhaltung und Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur investiert, wie z.B. in den Ausbau des Straßenbahnnetzes der Stadt, den Umbau des städtischen Bahnhofs und das vollelektrische Busnetz „Link“. Die WPL hat auch zur Entwicklung von Nottinghams betreiberübergreifenden Pay-as-you-go Smartcard, einem umfangreichen Echtzeit-Informationssystem, der Renovierung von zwei Busbahnhöfen und der Anschaffung von Technologien zur Umsetzung einer Vorrang-Ampelschaltung für Busse an wichtigen Ampelkreuzungen beigetragen. Diese Investitionen in den öffentlichen Verkehr haben seit 2013/14 zu einem Anstieg der Bus- und Straßenbahnnutzung um 4,5 % geführt, und das obwohl das ÖPNV System von Nottingham mit 75 Mio. Nutzern/Jahr bereits vorher sehr gut genutzt wurde. Nottingham ist die Stadt außerhalb Londons, die die höchste Pro-Kopf-Nutzung von Bussen und Bahnen zu verzeichnen hat, wobei die Kundenzufriedenheit in allen Bereichen bei über 95% liegt. Im Jahr 2017 erhielt der Stadtrat von Nottingham den renommierten Ashden Award für die Umsetzung der WPL (Hallam & Gibbons, 2018).

Es gibt zahlreiche Hinweise darauf, dass die Einführung der WPL keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die Verfügbarkeit anderer Finanzquellen hatte und dass die WPL eine sehr geringe Rolle bei der Standortentscheidung von Unternehmen spielt. Das Beschäftigungswachstum und die Zunahme sonstiger Investitionen seit 2012, dem Jahr der Einführung von WPL, legen nahe, dass Nottingham für potenzielle Investoren weiterhin sehr attraktiv ist. Gleichzeitig deuten Ergebnisse einiger Fallstudien zu Großinvestitionen darauf

hin, dass die von der WPL finanzierte Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ein wichtiger Faktor für Investoren ist (Dale, Frost, Ison, Nettleship, & Warren, 2017).

Es ist zu beachten, dass zusätzliche vorteilhafte Auswirkungen eines WPL-Programms, wie z. B. die Auswirkungen auf die Verkehrsüberlastung, durch andere Faktoren überdeckt werden könnten, die zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens führen können. Dazu gehören bspw. die Umsetzung von großen Infrastrukturprojekten und ein positives Wirtschaftswachstum (Dale, Frost, Ison, Quddus, et al., 2017).

Finanzierungsmechanismus und KMS

Die Einführung der WPL könnte kleinen und mittelgroßen Städten (KMS) dabei helfen, die notwendigen Mittel zu generieren, um Staus zu verringern und die Umwelt und das lokale Umfeld zu verbessern. All dies muss bei der Bewertung von WPL-Plänen berücksichtigt werden, um sicherzustellen, dass das gesamte Paket und die Vorteile verstanden werden.

Leitfaden zur Implementation

Bei der Konzeption und Umsetzung eines WPL-Plans müssen die folgenden Aspekte analysiert und berücksichtigt werden:

- Anzahl der potentiell gebührenpflichtigen Flächen;
- Ausnahmeregelungen;
- Fairness;
- Die Tendenz zur Verlagerung des Parkens
- Notwendigkeit, die Regelung so zu gestalten, dass sie in der Praxis auch effektiv und effizient durchsetzbar ist;
- Verfügbarkeit eines gut organisierten ÖPNV vor der Einführung des Systems; und
- Mögliche Probleme im Zusammenhang mit öffentlichen Konsultationen oder einem Referendum.

Bei der Einführung einer WPL, kann die Akzeptanz des Mechanismus deutlich verbessert werden, wenn zunächst eine niedrigere Gebühr angesetzt wird, welche dann Schritt für Schritt erhöht werden kann.

Hindernisse bei der Umsetzung

Das größte Hindernis für die Umsetzung des einer WPL ist das hohe Risiko für politische Entscheider. Die Auseinandersetzung mit den Interessengruppen könnte für die lokalen Behörden eine große Herausforderung darstellen. Typischerweise wird die WPL aus drei Gründen kritisiert:

1. Eine zusätzliche Belastung für die Unternehmen und damit für die lokale Wirtschaft,
2. Wenig effektiv bei der Verringerung von Staus,
3. Ungerecht gegenüber den Nutzern des Individualverkehrs, die bereits eine hohe Steuerlast tragen (Dale et al., 2014)

Das Fehlen relevanter nationaler und lokaler Gesetze und des regulatorischen Umfelds ist ein weiteres großes Hindernis für die Umsetzung des Systems.

Konsultationen mit den Interessengruppen

Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Einführung einer WPL umfassende Konsultationen mit Anwohnern, Unternehmen, Pendlern sowie mit den benachbarten lokalen Behörden einschließt, die von der Regelung betroffen sind. Ein wichtiger Teil dieser Gespräche wäre die Entscheidung über geeignete Grenzen für das von der Abgabe betroffene Gebiet.

Empfehlungen, die für politische Entscheidungsträger relevant sind

- Wenn es keine einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften gibt, müssen die lokalen Behörden, die die WPL einführen wollen, mit den nationalen Regierungen zusammenarbeiten, um eine entsprechende Rechtsgrundlage zu schaffen.
- Die lokalen Behörden sollten erst dann mit der Idee in die „Öffentlichkeit“ treten, wenn sie ein detailliertes Kozept entwickelt haben. Darin sollte auch deutlich werden, wie die eingenommen Mittel verwendet werden sollen und wie die benötigte Verwaltungsstruktur aussieht.
- Die Kommunalverwaltungen sollten der Öffentlichkeit und den Unternehmen gegenüber die Verbindung zwischen der WPL und den Auswirkungen auf den Verkehr deutlich machen. Zudem sollten die Vorteile für das öffentliche Verkehrssystem beleuchtet werden.
- Die Akzeptanz der Abgabe kann verbessert werden, indem sichergestellt wird, dass alle, die die Abgabe zahlen, von den damit finanzierten Verbesserungen profitieren.
- Gleichzeitig müssen die lokalen Behörden, die ein WPL-System umsetzen wollen, sicherstellen, dass die Erwartungen und Bedüfnisse der verschiedenen Interessensvertreter bei der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden (Dale et al., 2017).
- Eine WPL wird möglicherweise an Orten politisch besser akzeptiert, in denen ein großer Teil der Pendler von außerhalb des Verwaltungsbereichs einer Kommune kommt, die einen WPL in Erwägung zieht. Der Grund dafür ist, dass Menschen, die außerhalb der Gemeindegrenzen leben, kein Mitspracherecht gegenüber der Gemeinde haben, die die Regelung einführen möchte.
- Es gibt Hinweise darauf, dass bei einem möglichen Referendum im Hinblick auf die WPL, aufgrund der Kosten-Nutzen-Relation so gut wie nie mit „Ja“ gestimmt wird. Daher sollte im Rahmen eines Konsultationsverfahrens die öffentliche Meinung überprüft werden, um die Sorgen und Wünsche der Öffentlichkeit zu verstehen.
- Die Entwicklung und Umsetzung einer WPL kann sehr zeitintensiv sein. Daher ist das Vorhandensein einer gewissen politischen Stabilität und Kontinuität von Vorteil, damit der Mechanismus strategisch entwickelt werden kann, ohne durch Wahlen und einen Wechsel der politischen Partei destabilisiert zu werden.

Empfehlungen, die für Praxisphasen relevant sind

- Die Anwendung einer WPL auf das gesamte Gebiet einer Gemeinde und nicht nur auf bestimmte Teilgebiete, kann die administrative Komplexität vereinfachen und die Einnahmen erhöhen.
- Eine enge Zusammenarbeit mit den Unternehmen während der Einführung der Regelung kann deren Akzeptanz verbessern.
- Die Projektverantwortlichen sollten darauf achten, dass die Regelung einfach bleibt und nicht zu viele Ausnahmeregelungen existieren

- Die Anwendung eines 100%igen Rabatts anstelle einer Freistellung bietet mehr Flexibilität bei möglichen späteren Änderungen.
- Eine niedrigere Anfangsgebühr kann die Akzeptanz bei der Einführung des Systems verbessern. Bei Bedarf kann die Gebühr später erhöht werden, um zusätzliche Einnahmen zu erzielen.
- Wenn möglich, sollten die Arbeitgeber in der Lage sein, die Belastung über eine Art Lohnverzicht an die Arbeitnehmer weiterzugeben. In diesem Fall könnte sich die Gebühr für die Arbeitnehmer aufgrund eventueller Steuervergünstigungen weiter reduzieren.
- Arbeitgeber sollten eine Lizenz für alle Parkplätze beantragen müssen, die sie nutzen, einschließlich derer, die von der Abgabe befreit sind. Anhand dieser Informationen werden die entsprechenden Gebühren berechnet und zeitgleich kann die Verwaltung ein Register aller bestehenden Mitarbeiterparkplätze im Verwaltungsbereich aufbauen.
- Die lokalen Behörden müssten regelmäßig kontrollieren, wie viele Plätze genutzt werden und ob die Lizenz eingehalten wird.
- Es sollten relevante Orte für mögliche Parkraumverlagerungen ermittelt und Pläne zur Lösung von Verlagerungsproblemen erstellt werden
- Zuweisung von Ressourcen für die Durchführung aller erforderlichen Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen.
- Lokale Behörden sollten sich hinsichtlich der Entwicklung und Umsetzung der WPL mit anderen Städten austauschen, die ähnliche Systeme eingeführt haben oder an der Einführung arbeiten. Vor allem in Bezug auf Geschäftsmodell, Gebühr, Ausnahmeregelungen, Überwachung und Sanktionierung).

Kontrollierte Parkzonen bzw. Parkbereiche

Die WPL funktioniert am besten, wenn es in der Nähe des Geltungsbereichs bewirtschaftete Parkzonen gibt. Diese verhindern, dass Pendler nach Einführung der WPL in nahegelegenen Straßen parken. Lokale Behörden, die die Einführung der WPL anstreben, müssen sich überlegen, wie sie die Parkkontrollen auf das WPL-Gebiet und die umliegenden Straßen ausdehnen.

Erstellung eines Registers und Verwaltungssystems

Eine umfassende Erfassung der bestehenden Arbeitsplatzparkplätze innerhalb einer Stadt ist erforderlich. Sobald ein Register und ein Lizenzierungssystem vorhanden sind, ist die Verwaltung der Abgabe relativ einfach. Ein kleines Team sollte in der Lage sein, das gesamte System zu verwalten.

Analyse der Auswirkungen

Um die direkten und indirekten Auswirkungen der WPL auf den Verkehr vorherzusagen, müssen umfangreiche Bewertungen und Modellierungen durchgeführt werden.

Zusammenfassung

Mit der WPL steht KMS ein attraktives Instrument zur Verfügung, um Mittel für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte aufzubringen und dabei zusätzliche Vorteile zu erzielen,

einschließlich der Verringerung von Verkehrsstaus, der Stadterneuerung und dem Schutz der Umwelt.

Das Fehlen einschlägiger nationaler Rechtsvorschriften könnte jedoch ein wesentliches Hindernis für die Umsetzung des WPL-Systems durch KMS darstellen.

Einmal etabliert, könnte eine WPL relativ kostengünstig und einfach von einem kleinen Team verwaltet werden. In Nottingham (UK) betragen die Kosten für das WPL-Team weniger als 5% der mit diesem Mechanismus erzielten Einnahmen. Die Entwicklung eines WPL-Systems kann jedoch ein komplexer Prozess sein, der umfangreiche öffentliche Konsultationen erfordert und manchmal mehrere Jahre dauert.

Die Unterstützung und Akzeptanz der Stakeholder zu erlangen, könnte eine große Herausforderung für die Projektträger darstellen. Die Kommunikationsstrategien sollten vor allem deutlich machen, welche Verbesserungen im öffentlichen Verkehr mit der WPL finanziert werden sollen, und welche positiven Wirkungen auf Verkehr und Umwelt zu erwarten sind.

Allerdings sollten sich Lokale Behörden, die die Einführung eines WPL-Systems anstreben bewusstmachen, dass es sich in erster Linie um einen Finanzmechanismus und nicht um eine Maßnahme zur Verringerung der Verkehrsbelastung handelt, da die Veränderungen gering und letztlich kaum messbar sein dürften. Es sind vor allem die mit den Einnahmen finanzierten Verbesserungen im ÖPNV, die schlussendlich dazu beitragen, das Verkehrswachstum zu reduzieren. Die positiven Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung könnten aufgrund externer Faktoren, die die Verkehrsbelastung verstärken, bspw. die Durchführung großer Infrastrukturprojekte und ein positives Wirtschaftswachstum, weniger offensichtlich sein.

Weitere Informationen

Greater Cambridge Partnership – Workplace Parking Levy

https://www.greatercambridge.org.uk/transport/transport-projects/city-access/workplace-parking-levy/

Nottingham City Council (NCC) - Workplace Parking Levy

https://www.nottinghamcity.gov.uk/transport-parking-and-streets/parking-and-permits/workplace-parking-levy/

Workplace Parking Levy (WPL) – Paper of WPL Policy in the UK

http://www.britishparking.co.uk/write/Documents/Library/SN00628.pdf

The Road User Charging and Workplace Parking Levy (Classes of Motor Vehicles) (England) (Amendment) Regulations 2017

http://www.legislation.gov.uk/uksi/2017/1141/contents/made

Campaign for Better Transport - A winning policy: Nottingham's Workplace Parking Levy

http://www.bettertransport.org.uk/blog/better-transport/winning-policy-nottinghams-workplace-parking-levy

Investigating the transferability of the Workplace Parking Levy (Doctoral Thesis by Jonathan Burchell)

https://dspace.lboro.ac.uk/dspace-jspui/handle/2134/17192#

Referenzen

Burchell, J., 2014. Investigating the transferability of the Workplace Parking Levy. Retrieved from https://dspace.lboro.ac.uk/dspace-jspui/bitstream/2134/17192/3/Thesis-2015-Burchell.pdf

Butcher, L., 2012. Roads : Workplace Parking Levy (WPL). *Strategy*.

Dale, S., Frost, M., Ison, S., Nettleship, K., & Warren, P., 2017. An evaluation of the economic and business investment impact of an integrated package of public transport improvements funded by a Workplace Parking Levy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *101*, 149–162. https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.04.034

Dale, S., Frost, M., Ison, S., Quddus, M., & Warren, M. P., 2017. Evaluating the impact of a workplace parking levy on local traffic congestion: The case of Nottingham UK. *Transport Policy*. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.015

Dale, S., Frost, M., Ison, S., & Warren, P., 2014. Workplace Parking Levies: The answer to funding large scale local transport improvements in the UK? *Research in Transportation Economics*, *48*, 410–421. https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.068

Green Party., 2016. A workplace parking levy for london.

Hallam, N., 2016. Workplace Parking Levy, Nottingham, UK. Retrieved from https://www.wwf.org.uk/sites/default/files/2016-12/nottingham case study - Workplace parking levy.pdf

Hallam, N., & Gibbons, A., 2018. A winning policy: Nottingham's Workplace Parking Levy. Retrieved from http://www.bettertransport.org.uk/print/3623

House of Common, 2003. *Select Committee on Transport: First Report – Urban Charging Schemes*. Retrieved from https://publications.parliament.uk/pa/cm/cmtran.htm

NCC, 2018. WPL Costs and Payments. Retrieved from https://www.nottinghamcity.gov.uk/transport-parking-and-streets/parking-and-permits/workplace-parking-levy/wpl-costs-and-payments/

Nottingham City Council, 2015. Workplace Parking Levy Employer Handbook .pdf.

Anlage C.9 Community Infrastructure Levy (CIL) - Kommunale Infrastrukturabgabe

Schlüsselmerkmale

- Eine kommunale Infrastrukturabgabe (Community Infrastructure Levy, CIL) ist eine Abgabe/Umlage, die lokale Behörden anwenden können, um neue Entwicklungen in ihrem Verwltungsgebiet „in Rechnung zu stellen“ (Planning Advisory Service, 2018).
- Diese Abgabe zielt auf Entwickler oder Entwicklungsgesellschaften ab, die neue Bauprojekte innerhalb eines lokalen Gebietes umsetzen wollen.
- Die auf diese Weise generierten Einnahmen sollten für die Instandhaltung der existierenden Infrastruktur und zur Finanzierung neuer Infrastrukturprojekte genutzt werden (Planning Advisory Service, 2018).
- Die Tabelle bzw. der Mechanismus für die Gebührenerfassung ist sehr spezifisch. Im Allgemeinen erfolgt die Erfassung der Gebühren pro Quadratmeter ab dem Datum des Beginns der Entwicklung oder des Bauprojekts.

Kurzbeschreibung

CILs werden angewendet um zusätzliche Einnahmen, zur Förderung der existierenden und der Entwicklung neuer öffentlicher Infrastrukturen in England and Wales, zu generieren. Die Abgabe kommt zur Anwendung bei Bauprojekten im lokalen Gebiet der neuen Infrastruktur, weil davon ausgegangen wird, dass die neue Infrastruktur den Wert der Entwicklungen/ Neubauten erhöht.

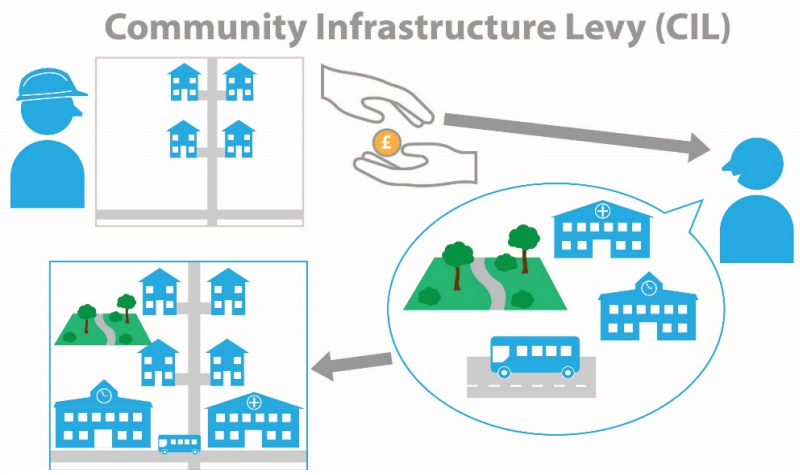


Abbildung 9: Kommunale Infrastrukturabgabe

Durch CILs generierte Einnahmen werden meist zur Finanzierung folgender Infrastrukturen und Projekte verwendet:

- Straßen und andere Verkehrswege;
- Schulen und andere Bildungseinrichtungen;
- Medizinische Versorgung;
- Sport/Erholung und Freiflächen.

Der bei der Erhebung der Abgabe angewendete Mechanismus ist spezifisch für jede lokale Behörde und wird durch Einzelfallentscheidungen (case-by-case scenario) geprägt. Die Gebühr wird berechnet, indem der Nettozuwachs der Nutzfläche der Bebauung berücksichtigt wird, wobei Mindestwerte gelten.

CILs sind rechtsverbindlich und die Abgaben können bereits vor der Ausführung der Arbeiten in der Planungsphase berechnet werden. Der entsprechende Betrag wird zum Datum des Baubeginns in Rechnung gestellt. Der Rechnung geht eine Mitteilung von Seiten der Behörde voraus und für die Zahlung wird eine Frist gesetzt.

Hintergrund

CILs werden in Großbritannien, wo sie durch das Planungsgesetz Planning Act 2008[10] eingeführt wurden, als Instrument örtlicher Behörden in England und Wales genutzt, um auf diese Weise die Entwicklung der Infrastruktur bestimmter Gebiete zu unterstützen.

Die Behörden entscheiden, in welche Projekte die generierten Einnahmen fließen. In England und Wales haben die Verwaltungen entsprechende Pläne für ihre Gebiete erarbeitet, die eine Bedarfsanalyse hinsichtlich der lokalen Infrastrukturen enthalten sowie Angaben darüber, welche Vorhaben mit den Erträgen finanziert werden sollen.

Die CIL wird gemäß der Richtlinie CIL Regulations 2010) von einer „collecting authority“ erhoben[11]. In London wird die Abgabe im Namen des Bürgermeisters durch die Stadtbezirke (the Boroughs) erhoben. Die County Councils (Grafschaftsräte) erheben die Abgabe auf Bauunternehmungen, für die die Grafschaft ihre Zustimmung gegeben hat.

Auf Grundlage bestimmter Umstände können Bauunternehmen eine Befreiung von der kommunalen Infrastrukturabgabe beantragen. Hierfür müssen bestimmte Anforderungen erfüllt sein. Ferner muss der Antrag rechtzeitig eingereicht und formal korrekt begründet werden und das ersuchende Unternehmen muss hierzu berechtig sein. Die Befreiung von der kommunalen Infrastrukturabgabe ist schwer zu erwirken.

In der von der britischen Regierung erstellten Richtlinie zur Kommunalabgabe (CIL)[12] sind Ausnahmeregelungen für Bauunternehmen enthalten. Nachfolgend ist eine Zusammenfassung aufgelistet (UK Government, 2018a):

- Bebauung <100 m², insofern es sich nicht um ein gesamtes Gebäude handelt, für welches die Abgabe fällig wäre.
- Wohngebäude, Wohnungen, Nebengebäude und Wohnerweiterungen, welche von privaten Bauherren errichtet werden
- Sozialwohnungsbau.
- Karitative Bauunternehmungen.
- Spezielle Bebauungstypen, bei denen die Behörden entschieden haben, dass sie keine Abgaben zahlen müssen, insofern diese speziell in den Tabellen und Richtlinien genannt werden.
- Leerstehende Gebäude, die wieder ihrer ursprünglichen Nutzung zugeführt werden.

[10] Siehe: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/29/contents
[11] Siehe: https://www.legislation.gov.uk/ukdsi/2010/9780111492390/contents
[12] Siehe: https://www.gov.uk/guidance/community-infrastructure-levy

Attraktivität

- Die CIL hat ein höheres Maß an Transparenz im Vergleich zum System der Planungsverpflichtungen (Planning Obligations, siehe Kapitel 14), aufgrund seines festen Gebührensatzes.
- Die Einholung der Gelder von den Bauherren erfolgt schnell, da langwierige Verhandlungsprozesse durch die festgelegten Beträge überflüssig werden.
- Die Abgabensätze werden von den lokalen Behörden festgelegt, was sie sehr spezifisch für die Bedürfnisse und die Größe sowohl des lokalen Gebiets als auch der neuen Entwicklung macht.
- Es gibt den Entwicklern eine höhere Sicherheit in Bezug auf ihre zu erwartenden Abgabenbeträge.
- Die CIL fördert ein faires System für Entwicklungen, bei dem von allen außer "den kleinsten" ein Beitrag zur lokalen Infrastruktur erwartet wird.
- Die Einnahmen aus der CIL führen zu hohen Einnahmen, gerade im Vergleich mit dem System der Planungsverpflichtungen, bei dem nur 6 Prozent aller Entwicklungen Beiträge für die ergänzende Infrastruktur leisten.

Herausforderungen und Risiken

- Der Finanzierungsmechanismus hängt von der lokalen Behörde für „pricing and enforcement“ (Preisgestaltung und Durchsetzung) ab.
- Es gibt kein Patentrezept für die Umsetzung einer CIL. Die Kommune muss bei der Erstellung eines Gebührenverzeichnisses für CIL sehr sorgfältig vorgehen.
- Das Gebührensystem könnte Bauunternehmungen in einem Gebiet mit hohen Beträgen abschrecken und Bauunternehmungen in Gebieten mit niedrigen oder gar keinen Abgaben würden profitieren. Dies könnte gelöst werden, wenn sich die lokalen Behörden innerhalb einer Region abstimmen.
- Erfordert eine Aufsichtsbehörde, die die CIL und die festgelegten Gebühren genehmigt.

Fallstudie I: Mayoral CIL Crossrail 2 Project

Crossrail 2 ist ein neues Schienenverkehrsprojekt zwischen London und dem Südosten der Metropolregion mit geschätzten Kosten von ca. 30 Milliarden £ (Crossrail 2, 2018). Es verbindet die nationalen Bahnnetze in Surrey und Hertfordshire über einen neuen Tunnel sowie die Bahnhöfe zwischen Wimbledon, Tottenham Hale und New Southgate und bietet Anschluss an die Londoner U-Bahn, die London Overground, Crossrail 1 sowie an nationale und internationale Bahnlinien.

Crossrail 2 soll den wachsenden Druck auf das bestehende Verkehrsnetz mindern. Für London und den Südosten wird ein starkes Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum prognostiziert. Ohne Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrsnetzes, zur Verbesserung der Konnektivität und zur Erschließung neuer Wohngebiete werden London und der Südosten in den kommenden Jahrzehnten kaum nachhaltig wachsen können. Daher wird Crossrail 2 dazu beitragen, den Druck des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums zu verringern, indem das Londoner Verkehrssystem verbessert wird.

Zur Finanzierung von Crossrail 2 werden verschiedene Finanzierungsquellen genutzt, eine davon ist die Mayor of London's Community Infrastructure Levy (MCIL), also die Community Infrastructure Levy des Bürgermeisters von London. Diese wurde bereits 2012 unter der Bezeichnung MCIL1 eingeführt, um zur Finanzierung von Crossrail 1 beizutragen, einer wichtigen Bahnverbindung, die das Zentrum Londons mit Reading und Heathrow im Westen und Shenfield und Abbey Wood im Osten verbinden wird. Nach dem 31. Dezember 2017 wurde MCIL1 jedoch nicht mehr angewendet. Eine zweite Mayor of London Community Infrastructure Levy (MCIL2) befindet sich derzeit im Vorentwurfsstadium und soll ab April 2019 erhoben werden und MCIL1 ablösen. MCIL2 wird zur Finanzierung von Crossrail 2 beitragen.

Ziele

- Mit MCIL2 sollen zusätzliche finanzielle Mittel für Crossrail 2 aufgebracht werden, was die Abhängigkeit von traditionellen Finanzierungsquellen verringern würde.
- MCIL 2 dient der Finanzierung eines Projektes, welches den hohen Druck auf das bestehende Verkehrssystem Londons reduzieren soll.

Vorteile

- Alle durch MCIL2 eingenommenen Mittel sind zweckgebunden und dienen der Finanzierung des Projektes Crossrail 2.
- Es wird geschätzt, dass mittels MCIL2 ca. 8,6 Milliarden Pfund eingenommen werden. Hiermit soll die Finanzierung von Crossrail 2 zwischen 2019/20 und 2042/43 unterstützt und etwa 30 % des Gesamtprojektvolumens abgedeckt werden. (UK Government, 2018b).
- MCIL2 wird den Bau eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte Großbritanniens ermöglichen. Von der Reduzierung der Fahrzeiten innerhalb Londons bis zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und von Staus wird Crossrail einen starken auf die Mobilität der Bewohner der Hauptstadt haben. Es wird erwartet, dass::
    - Crossrail 2 den Bau und die Erneuerung von bis zu 200.000 neuen Häusern in London und dem Südosten ermöglicht (Crossrail 2, 2018).
    - Crossrail 2 wird dazu beitragen, die Barrierefreiheit in London zu verbessern, indem an jeder Station entlang der Strecke ein stufenfreier Zugang geschaffen wird (Crossrail 2, 2018).
    - Crossrail 2 bereits während der Bauphase 60.000 neue Arbeitsplätze in der gesamten britischen Lieferkette schaffen wird, und nach der Fertigstellung, die Schaffung von 200.000 Arbeitsplätze in London und im Südosten unterstützen wird. (Crossrail 2, 2018).

Nachteile

- Die Abgaben aus MCIL2 werden nicht die kompletten Kosten des Projekts Crossrail 2 abdecken, daher werden zusätzliche Mittel aus anderen Quellen benötigt.
- Der Gesamtbetrag aus den Abgaben gemäß MCIL2 wird stark vom Umfang der Bauvorhaben und der Entwicklung innerhalb der MCIL2-Grenzen in den kommenden Jahren abhängen. Somit lässt sich ein exakter Betrag nur schwer vorhersagen.

- Die Erschließungsbranche hat Bedenken dahingehend geäußert, dass nicht ganz klar ist, wie die Einnahmen aus der CIL verwendet werden. Die Schwierigkeit liegt in der Bewertung der Rentabilität bzw. darin, vorherzusagen, wie sich eine neue Infrastruktur auf den Wert der Bebauung auswirken wird.

Bewertung

Die kommunale Infrastrukturabgabe hat sich als erfolgreicher Finanzierungsmechanismus für nachhaltige Verkehrsprojekte erwiesen. Es wurde auf diese Weise ein hoher Betrag zur Finanzierung der Projekts Crossrail 1 generiert. Ferner wird erwartet, dass ca. 30% der Gesamtkosten für das Projekt Crossrail 2 erwirtschaftet werden können. Die Abgabe ist, auch durch die starke Fürsprache des Londoner Bürgermeisters, sehr erfolgreich.

Trotz des Gesamterfolgs der CIL für das Crossrail-Projekt, konzentrieren sich die Einnahmen auf ein einziges Projekt und weitere nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätspläne innerhalb Londons profitieren davon nicht.

Fallstudie II: Bristol City Council

Vorstellung

Bristol City Council (UK) hat eine Übersichtstabelle für die kommunale Infrastrukturabgabe erstellt, auf deren Grundlage die zu zahlenden Gebühren berechnet werden.

Bei der Festlegung der Gebühren-/Abgabentabelle geht es dem Bristol City Council um eine angemessene Balance zwischen:

- Dem Wunsch nach Förderung durch die kommunale Infrastrukturabgabe (insgesamt oder teilweise) und die geschätzten Gesamtkosten, die nötig sind, um die Entwicklung der Stadt Bristol zu unterstützen, wobei weitere reale und erwartete Förderquellen berücksichtigt werden.
- Der Gesamtheit potenzieller Effekte der Erhebung der kommunalen Infrastrukturabgabe (CIL) auf die Wirtschaftlichkeit der Entwicklung/Bebauung innerhalb Bristols.

Die vom Stadtrat von Bristol erhobenen CIL-Sätze sind in Tabelle 7 dargestellt.

Bebauungstyp / Erschließung	Abgabe / m²
Wohnungsbau (Kategorie C3) Innere Zone	£70
Wohnungsbau (Kategorie C3) Äußere Zone	£50
Kommerzielle Erschließung (Kategorien B1, B2 und B8)	£0
Hotels	£70
Einzelhandel	£120
Studentenunterkunft	£100

Wohn- und Nichtwohn-Einrichtungen (Klassen C2, C2A, D1) und Erschließungen die von Rettungsdienste für betriebliche Zwecke verwendet werden	£0
Weitere gebührenpflichtige Bebauungen	£50

Tabelle 7: CIL-Gebührentabelle Bristol City Council

Laut der Webseite des Bristol City Council[13], fließen die Mittel aus der kommunalen Infrastrukturabgabe in folgende Projekte:

- 5% für die Organisation und Verwaltung der CIL
- 15% für das Projekt Neighbourhood Partnerships für lokale Programme
- 80% für die Infrastruktur in Bristol, siehe dazu Verordnung 123 List[14]:
    - Bus Rapid Transit (Express-Busse im ÖPNV; Ashton Vale nach Bristol Temple Meads und zum Stadtzentrum)
    - Süd- Bristol- Verbindung
    - Bus Rapid Transit (Express-Buslinie von North Fringe nach Hengrove)
    - Infrastrukturprogramme für das Industriegebiet Temple Quarter (mit Ausnahme von standortspezifischen Erschließungsarbeiten / Arbeiten im öffentlichen Raum, die erforderlich sind, um die Auswirkungen der vorgeschlagenen Bauvorhaben direkt abzumildern)
    - Bestehende Parkanlagen und Grünflächen, die in dem entsprechenden Strategiedokument (Parks and Green Spaces Strategy) genannt sind
    - Schulprogramme, die im Schulentwicklungsplan aufgeführt sind
    - Infrastrukturprogramme zur Unterstützung der Modernisierung von Lockleaze
    - Infrastrukturprogramme zur Unterstützung der Modernisierung von Knowle West
    - Strategische Maßnahmen zum Hochwasserschutz.

Erklärtes Ziel

Die Mittel aus der kommunalen Infrastrukturabgabe in Bristol sind zur Finanzierung der örtlichen Infrastrukturen bestimmt, um geplante Bebauungen und Arbeiten zu unterstützen.

Vorteile

- Bristols kommunale Infrastrukturabgabe hat beträchtliche zusätzliche Mittel generiert, die nun in die Infrastruktur fließen.
- Die Richtlinien für Bristols CIL enthalten eine Liste von Projekten, für die die Mittel ausgegeben werden (Regulation 123 List). Somit entstehen keine Unklarheiten in Bezug auf die Mittelverwendung.

[13] Siehe: https://www.bristol.gov.uk/
[14] Siehe: https://www.bristol.gov.uk/documents/20182/239261/Regulation+123+List/34bff8d4-5249-4129-b0f2-d62052a4c875

- Jeden Monat veröffentlicht der Stadtrat von Bristol ein Dokument, das den erwirtschafteten Betrag des entsprechenden Monats sowie eine Auflistung der Mittelverwendung enthält. Auf diese Weise wird Transparenz für die Kommune geschaffen. Im Januar 2018 wurden zum Beispiel 393.304,59 £ von lokalen Bauträgern/Bauunternehmen erhoben. In diesem Zeitraum arbeitete der Stadtrat von Bristol an der Verbesserung einiger lokaler Infrastrukturen. Dafür wurden teilweise auch Mittel aus der kommunalen Infrastrukturabgabe/CIL verwendet. Hierzu gehörten (Bristol City Council, 2018):
    - Modernisierung des ehemaligen Schwimmbadkomplexes „Jacob Wells Baths“. Erneuerung der Ausstattung, Rampen für mobilitätseingeschränkte Personen, Renovierungen und optimierte Heizsysteme.
    - Die Beseitigung von Graffiti und Wildplakatierung im Bereich der Cloucester Road sowie spezielle Versieglung der Wände, um Graffitis künftig leichter entfernen zu können. Durch die Maßnahmen soll der Wartungsaufwand reduziert und die Umgebung um die Gloucester Road aufgewertet werden.
    - Die Bereitstellung einer verbesserten Beleuchtung in den Straßen St. Johns Road und All Saints Road, einschließlich Sanierung/Modernisierung sowie in einigen Fällen Erweiterung der Zahl der Lichtmasten, neue Laternen und eine verbesserte Stromversorgung.
- Die kommunale Infrastrukturabgabe ist eine gesetzliche Vorgabe für diejenigen, die zur Zahlung verpflichtet sind. Somit entfallen langwierige Verhandlungsprozesse, die mit anderen Finanzierungsmechanismen verbunden sind.

Nachteil

- Es gibt eine Liste mit Infrastrukturprojekten, in die Bristol die Einnahmen investieren kann (Regulation 123 List). Daher kann der Finanzierungsmechanismus nicht einfach für beliebige nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte in Bristol angewendet werden.
- Die kommunale Infrastrukturabgabe muss nicht ausschließlich für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte verwendet werden.

Die kommunale Infrastrukturabgabe (CIL) und KMS

Die CIL kann auch in kleinen und mittelgroßen Städten (KMS) eine wichtige Rolle bei der Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprogramme spielen. Mit der Einführung der CILs erhalten lokale Behörden mehr Kontrolle darüber, welche nachhaltigen Programme innerhalb KMS gefördert werden, da die Mittelvergabe in den Händen der lokalen Behörde liegt und in geringerem Maße von der nationalen Regierung abhängt.

Weiterhin müssen die Mittel, die durch die CIL auf Entwicklungen/Bauvorhaben in bestimmten Gebieten eingenommen wurden, auch in diesen Gebieten wieder in Infrastrukturvorhaben investiert werden. Damit ergibt sich ein nachhaltigeres Konzept für Bebauungen, weil die Mittel genutzt werden können, um den Druck, den die Bauvorhaben auf die bestehende lokale Infrastruktur ausüben (z.B. durch Bevölkerungswachstum), gerade in Hinblick auf Verkehr und Mobilität, zu mindern.

Kommunale Infrastrukturabgaben in mittelgroßen und großen Städten wie Bristol und London haben sich als positiv für deren Wirtschaft und die Entwicklung notwendiger Infrastrukturen erwiesen. CIL könnte aber ebenso in KMS angewendet werden.

Richtlinie zur Umsetzung

Bei einer Einführung der CIL sollten die folgenden Schritte berücksichtigt werden:

1) Ermittlung der relevanten nationalen Gesetzgebung zur Erhebung von kommunalen Infrastrukturabgaben. Wenn keine entsprechende Gesetzgebung existiert, könnten sich lokale Behörden zusammenschließen und die Gesetzgebung in Zusammenarbeit mit der nationalen Regierung auf den Weg bringen.
2) Bestimmung der zur Unterstützung der Entwicklung eines Gebietes notwendigen Infrastruktur und Ermittlung der damit verbundenen Kosten.
3) Die erhebende Behörde sollte eine vorläufige Gebührentabelle erstellen, die die Höhe der Gebühr und/oder die Formel ihrer Bestimmung enthält. Es muss in jedem Fall nachvollziehbar sein, wie die Gebühr berechnet wird. Die Gebührensätze sollten „pro Quadratmeter“ angegeben werden und die Gebühren sollten sich auf die Bruttofläche der Bebauung beziehen. In der Tabelle sollte zudem deutlich gemacht werden, für welche Bauvorhaben die Gebühr anfällt. Die für die Erhebung der Gebühren zuständigen Behörden sollten ein angemessenes Gleichgewicht zwischen der Zweckmäßigkeit der Verwendung der Abgabe zur Finanzierung der Infrastruktur und den potenziellen Auswirkungen auf die wirtschaftliche Rentabilität von Entwicklungsvorhaben im jeweiligen Gebiet, herstellen. Um dies zu erreichen, sollte geprüft werden, inwieweit das geplante Infrastrukturvorhaben die Entwicklungsstrategie für das betreffende Gebiet unterstützt.
4) Beratung über die voraussichtliche Gebührenordnung und danach Erstellung eines Entwurfs der Gebührenordnung, der anschließend einer weiteren öffentlichen Konsultation unterzogen wird.
5) Die Gebührentabelle sollte einer Prüfung durch die Öffentlichkeit unterzogen werden. Die Prüfer sollten prüfen, ob die erhebende Behörde die gesetzlichen Bestimmungen in Bezug auf kommunale Infrastrukturabgaben beachtet hat. Die Ergebnisse der Prüfung sollten anschließend veröffentlicht werden.
6) Die Gebühren erhebende Behörde sollte die Empfehlungen des Prüfers berücksichtigen, und die Gebührenordnung sollte dann von der zuständigen Behörde genehmigt, abgelehnt oder geändert werden.
7) Wenn die Gebührenordnung genehmigt ist, sollte sie veröffentlicht werden. Die Tabelle und entsprechende Dokumente bleiben solange in Kraft, bis die erhebende Behörde entweder eine überarbeitete Fassung vorlegt oder die Abgabe gänzlich abschafft.
8) Der Betrag der CIL, der für ein Bauvorhaben zu zahlen ist, sollte von entsprechenden Behörde zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung berechnet werden und ist zum Zeitpunkt des Baubeginns zu entrichten. Es liegt in der Verantwortung der zuständigen Behörde, sicherzustellen, dass die Abgabe eingezogen wird. Eine Nichtzahlung könnte zu einer gesetzlichen Verpflichtung führen, das Bauvorhaben zu stoppen.

Weitere Informationen

Supplementary Planning Guidance – London's City Council

https://www.london.gov.uk/sites/default/files/gla_migrate_files_destination/Crossrail%20SPG%20April%202013.pdf

Community Infrastructure Levy Guidance – UK Government

https://www.gov.uk/guidance/community-infrastructure-levy

Planning Act 2008 - Her Majesty's Government in the United Kingdom

https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/29/contents

Referenzen

Bristol City Council. "Development liable for Community Infrastructure Levy (CIL)".

https://www.bristol.gov.uk/planning-and-building-regulations/development-liable-for-community-infrastructure-levy

Bristol City Council (2018) How we spend Community Infrastructure Levy money. Retrieved from: https://www.bristol.gov.uk/planning-and-building-regulations/community-infrastructure-levy-money [Accessed: 22nd March 2018].

Charles King, Giacomo Vecia, Imogen Thompson et al. "Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource. Briefing Paper 1: Property/Land Value Capture - Community Infrastructure Levy", 2015.

http://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1751/document/cil-brief-2---finalpolis.pdf

City of London. "Community Infrastructure Levy and Planning Obligations", 2017.

https://www.cityoflondon.gov.uk/services/environment-and-planning/planning/planning-policy/Pages/Community-Infrastructure-Levy.aspx

Crossrail project. "Crossrail in numbers", 2017.

http://www.crossrail.co.uk/news/crossrail-in-numbers

Crossrail 2, 2018. How would Crossrail 2 be funded? Retrieved from: http://crossrail2.co.uk/discover/funding/ [Accessed: 22nd March 2018].

Greater London Authority. "Crossrail funding: Use of planning obligations and the mayoral Community Infrastructure Levy. Supplementary planning guidance", 2016.

https://www.london.gov.uk/sites/default/files/crossrail_funding_spg_updated_march_2016v2.pdf

Her Majesty's Government in the United Kingdom. "Planning Act 2008", 2008.

https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/29/contents

Her Majesty's Government in the United Kingdom. "The Community Infrastructure Levy Regulations 2010", 2010.

https://www.legislation.gov.uk/ukdsi/2010/9780111492390/contents

Her Majesty's Government in the United Kingdom. “The Community Infrastructure Levy Regulations 2010. Regulation 62”, 2010.

https://www.legislation.gov.uk/ukdsi/2010/9780111492390/regulation/62

Jen Kinney. “Inside 5 Tools Cities Can Use to Pay for Infrastructure”. Next City, 2016.

https://nextcity.org/daily/entry/5-funding-tools-cities-pay-infrastructure-projects

Planning Advisory Service, 2018. What is CIL? Retrieved from: https://www.local.gov.uk/pas/pas-topics/infrastructure/what-cil [Accessed: 22nd March 2018].

Planning Portal. “Community Infrastructure Levy: About the Community Infrastructure Levy”.

https://www.planningportal.co.uk/info/200126/applications/70/community_infrastructure_levy

Roukounia and F. Medda. “Evaluation of Value Capture Mechanisms as a Funding Source for Urban Transport: The Case of London's Crossrail”. Procedia - Social and Behavioural Sciences Volume 48, 2012, Pages 2393-2404, July 2012.

http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042812029539

UK Government, 2018a. Guidance: Community Infrastructure Levy. Retrieved from: https://www.gov.uk/guidance/community-infrastructure-levy [Accessed 22nd March 2018].

UK Government, 2018b. MD2123 Mayoral Community Infrastructure Levy 2 (MCIL2). Retrieved from: https://www.london.gov.uk/decisions/md2123-mayoral-community-infrastructure-levy-2-mcil2 [Accessed: 22nd March 2018].

Anlage C.10 Advertising, Sponsorship and Naming Rights - Werbung, Sponsoring und Namensrechte

Schlüsselmerkmale

- Unternehmen und Organisationen bezahlen lokalen Kommunalverwaltungen dafür, dass sie deren Einrichtungen und Eigentum nutzen dürfen, um ihre Marken, Dienstleistungen, Produkte und Ideen im Sinne von Öffentlichkeitskampagnen zu promoten.
- Beispiele von Vermarktungsverträgen können Werbung, Sponsoring und Namensrechte sein.
- Der Verkauf von Werbung, Sponsoring und Namensrechten muss im Einklang mit den Richtlinien für zulässige Werbeinhalte und den lokalen Bestimmungen und Gesetzen stehen.

Kurzbeschreibung

Die Einnahmemöglichkeiten der Kommunen im Rahmen des privaten Marketings lassen sich im Allgemeinen in drei Kategorien einteilen:

(1) Werbung an/auf öffentlichem Eigentum, in Publikationen und digitalen Medien.
(2) Sponsoring;
(3) Verkauf oder Leasing der Namensrechte für öffentliche Einrichtungen und Eigentum.

Abbildung 10: Werbung, Sponsoring und Namensrechte

„Werbung“ beruht auf einer Vereinbarung zwischen der kommunalen Verwaltung und dem Werbetreibenden. Lokale Behörden erhalten dabei finanzielle Mittel von Organisationen, Unternehmen oder Einzelpersonen, die im Gegenzug Werbung an öffentlichem Eigentum oder öffentlichen Einrichtungen machen dürfen. Der Wert von Werbeverträgen ist abhängig vom lokalen Markt und der Gesamtexposition, d. h. der Gesamtzahl der potenziellen Möglichkeiten, die ein Betrachter hat, die Werbung zu sehen.

„Sponsoring“ bietet Unternehmen die Möglichkeit, als Interessenvertreter und offizieller Anbieter von Waren und Dienstleistungen für lokale nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsprogramme bzw. Events zu agieren. Für eine kommunale Verwaltung ergibt sich die Chance, Kosten auf einen privaten Partner zu übertragen, wodurch Haushaltsmittel eingespart werden können.

Eine lokale Behörde kann ferner Namensrechte, an öffentlichen Einrichtungen oder öffentlichem Eigentum, an private Unternehmen veräußern. Hierdurch können Unternehmen ihre Markenbekanntheit verbessern, während lokale Behörden zusätzliche Einnahmen generieren.

Das Veräußern von Namensrechten an öffentlichem Sachkapital kann eine gute Alternative zur Beschaffung von Mitteln sein, besonders um große Projekte wie Busbahnhöfe oder Metrostationen zu fördern. Der Verkauf von Namensrechten kann eine interessante Alternative zur Erzielung von Einnahmen darstellen und zur Finanzierung gut sichtbarer Infrastrukturen, wie beispielsweise großer Verkehrsknotenpunkte oder Bus- und U-Bahnstationen, beitragen.

Hintergrund

Die Anfänge von Werbung lassen sich bis in die antiken Hochkulturen zurückverfolgen. Belege für Außenwerbung (z. B. Schilder von Händlern und Tavernen) wurden in den frühen Zivilisationen Ägyptens, Griechenlands, Roms und Mesopotamiens gefunden. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde Werbung zu einem wichtigen Merkmal kapitalistischer Volkswirtschaften (Tellis and Ambler, 2007). In letzter Zeit erkennen lokale Behörden zunehmend, dass sie durch Werbe- und Marketingvereinbarungen zusätzliches Einkommen generieren können, und entwickeln daher einen kohärenten Ansatz für Sponsoring und Werbung als Teil ihrer Strategie zur Einnahmengenerierung.

Das Konzept des Verkaufs von Namensrechten ist relativ neu und geht über die Nutzung der typischen Wand- und Fahrzeugwerbung im ÖPNV hinaus. Das Konzept kann als eine Erweiterung der Vergabe von Namensrechten in anderen Brachen (wie beispielsweise die Benennung von Stadien oder Spielstätten nach Firmen oder Marken) angesehen werden.

Attraktivität von Werbung, Sponsoring und Namensrechten

- Werbung ist eine potenziell lukrative Geschäftsmöglichkeit, die sich eines Marktbereichs bedient, der sonst nicht genutzt werden würde.
- Die Generierung von Einnahmen durch den Verkauf von Werbeflächen, Marken- und Namensrechten hat sich als praktikabler und erfolgreicher Weg erwiesen, um zusätzliche Mittel zu erwirtschaften.
- Viele lokale Behörden verfügen über starke und vertrauenswürdige Marken, welche es ermöglichen, beachtliche Einnahmen aus Werbung zu erzielen.
- Werbung in Kooperation mit lokalen Behörden, z.B. an Bussen und/oder Haltestellen/Bahnhöfen des öffentlichen Nahverkehrs, ist bei Wirtschaftsunternehmen verbreitet. Die Reichweite der Werbebotschaft ist vor allem im innerstädtischen Verkehr sehr hoch.
- Durch Werbung innerhalb und außerhalb von Fahrzeugen des ÖPNV können Fahrkosten und Kosten in Zusammenhang mit der Leistungserbringung gesenkt werden.
- Es entstehen kaum zusätzliche Kosten durch Werbung, somit können die Einnahmen direkt die Betriebskosten mindern.
- Werbung kann zum Teil künstlerisch wertvoll oder humorvoll sein, wodurch eine Fläche bzw. ein Gebäude interessanter und ansprechender wirken kann.
- Mit Einnahmen aus Werbung können Annehmlichkeiten, Leistungen, Angebote oder Vergünstigungen finanziert werden, welche sonst nicht möglich gewesen wären. So kann die Werbung an einem Wartehäuschen beispielsweise finanziell zu dessen Bau, Wartung und Unterhalt beitragen.
- Ein Vertrag zur Teilung von Einnahmen mit einer spezialisierten Marketingagentur kann Kosten und Risiken an einen privaten Partner übertragen.

Herausforderungen und Risiken

- Durch den Kauf und die Installation der Werbeinfrastruktur können anfänglich Kosten entstehen.
- Die Vorschriften für Außenwerbung könnten spezielle Anforderungen bzgl. Größe, Inhalt und Standort enthalten. Planung und gesetzliche Restriktionen können auch gewisse Standorte für Außenwerbung und Werbeformen untersagen.
- Zu viel Werbung kann jedoch einen negativen Einfluss auf die Ästhetik der Umwelt, wie beispielsweise bei malerischen Landschaften und kulturell-historischen Straßenbildern, haben. Auf diese Weise würde der Tourismus und die Lebensqualität der Anwohner beeinträchtigt. Zudem würde der Ort an ideellem Wert verlieren.
- Außenwerbung kann Lichtverschmutzung hervorrufen.
- Lokale Behörden haben nicht immer die gleiche Zugkraft wie der private Sektor, wenn es darum geht, Sponsoren und Werbung zu gewinnen.
- In einer schwierigen wirtschaftlichen Situation kann es sehr kompliziert werden, Sponsoring zu gewährleisten oder Werbung zu verkaufen.
- Das Fehlen von Mitarbeitern, Ressourcen und Fachwissen für die Planung und Umsetzung von Sponsoring- und Werbestrategien erhöht den Druck auf vorhandene Arbeitskräfte, indem zusätzliche Arbeit von ihnen abverlangt wird.
- Werbung kann an öffentlichen Plätzen aufdringlich oder aggressiv wirken und beispielsweise Autofahrer vom Fahren ablenken.
- Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sowie Grundsteuerpflichtige oder Immobilien-Besitzer können gegen bestimmte Werbungen protestieren, die an einem bestimmten Standort angebracht wird.
- Aktuelle Unternehmen, die Werbeflächen anbieten, würden sich wahrscheinlich gegen Zugeständnisse wehren, da dies ihre wirtschaftliche Zukunft untergraben könnte.

Leistungsbilanz

Es existieren diverse Beispiele, wo Außenwerbung erfolgreich für die Generierung von Einnahmen eingesetzt werden, um öffentliche Infrastrukturen zu fördern oder zu unterhalten. 2006 bis 2007 konnten in Australien mehr als 182 Millionen US-Dollar durch Außenwerbung erwirtschaftet werden, die zur Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur (z.B. Wartehäuschen, Parkbänke und Fußgängerbrücken) eingesetzt wird. Zur Instandhaltung der Infrastruktur, deren Kosten sich auf ca. 12 Millionen US-Dollar jährlich belaufen, trägt die Außenwerbung finanziell ebenfalls bei (Daluge et al, 2011).

Aktuelle Beispiele des Verkaufs oder der Verpachtung von Namensrechten durch Kommunen und Verkehrsbetriebe sind: Emirates Air Line (Seilbahnstrecke über die Themse) und Santander Cycles (öffentliches Fahrradverleihsystem) in London, Großbritannien; AT&T U-Bahnhof in Philadelphia, USA; Vodafone Sol und Line 2 Vodafone U-Bahnlinie in Madrid, Spanien; und Zhou Hei Ya (in Wuhan ansässiger Gastronomiebetrieb) Jianghan Road Station in Wuhan, China.

2010 zahlte das Unternehmen AT&T fünf Million Dollar, damit ein innerstädtischer Bahnhof fünf Jahre lang den Unternehmensnamen trug. Die britische Bank Barclays kaufte 2009 in New York City die Namensrechte eines sehr belebten U-Bahnhofs in Brooklyn für 200.000

Dollar pro Jahr (Usa Today, 2013). Las Vegas verkaufte den Namen eines Hauptbahnhofs seines neuen Mono-Rail Systems für 50. Millionen Dollar an die Firma Nextel Communications Inc. (Fisher and Wassmer, 2016).

In Dubai startete die Roads and Transport Authority (RTA) 2008 das „Dubai Metro Naming Rights Project“, das interessierten Unternehmen die Möglichkeit bot, Namen für 23 der 47 Bahnhöfe der U-Bahnlinien auszusuchen. Ausgenommen waren Bahnhöfe an Wahrzeichen und historischen Stätten. Es wird angenommen, dass die Verwaltung zwischen 2010 und 2014 hierdurch mehr als 450 Million EUR eingenommen hat (CODATU, 2016).

Bewertung

Obwohl sich der Verkauf von Werbeflächen, Branding und Namensrechten als tragfähig und erfolgreich zur Erwirtschaftung zusätzlicher Mittel erwiesen hat, sollten kommunale Behörden vorsichtig vorgehen, wenn Verwertungsverträge mit privaten Firmen in Betracht gezogen werden. Bürger sehen möglicherweise Einnahmen aus Verwertungsverträgen als wünschenswerte Alternative zu Steuern oder Nutzungsgebühren. Ferner könnten die Bevölkerung die Einnahmen als Weg sehen, die Kosten des öffentlichen Verkehrs an externe ortsfremde Unternehmen zu verlagern. Auf der anderen Seite könnte die Bevölkerung jedoch besorgt darüber sein, dass der Vertrag bzw. die Werbung, die Qualität der Dienstleistung beeinträchtigen könnte. So ist das Aufstellen von Getränkeautomaten in öffentlichen Schulen wegen möglicher Auswirkungen auf Schülerinnen und Schüler umstritten (Fisher and Wassmer, 2016).

Fallstudie: Emirates Air Line, London

Die Emirates Air Line (Seilbahn) umfasst eine Strecke von einem Kilometer über die Themse zwischen den U-Bahnstationen Emirates Greenwich Peninsula und Emirates Royal Dock. Sie wurde im Juni 2012 in Betrieb genommen und bietet eine direkte Verbindung zwischen Europas größter Veranstaltungsstätte (O2 Arena) und ExCeL, dem größten Ausstellungszentrum in Großbritannien.

Von den rund 60 Millionen Pfund Gesamtkosten wurden etwa 36 Millionen Pfund durch den 10-Jahres-Sponsoring-Vertrag mit der Fluggesellschaft Emirates abgedeckt. Zusätzliche Finanzierungen setzten sich aus Zuschüssen des europäischen regionalen Entwicklungsfonds (European Regional Development Fund; EDRF) und anderen Sponsorenverträgen sowie den Fahrpreiseinnahmen zusammen (Transport for London, 2011; European Commission, 2018).

Als Teil des Sponsorenvertrages mit Emirates erwarb die Fluggesellschaft sowohl die Namensrechte an der Seilbahn und den beiden Endstationen der Strecke. Zusätzlich zahlte Emirates dafür, dass das Logo der Fluggesellschaft an den Außenflächen der Gondeln angebracht wurde. Ferner wurde die Strecke der Emirates Air Line in der Übersichtskarte der Londoner U-Bahn, der sogenannten Tube Map, ausgewiesen. Damit wurde erstmalig das Logo eines Sponsors in dieser Karte gezeigt.

Vorteile

- Es wird erwartet, dass das Projekt der Emirates Air Line einen entscheidenden Einfluss auf die Umgestaltung von Ost-London zu einem pulsierenden Stadtteil nimmt, der für neue Unternehmen sowie Einrichtungen aus den Bereichen Freizeit und Unterhaltung attraktiv ist (Transport for London, 2011).
- Die Seilbahn verbindet Nord- und Süd-London, kann bis zu 2.500 Personen pro Stunde in jede Richtung befördern und braucht zum Überqueren der Themse fünf Minuten. Damit wird sie zu einer nachhaltigen und innovativen Transportalternative.
- Der Sponsorenvertrag hat mehr als die Hälfte der Kosten abgedeckt.

Bewertung

Die Förderung durch die Emirates-Fluggesellschaft wurde durch einen 10-Jahres-Vertrag garantiert, der das Projektrisiko minimierte. Im Gegenzug erhielt die Fluggesellschaft Branding- und Namensrechte für die Seilbahn und für die beiden Endstationen der Strecke.

Fallstudie II: Werbung durch Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA)

Die Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA) ist ein regionaler Betreiber des öffentlichen Personenverkehrs mit Bussen, U-Bahnen/Hochbahntrassen, Vorortbahnen, Stadtbahnlinien und O-Buslinien, für fast vier Millionen Menschen in fünf Kreisen in und um Philadelphia, Pennsylvania.

Als Teil ihrer Strategie zur Generierung zusätzlicher Einnahmen gingen die SEPTA und die Stadt Philadelphia eine Partnerschaft mit Intersection ein, einem Unternehmen, das kommunale Werbeflächen in einigen der größten Transitsysteme der USA verwaltet, um Werbeflächen und Branding-Rechte auf Bussen, Schienen, Bahnhöfen und an Buswartehallen in der ganzen Stadt zu verkaufen.

Technische Spezifikationen

SEPTA betreibt das sechst größte nationale Verkehrssystem mit 325 Millionen Fahrgästen jährlich. Sie ist eine der beiden US-amerikanischen Verkehrsbetriebe, die alle fünf Haupttypen von Nahverkehrsfahrzeugen nutzen: Regionalbahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, O-Busse und Kraftomnibusse. SEPTA verfügt über ca. 2.000 Busse mit etwa 16.500.000 Fahrgästen pro Monat (Intersection, 2018).

SEPTA bietet zahlreiche Marketing- und Werbemöglichkeiten an: Werbung an Straßen (digitale städtische Tafeln, digitale Wartehäuschen, LED-Wände in Straßen, Wartehäuschen und Zeitungskioske, Lift-Beklebungen, etc.), Werbung an bzw. in Bussen (Beklebung sowie Außen- und Innenwerbung) und Namensrechte an Spielstätten oder Bahnstationen. Weitere Details zu den von der SEPTA angebotenen Werbeprodukten sind in einem von Intersection erstellten Philadelphia Media Kit zu finden.

Bewertung

Der Verkauf von Werbeflächen und Markenrechten generiert beträchtliche zusätzliche Einnahmen für SEPTA und die Stadt Philadelphia. Im Finanzjahr 2016 nahm SEPTA 15,72 Million Dollar aus Werbung ein, was ca. 3% der Gesamteinnahmen in Höhe von 572 Million Dollar ausmacht (SEPTA, 2016).

Finanzierungsmechanismen und KMS

- In der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation schrumpfender Budgets und steigender Forderungen an lokale Behörden, könnten die Verwaltungen von kleinen und mittelgroßen Städten (KMS) wertvolle zusätzliche Einnahmen generieren.
- Viele Anlagen in öffentlichem Besitz, auch in kleinen und mittelgroßen Städten, haben das Potenzial, durch den Verkauf von Werbung, Sponsoring und Namensrechten Einnahmen zu erzielen.
- Werbung wird keine überdimensionalen Einnahmen für KMS erbringen, kann aber zusätzliche Einnahmen generieren, die den Druck auf das lokale Budget reduzieren und so auch Mittel erwirtschaften, die in nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsprojekte fließen könnten.

Leitfaden für die Implementierung

Erkennung von Chancen und Möglichkeiten

Lokale Behörden müssen die Chancen, Möglichkeiten und Risiken von Werbung, Sponsoring und Namensrechten prüfen. Dazu gehört die Identifizierung von öffentlichen Einrichtungen und Vermögenswerten, die sich für Außen- und Innenwerbung eignen sowie der passenden Medienträger.

Entwicklung einer entsprechenden Strategie & Richtlinien

Diese Grundsätze müssen eine konsistente, koordinierte und professionelle Strategie in Bezug auf Werbung und Sponsoring definieren sowie Standards, Prinzipien, Verantwortlichkeiten und Verfahren für die Vergabegenehmigung und damit verbundene Vereinbarungen definieren. Eine solche Richtlinie sollte das Risiko für die Kommune minimieren und gleichzeitig Möglichkeiten schaffen. Sie muss festlegen, was akzeptabel ist und was nicht. Viele Kommunen beschränken oder verbieten zum Beispiel Alkohol- und Tabakwerbung. Andere Beschränkungen betreffen den Umgang mit anstößigen, unanständigen, verleumderischen oder politischen Inhalten in der Werbung. Zum Beispiel hat Transport for London (TfL) eine Anzeige verboten, in der Geschäftsinhaber aufgefordert wurden, Großbritannien zu verlassen und nach dem Brexit nach Frankreich zu gehen, weil sie mit den Richtlinien der Behörde nicht vereinbar war. (BBC, 2018).

Beispiele für Sponsoring-, Namensrechte- und Werbestrategien, die von lokalen Behörden erstellt wurden, befinden sich unter dem Punkt *Nützliche Links* am Ende des Kapitels.

Übereinstimmung mit bestehendem Gesetzesrahmen

Lokale Behörden sollten berücksichtigen, dass ihre Werbekampagnen, ebenso wie die von kommerziellen Unternehmen, dem Werbekodex und den Vorschriften entsprechen.

Entwicklung eines Verzeichnisses zentraler Datenbanken

Eine lokale Behörde muss ein abgestimmtes Konzept zur Generierung von Einnahmen durch Sponsoring und Werbung erstellen, wobei eine zentrale Datenbank entwickelt werden sollte, in der bestehende Lieferanten, lokale Unternehmen und nationale Firmen aufgelistet sind. Dieses Tool könnte für die Anwerbung potenzieller Sponsoren und den Aufbau von Beziehungen zu lokalen Unternehmen im Hinblick auf potenzielle Werbeeinnahmen genutzt werden.

Potenzielle Vorteile für private Partner

Eine lokale Behörde sollte die potenziellen Vorteile für private Partner hervorheben, die durch Werbung und Sponsoring kommunaler nachhaltiger Mobilitätsevents entstehen. Diese Vorteile beinhalten:

- Erscheinen des Logos im Werbematerial;
- Nennung (z.B. des Firmennamens) in Pressemitteilungen;
- Direkte Querverweise zur Webseite des Unternehmens von der eventbezogenen Webseite der lokalen Behörde;
- Sichtbarkeit auf Fotos die im Rahmen des Events gemacht werden;
- Stand zur Ausstellung der Produkte des Unternehmens;
- Erwähnung in sozialen Medien;
- Logo in Online- Veröffentlichungen; und
- Erwähnung in audiovisuellen Medien, einschließlich Radio.

Es sollte sichergestellt werden, dass sich die Unternehmen dieser Vorteile bewusst sind. Damit verbessern sich auch die Chancen, zahlungsbereite Unternehmen zu gewinnen.

Partnerschaft mit einer spezialisierten Marketingagentur

Die Rolle eines privaten Partners könnte darin, ausgewählte, vereinbarte Vermögenswerte für Werbung und Sponsoring zu vermarkten. Diese Vereinbarung beinhaltet gewöhnlich einen Einnahmeanteil (der Marktsatz variiert zwischen 30 und 50% für den privaten Partner), den der private Partner bei Abschluss eines Vertrages erhält. Die ständige Überwachung des Vertrages würde erfordern, dass eine lokale Behörde eine Personalressource für diese Aufgabe bereitstellt.

Ist eine spezielle Marketingagentur der Partner, ergeben sich eine Reihe von Vorteilen für die lokale Behörde.

- Geringes Investitionsrisiko, da keine Investition vorab notwendig wird und die Zahlung ergebnisabhängig ist.
- Optionen zum Einbau einer Ausstiegsklausel, falls der Partner nicht gemäß den Bedingungen des Vertrages arbeitet oder die Leistung nicht erbringt.
- Eine Agentur hätte die Möglichkeit, potenziell mehr Einnahmen zu generieren, da sie mehr Ressourcen für die Arbeit im Auftrag der lokalen Behörde bereitstellen könnte.
- Eine Agentur würde den Markt besser verstehen und verfügt in der Regel über gute Kontakte zu potenziellen Organisationen und Unternehmen.

Die Partnerschaft mit einer spezialisierten Marketing-Agentur und deren Umsatzbeteiligung, führt mit hoher Wahrscheinlichkeit zu geringeren Einnahmen.

Erfolgsfaktor

- Wettbewerbsfähige Preisstrukturen;
- Sorgfältige Verhandlung der Verträge;
- Konformität mit Finanz- und Vergabevorschriften; und
- Sicherstellung des besten Kosten-Nutzen-Verhältnisses

Potenzielle Möglichkeiten und Vermögenswerte

Außenwerbung

Werbung kann im Freien auf öffentlichem Grund, an öffentlichen Gebäuden und Betriebsmitteln/Gerätschaften platziert sein. Beispiele für mögliche Außenwerbeflächen sind:

- Displays und Anschlagstafeln: in Parks, Recyclinghöfen, auf Parkplätzen, auf der Gemeinde gehörendem Grund und an eigenen Gebäuden;
- Großflächige Reklametafeln (Billboards) und Banner;
- Kreisverkehrsanlagen und Verkehrsinseln;
- An Fahrzeugen der kommunalen Verwaltung, einschließlich ÖPVN-Fahrzeuge und Müllfahrzeuge;
- Bänke, Abfallbehälter und Hundetoiletten, Streugutbehälter;
- Lichtmasten;
- Radabstellanlagen;
- Brücken.

Eine Nahverkehrsgesellschaft, die im Eigentum der lokalen Behörde ist, kann einen Vertrag mit einer Werbefirma zum Bau und zur Wartung von Haltestellen eingehen. Die Werbefirma könnte im Gegenzug die Berechtigung erhalten, die Werbung bei diesen Wartehäuschen zu managen.

Veröffentlichungen und Printmedien

- Zeitschriften, einschließlich unternehmenseigene Mitarbeiterzeitschriften;
- Diverse Anleitungen, Leitlinien, Handbücher, Leitfäden, Orientierungshilfen, die vom Rat der Stadt veröffentlicht werden, einschließlich der Veröffentlichungen zu lokalen Aktivitäten, Hinweismaterial für Eltern und Betreuer von Kindern, örtliches Telefonbuch/Gelbe Seiten;
- Broschüren zu lokalen Events und Aufführungen/Vorträgen;
- Rückseite der Fahrscheine im ÖPNV und Eintrittskarten für kommunale Events;
- Regionale Karten und Fahrpläne;
- Gehaltsabrechnungen der Beschäftigten;

Digitale Werbung

- Werbung auf der Webseite der lokalen Verwaltung;
- Videowerbung im ÖPNV und in öffentlichen Einrichtungen;
- Apps und Webseiten der lokalen Behörden;
- Nutzung des Fahrgastinformationssystems für Werbung (z.B. in Bussen & Straßenbahnen);
- Startseite bei öffentlichem WLAN;

- Intranet – Werbung für Beschäftigte;
- Erhebung von Gebühren für Filmaufnahmen innerhalb der lokalen Behörde

Adsense (Onlinedienst von Google) und DoubleClick sind populäre Anbieter für webseitenbasierte Werbung. Eine lokale Behörde kann sich für diese Programme anmelden, um Text- Bild- und Videowerbung auf ihren Webseiten zu schalten.

Sponsoring

Eine lokale Behörde kann privaten Unternehmen die Möglichkeit anbieten, Sponsor eines örtlichen nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrsevents oder -systems zu werden. Dies schließt Fahrradschulen, thematische Radveranstaltungen, Carsharing-Clubs, Bike-Sharing Systeme, die von der Stadt betrieben werden ein.

Wenn eine lokale Behörde oder eine Verkehrsgesellschaft einen Sponsor für den ÖPNV sucht, dann sollte man ein Bewerbungsportal auf den Webseiten der Behörde und der Verkehrsgesellschaft einrichten. Unternehmen können dann ihre Bewerbung abgeben mit den Details zum Umfang ihrer Investition und was sie im Gegenzug erwarten (z.B. Namensrecht oder Markenrechte).

Namensrechte

- Sporteinrichtungen, wie Stadien und Schwimmhallen.
- Bus- und U-Bahnstationen, Verkehrsknotenpunkte.
- Linien des ÖPNV;

Sonstiges

- "Space dominations" - wenn ein Unternehmen oder eine Organisation für ein "totales Markenerlebnis" bezahlt, wobei ein Bahnhof oder ein anderer öffentlicher Raum mit Werbung für eine einzige Marke bedeckt wird.
- Erlauben Sie lokalen Unternehmen, an ihrer ÖPNV-Station zu werben. Dies könnte große Banner, Wartebereichsposter, Bodengrafiken und Waschraumplakate umfassen.
- Digitale Werbetafeln - gezielte Werbung an der Bahnstrecke..

Zusammenfassung

Die Behörden von KMS können zusätzliche Einnahmen erzielen, wenn sie in höherem Maße auf Werbe- und Marketingaktivitäten setzen. Obwohl die Einnahmen aus Werbung, Sponsoring und Namensrechten die traditionellen Finanzierungsquellen nicht ersetzen werden und dies auch nicht sollten, können sie eine beträchtliche Menge an Einnahmen generieren und verdienen daher Beachtung. Durch die Identifizierung von Ansatzpunkten für Werbeaktivitäten unter Verwendung öffentlicher Vermögenswerte hat eine lokale Behörde die Möglichkeit, einen neuen, kohärenten und zielgerichteten Ansatz zu entwickeln.

Während es viele Möglichkeiten gibt, Einnahmen durch Marketingvereinbarungen mit privaten Unternehmen zu erzielen, unterscheiden sich die lokalen Behörden in ihrem Grad der Toleranz gegenüber Werbung an öffentlichen Orten und auf öffentlichen Einrichtungen und Vermögenswerten. Was für die eine Stadt akzeptabel ist, würde in einer anderen als völlig unangemessen gelten. Kommunen, die über die Nutzung dieses Finanzierungsmechanismus

nachdenken, sollten sorgfältig den Kompromiss zwischen Einnahmen, Sicherheit und Ästhetik sowie die potenziellen Vorteile und Risiken abwägen, die mit jeder Art von Werbevertrag verbunden sind.

Nützliche Links

Outdoor Advertising Control Practices in Australia, Europe, and Japan

https://international.fhwa.dot.gov/pubs/pl11023/pl11023.pdf

The Impact of Outdoor Advertising

https://www.environment.gov.za/sites/default/files/docs/impact.pdf

Philadelphia Media Kit, by Intersection

https://s3.amazonaws.com/ixn-p-81a77edd0ffa/wp-content/uploads/2017/08/12124740/Philadelphia-Media-Kit.pdf

Indicative Advertising Rates for Public Assets in the US

http://www.bluelinemedia.com/

The Corporation of the City of Peterborough, Canada, Sponsorship, Naming Rights and Advertising Policy

http://www.peterborough.ca/Assets/City+Assets/Corporate+Policy/Documents/Corporate+Services/Finance/Sponsorship$!2c+Naming+Rights+and+Advertising+Policy.pdf

City of Salisbury, Community Recreation Facilities Sponsorship Policy

http://www.salisbury.sa.gov.au/files/sharedassets/public/website_digitalpublications/council_-_endorsed_policies/1-community_recreation_facilities_sponsorship_policy.docx.pdf

Scarborough Borough Council, Terms and Conditions for Naming Rights for the 2,000 Capacity Football Stadium

https://www.scarborough.gov.uk/sites/scarborough.gov.uk/files/files/Naming%20Rights%20for%20the%20new%20football%20stadium%20final.pdf

The Council Advertising Network (UK)

https://www.counciladvertising.net/

Advertising rates in Derby, UK

https://www.derby.gov.uk/media/derbycitycouncil/contentassets/documents/business/CHP%20Rate%20Card_JUNE16.pdf

Referenzen

BBC, 2018. *TfL ban pro-France Brexit advert from Tube stations*. Available at: http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-london-43363697 (Accessed: 15 March 2018).

CODATU, 2016. *Selling Metro Station Naming Rights: Examples And Debates*. Available at: http://www.codatu.org/actualites/selling-metro-station-naming-rights-examples-and-debates/ (Accessed: 12 April 2018).

Daluge, M. J. et al., 2011. ‘Outdoor Advertising Control Practices’.

Fisher, R. C. and Wassmer, R. W., 2016. ‘Naming Rights as a State Revenue Generator’, pp. 881–883.

Intersection, 2018. *Philadelphia Media Kit*. Available at: https://s3.amazonaws.com/ixn-p-81a77edd0ffa/wp-content/uploads/2017/08/12124740/Philadelphia-Media-Kit.pdf.

SEPTA, 2016. ‘Fiscal Year 2016’.

Tellis, G. J. and and Ambler, T., 2007. *The SAGE handbook of advertising*. London: SAGE Publications Ltd.

The Statistics Portal, 2018. *Advertising revenue generated by Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA) in fiscal years 2012 to 2016*. Available at: https://www.statista.com/statistics/652283/septa-ad-revenue/ (Accessed: 11 April 2018).

Usa Today, 2013. *Wash. state: Sell naming rights to public facilities?* Available at: https://www.usatoday.com/story/news/nation/2013/01/27/washington-naming-rights/1868209/ (Accessed: 15 March 2018).

Anlage C.11 Collaborating with other cities, research consortia and private companies - Zusammenarbeit mit anderen Städten, Forschungskonsortien und privaten Unternehmen

Schlüsselmerkmale

- Eine Partnerschaft zwischen lokalen Behörden, Universitäten, privaten Firmen und nichtstaatlichen Organisationen, durch die das jeweilige Fachwissen und die Kapazitäten geteilt werden.
- Die Stadt kooperiert, indem sie spezifische Daten zur Verfügung stellt, Umsetzungsmöglichkeiten für Demo- und Pilotprojekte anbietet und ihre Partner logistisch unterstützt.
- Städte könnten von Pilotprojekten sowie Investitionen in ihre Infrastruktur und einem Programm zur Stärkung ihrer Verwaltungskapazität profitieren. Sie könnten ebenfalls geeignet sein für eine Förderung durch Mittel, die einem Konsortium zur Verfügung stehen.
- Eine Partnerschaft mit Forschungsinstitutionen und privaten Firmen kann Städten helfen, effizienter zu werden, Ausgaben zu verringern und potenzielle Einnahmen aus innovativen Technologien zu maximieren.

Kurzbeschreibung

Forschungskonsortien sowie private Firmen können an einer Zusammenarbeit mit öffentlichen Einrichtungen und Städten interessiert sein, um Ideen oder Produkte zu testen oder zu promoten. Die Städte ihrerseits können von zusätzlichen Mitteln, Entwicklungsprogrammen und Investitionen in ihre Infrastruktur profitieren.

Abbildung 11: Zusammenarbeit mit anderen Städten, Forschungskonsortien und privaten Unternehmen

Projektformen einer Zusammenarbeit, an denen sich KMS beteiligen und profitieren können, sind:

a) Demoprojekte

Unternehmen profitieren von einer Zusammenarbeit mit Städten, wenn ihre Produkte und technischen Lösungen promotet werden. Als Beispiel sei hier die Vorführung von Fahrzeugen mit niedriger Kohlenstoffemission und bspw. Nutzertests genannt. Die Stadt kann somit Zugang zu neuesten Technologien erhalten, und mit relativ geringen Investitionen zum nachhaltigen Verkehr beitragen.

b) Pilotprojekte

Für Unternehmen und Forschungskonsortien bieten Pilotprojekte eine Möglichkeit zur Evaluierung einer neuen Technologie oder des Tests von Lösungen unter realen Betriebsbedingungen, in einem Maßstab, wo Kosten und Misserfolge überschaubar sind.

Die Stadt profitiert von direkten Investitionen in ihre Infrastruktur und Einrichtungen und kann zudem besser einschätzen inwieweit neue technologischer Lösungen bestimmte Anforderungen erfüllen.

c) Projekte zur Stärkung der Verwaltungskapazität

Projekte zum Kapazitätsaufbau zielen darauf ab, die Leistungsfähigkeit lokaler Behörden im Hinblick auf die Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger Strategien und Konzepte, neuer Technologien, innovativer Lösungen und bewährter Verfahren zu verbessern.

Die teilnehmenden Städte profitieren vom Transfer von Fachwissen und bewährten Praktiken mit anderen teilnehmenden Partnern, sowie von Schulungen, dem Aufbau von Partnerschaften und der Vernetzung mit anderen Städten und Organisationen. Städte können aber auch von einer möglichen Finanzierung profitieren, die den teilnehmenden Partnern von einer Förderorganisation zur Verfügung gestellt wird.

d) Angewandte Forschung

Diese Art von Projekten zielt darauf ab, Lösungen für praktische Probleme und Probleme des Alltags zu finden, wie z. B. die Entwicklung innovativer Technologien oder die Durchführung von Verkehrsprognosen und Verkehrsnachfrageanalysen zur Reduzierung von Staus.

Die teilnehmende Stadt stellt in der Regel Daten und Informationen zur Verfügung, die von einem Konsortium oder einer Partnerschaft für Forschungszwecke genutzt werden können. Die Stadt profitiert von den Forschungsergebnissen und Daten, die für die Verkehrsmodellierung, die Flächennutzungsplanung, das Verkehrsnachfragemanagement sowie die Entwicklung und Umsetzung lokaler Verkehrsstrategien genutzt werden können.

EU-Unterstützung für Forschungspartnerschaften

Die EU und die Europäische Kommission unterstützen Forschungspartnerschaften durch eine Vielzahl von Finanzierungsprogrammen, die auf die Förderung der Zusammenarbeit zwischen Städten und deren Teilnahme an Forschungskonsortien gerichtet sind. Die EU und die Europäische Kommission unterstützen die folgenden Programme:

- **Horizont 2020**[1] ist das größte EU-Forschungs- und Innovationsprogramm und schließt Forschung und Entwicklung im Bereich Verkehr und Mobilität ein. Die Forschungsprojekte unter CIVITAS 2020 (Teil von Horizont 2020) beziehen sich auf

[1] Siehe: https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/

den Aufbau neuen Wissens sowie die Untersuchung der Realisierbarkeit neuer oder verbesserter Produkte, Prozesse, Technologien, Dienstleistungen oder Lösungen, die alle auf Verkehr und Mobilität bezogen sind.[2]

- **URBACT III**[3] ist ein überregionales Kooperationsprogramm, das auf die Förderung nachhaltiger urbaner Entwicklung gerichtet ist. Die URBACT-Mission besteht darin, es den Städten in der EU zu ermöglichen, zusammenzuarbeiten und gemeinsam ganzheitliche Lösungen für gemeinsame Herausforderungen im Bereich Stadtentwicklung zu erstellen. Dies geschieht durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen, unter denen Städte zusammenarbeiten, voneinander lernen, beste Lösungen entwerfen und bewährte Vorgehensweisen erkennen können. Partnerschaften können u. a. Städte, Behörden auf allen Ebenen, Universitäten und Forschungseinrichtungen umfassen.
- **INTERREG EUROPE**[4] ist ein interregionales Kooperationsprogramm, das darauf abzielt, regionale Entwicklungspolitiken und -programme besser umzusetzen, indem der Erfahrungsaustausch und das Kennenlernen neuer politischer Strategien zwischen den regionalen Akteuren gefördert wird. Partnerschaften können unter anderem Behörden auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene sowie Forschungsorganisationen umfassen.
- **JASPERS** – Joint Assistance to Support Projects in European Regions[5] ist eine Partnerschaft für fachliche Unterstützung zwischen drei Partnern (Europäische Kommission, Europäische Investitionsbank (EIB) und Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD)). JASPERS berät die Empfängerländer unabhängig bei der Vorbereitung anspruchsvoller Großprojekte, die aus den beiden EU-Struktur- und Investitionsfonds (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung und Kohäsionsfonds) kofinanziert werden sollen.
- JASPERS zielt darauf ab, Städte und Regionen dabei zu unterstützen, europäische Gelder durch die Entwicklung qualitativ hochwertiger Projekte zu erhalten. Diese Unterstützung wird für Projektträger und lokale Behörden kostenlos angeboten. Im Detail:
    - berät JASPERS Kommunalverwaltungen zur strategischen Planung in vielen Bereichen, um bessere Projekte für Investitionen zu ermitteln.
    - Unterstützt JASPERS Projektträger bei der Vorbereitung von Projekten in Bereichen, die von EU-Mitteln profitieren, sodass sie alle erforderlichen Standards erfüllen
    - verbessert JASPERS die Kapazität von Projektträgern und Verwaltungen durch die Vermittlung von Wissen über Umweltfragen, Projektvorbereitung, EU-Gesetzgebung oder andere damit verbundene Bedürfnisse

[2] Siehe http://civitas.eu/projects/research
[3] Siehe: http://www.urbact.eu/
[4] Siehe: http://www.interregeurope.eu/
[5] Siehe: http://jaspers.eib.org/

- beschleunigt JASPERS den EU-Genehmigungsprozess durch eine unabhängige Qualitätsprüfung, die den Boden für die Entscheidung der Europäischen Kommission bereitet.[6]

Weitere EU-Programme und Möglichkeiten umfassen LIFE[7], Connecting Europe Facility (CEF)[8], European Fund for Strategic Investments (EFSI)[9], Structural and Investment European Funds[10], und Fuel Cell and Hydrogen Joint Undertaking for H2 mobility[11].

Im November 2017 starteten die Europäische Kommission und die Europäische Investitionsbank einen neuen Beratungsdienst, der Städte bei der Planung von Investitionen unterstützt. Urban Investment Support (URBIS) wird Städten helfen, Investitionen zu planen, die ihre eigenen Stadtentwicklungsstrategien unterstützen und auch dabei, einen leichteren Zugang zu Finanzmitteln erhalten.[12]

Frühere und aktuelle Forschungsprojekte, an denen die Städtepartner beteiligt waren.

1) **METPEX**[13] ist ein Messinstrument zur Ermittlung der Qualität des Fahrgasterlebnisses. Die Finanzierung erfolgte unter dem 7. Rahmenprogramm (FP7) von 2012 bis 2015. Das Forschungsprojekt war eine Partnerschaft zwischen Universitäten, Forschungseinrichtungen, KMU und den Städten Coventry (UK), Bukarest (Rumänien), Grevena (Griechenland), Dublin (Irland), Rom (Italien), Stockholm (Schweden), Valencia (Spanien) und Vilnius (Litauen). Das Budget für METPEX betrug 3.542.972 Euro.

   Das Forschungsprojekt befasste sich mit der Entwicklung, Validierung und Evaluierung standardisierter Instrumente zur Messung des Fahrgasterlebnisses während der Fahrt im ÖPNV. Die gewonnenen Ergebnisse werden zur Information politischer Entscheidungsträger eingesetzt, um sie bei der Ausarbeitung von Konzepten und Strategien zur Unterstützung umfassender und integrierter, fahrgastorientierter Verkehrssysteme, die allen Bürgern zugänglich sind, zu unterstützen.

2) **CREATE** - Congestion Reduction in Europe: Advancing Transport Efficiency[14] wird durch Horizon 2020 (2015 bis 2018) gefördert. Das Projekt basiert auf einer Partnerschaft zwischen Universitäten, Forschungseinrichtungen, KMU und den Städten Bukarest (Rumänien) Skopje (Mazedonien), Tallinn (Estland) und Adana (Türkei). Das Projektbudget beläuft sich auf 3.981.461 Euro.

   CREATE ist eines der ersten Projekte, das sich mit Staus im Stadtverkehr beschäftigt und der Frage, wie dieses Problem langfristig gelöst werden kann, gerade in Städten in denen Autobesitz und Autonutzung rasant zunehmen.

---

[6] Siehe: http://jaspers.eib.org/index.htm
[7] Siehe: http://ec.europa.eu/environment/life/about/
[8] Siehe: https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility
[9] Siehe: http://www.eib.org/efsi/
[10] Siehe: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds_en
[11] Siehe: http://www.fch.europa.eu/
[12] Siehe: http://ec.europa.eu/regional_policy/ro/newsroom/news/
[13] Siehe: http://www.metpex.eu/
[14] Siehe: http://www.create-mobility.eu/

3) **MUV** - Mobility Urban Values[15] wird unter Horizont 2020 (2017 bis 2020) gefördert und basiert auf einer Partnerschaft zwischen Forschungseinrichtungen, KMU, Universitäten und Pilotstädten wie Amsterdam (Niederlande), Barcelona (Spanien), Fundão (Portugal), Gent (Belgien), Helsinki (Finnland) und Palermo (Italien). Das Projektbudget beläuft sich auf 3.992.625 Euro. MUV setzt mit einem innovativen Ansatz zur Verbesserung der urbanen Mobilität, Verhaltensänderungen in lokalen Gemeinschaften in Gang. Anstatt sich auf kostspielige und schnell alternde städtische Infrastrukturen zu konzentrieren, fördert MUV einen Wandel hin zu nachhaltigeren und gesünderen Mobilitätsentscheidungen, indem es lokale Gemeinschaften, lokale Unternehmen, politische Entscheidungsträger und Open-Data-Enthusiasten auf positive Weise einbindet.
4) **CITYLAB** - City Logistics in Living Laboratories[16] wurde über Horizont 2020 (2015 bis 2018) finanziert und basiert auf einer Kooperation zwischen Universitäten, Forschungseinrichtungen, KMU sowie Städten/Regionen. Das Budget beläuft sich auf 3.979.998 Euro. CITYLAB ist das erste Projekt, das den Living Lab Ansatz zum Testen und Umsetzen nachhaltiger Logistiklösungen in europäischen Städten nutzt. Verschiedene Living Labs werden ihre Erfahrungen austauschen und Methoden für den Wissenstransfer zwischen Städten und zwischen Unternehmen entwickeln. Die Ergebnisse der Living Labs werden Best-Practice-Anleitungen zu innovativen Ansätzen und deren Übertragbarkeit beinhalten.
5) **SUITS** - Im Projekt SUITS[17] - Supporting Urban Integrated Transport Systems, werden übertragbare Methoden und Werkzeuge entwickelt, die darauf abzielen, lokale Behörden bei der nachhaltigen Mobilitätsplanung zu unterstützen. SUITS wird über das Horizont 2020 (2016 bis 2020) gefördert und basiert auf einer Kooperation zwischen Forschungseinrichtungen, KMU, Universitäten und Städten wie Coventry (UK), Kalamaria (Griechenland), Klaipeda (Litauen), Stuttgart und Dachau (Deutschland), Rom und Turin (Italien), Valencia (Spanien) sowie Alba Iulia (Rumänien).

   Ziel des Projektes SUITS ist die Entwicklung übertragbarer, praxisnaher und valider Methoden und Werkzeuge zur Steigerung des Handlungsvermögens von KMS bei der Entwicklung und Implementierung nachhaltiger Mobilitätsstrategien. Grundlage hierfür bildet das Wissen aus zahlreichen EU Projekten und dem Projektkonsortium von SUITS. Zudem werden Instrumente zur Entscheidungsunterstützung hinsichtlich Planung, Finanzierung und Umsetzung nachhaltiger Verkehrsmaßnahmen und zur Nutzung neuer Geschäftsmöglichkeiten entwickelt. Um diese entwickelten Instrumente unter dem Aspekt der Anwendbarkeit zu testen, erfolgen Pilotanwendungen in der Stadt Alba Iulia.

6) **Prosperity** - *Prosperity* wurde über Horizont 2020[18] (2015 bis 2019) finanziert. Das Projekt basiert auf einer Partnerschaft zwischen Forschungseinrichtungen, KMU, Universitäten und den Städten Dubrovnik (Kroatien), Fagaras (Rumänien), Hradec Kralove (Tschechische Republik), Jonava (Litauen), Kassel (Deutschland),

[15] Siehe: https://www.muv2020.eu/
[16] Siehe: http://www.citylab-project.eu/
[17] Siehe: http://www.suits-project.eu/
[18] Siehe: http://www.sump-network.eu/

Katowice (Polen), Limassol (Zypern), Lissabon (Portugal), Ljutomer (Slowenien), Szeged (Ungarn) und Varna (Bulgarien). Das Budget beläuft sich auf 3.188.049 Euro.

Prosperity unterstützt lokale und nationale Regierungen bei der Verbesserung der Qualität und der Entwicklung nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne. Das Projekt bringt europäische Städte, regionale und nationale Regierungen sowie Mobilitätsexperten in den wohl ambitioniertesten Projekten nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung in Europa zusammen.

7) **SUMPs-Up** - *SUMPs-Up*[19] bringt acht Partnerorganisationen und sieben Partnerstädte - Birmingham (UK), Budapest (Ungarn), Malmö (Schweden), San Sebastian (Spanien), Sofia (Bulgarien), Thessaloniki (Griechenland) und Turin (Italien) - zusammen. Das Projekt unterstützt die Planungsbehörden bei der Überwindung von Barrieren, die die Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität (SUMPs) behindern oder erschweren. Dies geschieht durch den Aufbau von Kapazitäten, der Bereitstellung maßgeschneiderter Informationen und Unterstützung während der Entwicklungs- und Umsetzungsphase. Gemeinsam bilden die sieben Städte ein starkes Wissensnetzwerk. Durch den Austausch von Erfahrungen, die sie aus ihren Rückschlägen und Erfolgen gewonnen haben, können sie anderen Städten das nötige Wissen vermitteln, um ihre eigenen SUMPs zu entwickeln. Ihr Beitrag wird dabei helfen, die Einführung von SUMPs in der gesamten EU zu beschleunigen und mehr Städte zu ermutigen, an dem Programm teilzunehmen.

8) **IMAILE**[20] IMAILE ist das erste Pre-Commercial Procurement (PCP) (vorkommerzielle Auftragsvergabe) Projekt in Europa im Bereich Bildung und technologiegestütztes Lernen und wird von einem Konsortium aus Universitäten und Städten durchgeführt. Das Projekt begann im Februar 2014, hat eine Laufzeit von 42 Monaten und ein Volumen von 4.600.000 Euro. Zu den Projektbeteiligten gehören Universitäten, Kommunen sowie Entwicklungs- und Innovationsagenturen aus verschiedenen europäischen Ländern. Darüber hinaus startet ab März 2018 das unter Horizon 2020 bewilligte Projekt LEARNTECH ACCELERATOR (LEA), zu dessen Partnern das IMAILE-Konsortium sowie weitere Projektpartner gehören.

Attraktivität

- Teilnehmende Städte können Fördermittel für die Teilnahme an Forschungskonsortien erhalten sowie Finanzmittel und Investitionen dafür, dass sie ein Testfeld für Demo- und Pilotprojekte sind.
- Teilnehmende Städte können vom Wissenstransfer, einer verbesserten Verwaltungsführung als Ergebnis von Programmen zum Aufbau von Kapazitäten und Schulungen sowie dem Kennenlernen von bewährten Verfahren profitieren, ohne oder mit begrenzten Investitionen aus dem städtischen Haushalt.
- Städte können dauerhafte Partnerschaften und Netzwerke mit anderen Städten und Organisationen aufbauen.

[19] Siehe: http://www.sumps-up.eu/
[20] Siehe: http://www.imaile.eu/

- Die Partnerschaft mit anderen Städten und die Mitgliedschaft in Forschungskonsortien ist eine Voraussetzung für die Inanspruchnahme bestimmter EU-Fördermittel, die über Finanzierungsprogramme wie Horizont 2020 und URBACT III.

Herausforderungen und Risiken

- Die Entwicklung langfristiger Aktionspläne und die Verpflichtung zu langfristigen Projekten könnte aufgrund politischer Restriktionen und mangelnden politischen Willens eine Herausforderung darstellen.
- Mangelndes Bewusstsein über Programme, die die Zusammenarbeit zwischen Städten unterstützen, und fehlende Finanzmittel für die Teilnahme an Forschungskonsortien.
- Mangel an Erfahrung, Fachwissen und relevanten Kenntnissen sowie an personellen Ressourcen, die für die Teilnahme an Forschungsprogrammen und Partnerschaften benötigt werden.
- Die Erfüllung bestimmter Voraussetzungen für die Teilnahme könnte eine Herausforderung darstellen.
- Die Vorteile einer Partnerschaft mit Forschungsorganisationen und Konsortien könnten auf Technologietransfer und Schulungsprogramme beschränkt sein und nicht zwangsläufig zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten bieten.
- Selbst wenn eine Finanzierung bereitgestellt wird, ist sie höchstwahrscheinlich an bestimmte Projekte oder Vorhaben gebunden.

Erfolgsbilanz

Viele EU-Städte waren in erfolgreiche Forschungskooperationen involviert, die eine Vielzahl von Vorteilen für beide Seiten erbracht haben wie z.B. für Dublin, Valencia, Rom, Skopje, Tallinn, Adana, Dubrovnik, Fagaras, Hradec Kralove, Jonava, Kassel, Katowice, Limassol, Lissabon, Ljutomer, Szege, Varna und Fundao.

Fallstudie: ‘Alba Iulia Smart City 2018’- Pilotprojekt

Kurzbeschreibung

Das Programm Alba Iulia Smart City 2018 fokussiert die Umsetzung innovativer Methoden zur Erzielung von Verbesserungen für die Gemeinde und zur effizienteren Verwaltung der städtischen Ressourcen. Das Projekt wird vollständig durch den privaten Sektor und externe Mittel finanziert, ohne dass der Stadtverwaltung Kosten entstehen. Zu den Unternehmen, die mit der Stadt zusammenarbeiten, gehören: Orange Romania, Microsoft, Siemens, Philips, Telekom Romania, Cloud Soft, Industrial Software, Solar Eco, Fast Order, ZTE, APERO und Hypermedia. Die Stadt fungiert als Test- und Betriebsfeld für die von den privaten Partnern entwickelten digitalen Lösungen. Die Lösungen werden im Gegenzug kostenlos zur Verfügung gestellt.

Die digitalen Lösungen werden während der Testphase, die bis 2019 läuft, kostenlos zur Verfügung gestellt. Wenn sie sich für die Stadt als nützlich erweisen, könnten sie anschließend über eine öffentliche Ausschreibung erworben werden.

Hintergrund

Die Alba Iulia Smart City 2018 wurde im Dezember 2016 gestartet und wird voraussichtlich über einen Zeitraum von zwei Jahren laufen. Die Smart City 2018 ist eine Partnerschaft zwischen der Kommune und der ITK-Industrie, multinationalen Unternehmen und Universitäten, um eine "intelligente" Stadt zu entwickeln. Das Projekt soll ein Beispiel dafür sein, wie solche Partnerschaften der Kommune vielfältigen Nutzen bringen können. Die Kosten für die Entwicklung und Implementierung der Lösungen für das Pilotprojekt werden größtenteils von den privaten Partnern getragen. Das Smart City 2018 Pilotprojekt profitiert auch von der europäischen Förderung durch Horizon 2020.

Technische Spezifikation

Lösungen für das Projekt Alba Iulia Smart City 2018 umfassen [21]:

- Wi-Fi Hotspots für sicheren Internetzugang in der gesamten Stadt, z.B. auf Bahnhöfen, in Schulen, bei Bushaltestellen und in Universitäten.
- Sicheres Wi-Fi auf 15 entsprechend ausgestatteten ÖPNV-Strecken.
- Eine Lösung, die es den Bürger erlaubt, übr eine App (e—Alba Iulia) Feedback, Kommentare und Hinweise zu lokalen Problemen mitzuteilen. Dies ist ein integraler Bestandteil der e-Demokratie-Initiative für die Stadt.
- Optimierung der Fußgänger- und Verkehrsströme durch Anwendung der City Analytics-Lösung.
- Eine LoRa WAN Infrastruktur.
- Messung der Luftqualität und Bereitstellung von Informationen zur Schadstoffbelastung in der Stadt und der Umgebung.
- Promoten des Tourismus durch 250 Internet-Beacons an 225 beliebten Standorten.
- Verbesserung der Straßenbeleuchtung durch die Installation von Sensoren sowie die Kontrolle der Straßenlampen hinsichtlich Lichtintensität und Dauer der Beleuchtung. Die Sensoren bieten ebenfalls Echtzeitinformationen zum Stromverbrauch und alarmieren im Falle von Fehlfunktionen den Betreiber.
- Ein smartes Managementsystem für die öffentliche Wasserversorgung umfasst 50 miteinander verbundene Geräte, welche Alarm auslösen und Echtzeitinformationen zum Wasserverbrauch übermitteln können.
- Die Bereitstellung offener Daten für Entwickler, erlaubt diesen, neue Lösungen und Anwendungen für die Stadt erstellen zu können.

[21] Siehe: https://www.orange.com/en/news/2016/decembre/In-partnership-with-Orange-Smart-Cities-are-coming-to-Romania

Vorteile

Es wird erwartet, dass sich die Pilotprojekte im Zusammenhang mit Alba Iulia Smart City 2018 in einer höheren Qualität der öffentlichen Dienstleistungen, einer effizienteren Verwaltung der vorhandenen Ressourcen und Einrichtungen sowie einer verbesserten Außenwirkung der Stadt niederschlagen und dazu beitragen werden, eine größere Anzahl von Touristen anzuziehen.

Als eine der Smart City 2018-Initiativen wurde ein System von Parksensoren entwickelt, das freie Parkplätze registriert und diese Informationen über eine App den Nutzern bereitstellt. Eine von Siemens durchgeführte Studie legt nahe, dass die Sensoren es ermöglichen können, Staus zu reduzieren und die Zeit, die für die Suche nach Parkplätzen aufgewendet wird, um jährlich 44.000 Stunden zu verringern, was einer Einsparung von 860.000 EUR entspricht.

Die Stadtverwaltung Alba Iulia wurde mit dem European Public-Sector Award 2017 (ESPA) ausgezeichnet, in Anerkennung ihrer guten Praktiken in Bezug auf innovative Lösungen und Leistungen im öffentlichen Sektor. Damit war Rumänien das einzige Land in Osteuropa, das beim EPSA-Wettbewerb 2017 ausgezeichnet wurde.

Im Namen der rumänischen Vereinigung für Smart City und Mobilität wurde die Verwaltung von Alba Iulia im Oktober 2016 auch mit dem Titel "Smart City Industry Awards 2016" ausgezeichnet.

Nachteile

- Einige Lösungen werden parallel getestet und umfassen manchmal verschiedene Softwarekomponenten, was den Integrationsprozess erschweren kann
- Technologische Lösungen werden nur bis 2019 kostenlos angeboten. Nach dieser Zeit können sie durch öffentliche Ausschreibungen erworben werden
- Skepsis in den Medien und bei der Stadtverwaltung zu Beginn der Umsetzung des Smart-City-Pilotprojekts
- Unternehmen, die sich anfangs für das Projekt interessierten, kamen nicht immer mit konkreten Lösungen für die Umsetzung
- Zu Beginn des Projekts gab es kein offizielles Gesetz, das die Gründung von PPPs (Public Private Partnerships) erlaubte

Bewertung

DIe Initiative Smart City 2018 verwandelt die Gemeinde Alba Iulia in die erste Stadt in Rumänien, in der integrierte Smart-City-Lösungen umgesetzt werden. Das Projekt ist einzigartig für Rumänien, da es das erste Smart-City-Projekt ist, das gemeinsam von der nationalen Regierung, einer lokalen Behörde und privaten Unternehmen entwickelt wurde. Es ist auch das erste Projekt, bei dem die Kosten für das Testen und die Implementierung der gesamten Smart-City-Technologie von privaten Unternehmen getragen werden.

Bisher wurden über 60 Smart-City-Lösungen implementiert, und bis Dezember 2018 soll ihre Zahl auf 100 steigen. Angesichts der großen Anzahl privater Partner verläuft die Umsetzung nicht immer reibungslos, da die Stadtverwaltung mit über 35 Unternehmen zusammenarbeiten muss, die oft unterschiedliche Visionen und Lösungen im Blick haben. Bürokratische

Verfahren der am Entscheidungsprozess beteiligten lokalen Institutionen führten zu einer langsameren Umsetzung als ursprünglich erwartet. Das Fehlen eines geeigneten gesetzlichen Rahmens erschwerte die Umsetzung einiger Smart-City-Lösungen, da sie Genehmigungen von höherrangigen Institutionen benötigten.

Nichtsdestotrotz wird davon ausgegangen, dass das Projekt bereits viele Vorteile für die Gemeinde und ihre Bürger gebracht hat, und das praktisch ohne Kosten für den städtischen Haushalt. Die Stadtverwaltung profitierte von einer verbesserten nachhaltigen Infrastruktur, und musste dafür nur die Umsetzung unterstützen. Die Stadt musste auch keine externen Mittel selbst beantragen, da dies in der Verantwortung von Orange lag, dem Unternehmen, das für die Projektkoordination zuständig war. Es wird davon ausgegangen, dass die Umsetzung anderer Teile des Pilotprojekts zu besseren Dienstleistungen für Bürger und lokale Unternehmen führen und erhebliche Einsparungen für das lokale Budget bringen wird.

Die von Siemens erstellte "Smart Cities Research"-Studie zeigt, dass insgesamt 227 Mio. EUR in Alba Iulia investiert werden müssen, um die Stadt zu einer Smart City zu machen. Die Studie schätzt, dass diese Investition in den nächsten 35 Jahren einen direkten und indirekten Nutzen von insgesamt 532 Mio. EUR generieren würde.

Zusammenarbeit mit anderen Städten, Forschungskonsortien, privaten Firmen und KMS

Eine Partnerschaft mit Forschungskonsortien und privaten Unternehmen kann signifikante Vorteile für die beteiligten Städte bringen, auch für KMS. Die Beteiligung an einem internationalen Forschungskonsortium, vor allem wenn es um nachhaltigen Verkehr und nachhaltige Mobilität geht, könnte es kleinen und mittelgroßen Städten ermöglichen, Zugang zu zusätzlichen Mitteln zu erhalten, die dann in nachhaltige Mobilität fließen könnten.

Es ist anzumerken, dass eine erfolgreiche Teilnahme und die Maximierung des potenziellen Nutzens einer Partnerschaft von der Organisationsstruktur der Stadt, ihrer Kapazität, ihrer Einstellung zu innovativen Ansätzen und der Verfügbarkeit von Ressourcen, die für das Programm eingesetzt werden können, abhängt. Wenn ein Projekt von privaten Unternehmen finanziert wird, könnte auch ein geeigneter gesetzlicher Rahmen erforderlich sein, der die Gründung von PPPs erlaubt.

Eine lokale Behörde könnte auch feststellen, dass sie, um einem Forschungskonsortium beizutreten oder um ein Pilotprojekt unter Beteiligung privater Unternehmen durchzuführen, erhebliche Personalressourcen einsetzen und in die Ausbildung des Personals investieren müsste. Wenn dies jedoch richtig gemacht wird, könnten die potenziellen Vorteile und Gewinne für eine Stadt deutlich höher sein als diese anfängliche Investition.

Leitfaden zur Umsetzung

- Die Teilnahme an Forschungspartnerschaften verlangt eine langfristige Perspektive, eine Strategie und einen Aktionsplan von Seiten der Stadtverwaltung.

- Es ist ratsam, sich das Horizont 2020 Portal für Forschungs- und Innovationspartnerschaften (Research and Innovation Partnership Portal[22]) anzusehen, um sich über Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten, Partner, Anleitung und Beratung zur Teilnahme zu informieren. Die Suche nach Partnern erlaubt die Ansicht von Profilen all der Unternehmen, die aus Horizont 2020 Mittel erhalten.
- Es wird empfohlen, entsprechende National Contact Points (NCPs)[23]. nationale Kontaktstellen zu kontaktieren. Sie bieten praktische Informationen und Recherchemöglichkeiten zu Partnern, Details zu Partnerprofilen und den Anforderungen an eine aktive Partnerschaft. Es sollte ein Profil, das entsprechende Informationen enthält, erstellt und eine Absichtserklärung vorbereitet werden.
- Man sollte sich auf Webseiten anmelden, die Informationen zu Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten sowie potenziellen Partnern anbieten. Gleichzeitig sollte man in Mailinglisten (Verteilerlisten) eingetragen sein, um Updates zu Kooperationsmöglichkeiten zu erhalten.
- Ein Besuch der Webseite der Europäischen Kommission zu Smart Cities and Communities[24] lohnt sich, um mehr Informationen zu Kooperationen und Teilnahmemöglichkeiten zu erhalten.
- Zu Kooperation und Erfahrungsaustausch zwischen Städten sollte man das Portal der Europäischen Kommission zu Regional Policy Urban Development Portal[25] besuchen.
- Das Netzwerk der Europäischen Kommission für die Unterstützung von Unternehmen Enterprise Europe Network (EEN)[26] bietet Unternehmensprofile, Profile zu Innovationspartnerschaften und Optionen zur Partnersuche.
- Netzwerke und Kooperationen sollte man mit Städten eingehen, die die eigenen nachhaltigen Mobilitätsziele teilen.
- Bestimmen einer Person oder eines Teams innerhalb der Organisation, die/das mit den verschiedenen Möglichkeiten beschäftigt.
- Eignungs- und Voraussetzungskriterien sind zu prüfen, ehe man einem Konsortium oder einer Kooperation beitritt.
- Es ist eine Option, eine Beratungsfirma einzubeziehen.
- Eine Zusammenarbeit mit z.B. der Finanz- und der Rechtsabteilung könnte entscheidend für die Erarbeitung eines erfolgreichen Antrags / einer erfolgreichen Bewerbung sein.

Zusammenfassung

Die Zusammenarbeit mit Forschungskonsortien und privaten Unternehmen könnte den Städten in S-M und ihren Bürgern erhebliche Vorteile bringen. Im Gegenzug für die

[22] Siehe: https://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/funding/index.html
[23] Siehe: https://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/support/national_contact_points.html
[24] Siehe: http://ec.europa.eu/eip/smartcities/about-partnership/how-do-i-get-involved/index_en.htm
[25] Siehe: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/urban-development/portal/
[26] Siehe: http://een.ec.europa.eu/

Bereitstellung von Daten, Umsetzungsmöglichkeiten und logistischer Unterstützung können Städte durch Wissenstransfer, die Stärkung von Kapazitäten und Verwaltungsstrukturen, das Kennenlernen von bewährten Verfahren und Finanzierungsströmen, für ihre Agenda für nachhaltigen Verkehr und Mobilität, profitieren.

Weitere Informationen / Referenzen

The EU Programme for Research and Innovation Horizon 2020

https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/

Integrated Urban Development

www.urbact.eu

Network of cities for cities for Cleaner and better transport in cities

http://civitas.eu/projects/research

The EU Programme that helps regional and local governments across Europe to develop and deliver better policy

www.interregeurope.eu/

Joint Assistance to Support Projects in European Regions

http://jaspers.eib.org/

Regional policy

http://ec.europa.eu/regional_policy/en/

http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/special-support-instruments/jaspers/

http://jaspers.eib.org/index.htm

http://ec.europa.eu/regional_policy/ro/newsroom/news/

Project “MEasurement Tool to determine the quality of Passenger EXperience” (METPEX)

http://www.metpex.eu/

Congestion Reducing in Europe Advancing Transport Efficiency

http://www.create-mobility.eu

Mobility Urban Values

https://www.muv2020.eu/

City Logistics in Living Laboratories

http://www.citylab-project.eu

Project SUITS - Supporting Urban Integrated Transport Systems

www.suits-project.eu/

Sustainable Urban Mobility Plans

http://www.sump-network.eu

www.sumps-up.eu/

The EU's research and innovation programs

https://ec.europa.eu/digital-single-market/eu-funded-projects

The first Pre-Commercial Procurement project in Europe in the field of Education and Technology Enhanced Learning

http://www.imaile.eu

The Romanian review Biz

http://www.revistabiz.ro/romania-un-potential-silicon-valley-al-europei/

Orange solutions for the Alba Iulia Smart City 2018 project

https://www.orange.com/en/news/2016/decembre/In-partnership-with-Orange-Smart-Cities-are-coming-to-Romania

SIEMENS study “Smart Cities Research”

http://w3.siemens.com/topics/global/en/intelligent-infrastructure/Pages/smart-city-alba-iulia.aspx

EU Research & Innovation for and with Cities

http://s3platform.jrc.ec.europa.eu/documents/20182/198909/EU+Research+%26+Innovation+for+and+with+cities/be48ba08-ffb5-4ee8-b928-2dfd2ad73dfe

Urban Investment Support (URBIS)

http://eiah.eib.org/about/initiative-urbis.htm

JASPERS: Joint Assistance to Support Projects in European Regions

http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/special-support-instruments/jaspers/

Horizon 2020

https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/

URBACT - interregional cooperation programme aimed at promoting sustainable urban development

http://www.urbact.eu/

The LIFE Programme

http://ec.europa.eu/environment/life/about/#

INTERREG EUROPE

https://www.interregeurope.eu/

Connecting Europe Facility (CEF)

https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility

European Fund for Strategic Investments (EFSI)

http://www.eib.org/efsi/

European structural and investment funds

https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds_en

Fuel Cell and Hydrogen Joint Undertaking for H2 mobility

http://www.fch.europa.eu/

CIVITAS PROSPERITY

http://sump-network.eu/

Anlage C.12 Citizen Cooperatives - Bürgergenossenschaften

Schlüsselmerkmale

- Bürgergenossenschaften sind ein freiwilliger Zusammenschluss von Personengruppen, die ihre wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Wünsche und Bedürfnisse und Ziele gemeinsam durch ein demokratisch-kontrolliertes Unternehmen erreichen und daraus verschiedenste Vorteile ziehen.
- Durch die Bürgergenossenschaft erzielte Gewinne werden entweder in das Unternehmen reinvestiert oder an die Mitglieder zurückgezahlt.
- Die wirtschaftlichen und sozialen Vorteile dieser Aktivitäten verbleiben in den Kommunen, in denen sie ansässig sind.

Kurzbeschreibung

Bürgergenossenschaften sind „autonome Verbindungen von Personen, die sich freiwillig zusammenschließen, um alltägliche wirtschaftliche, soziale und kulturelle Notwendigkeiten und Bedürfnisse durch ein Gemeinschaftsunternehmen zu erfüllen" (International Cooperative Alliance, 2018). Die Mitglieder zahlen einen Mitgliedsbeitrag, wenn sie der Bürgergenossenschaft beitreten. Diese Beiträge fließen in Projekte, die für die gesamte Gruppe von Interesse sind. Bürgergenossenschaften arbeiten eher auf gemeinnütziger Basis. Daher werden jegliche Einnahmen entweder in das Unternehmen reinvestiert oder an Mitglieder zurückgegeben (International Cooperative Alliance, 2018). Es gibt Beispiele, bei denen Bürgergenossenschaften nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte gefördert haben.

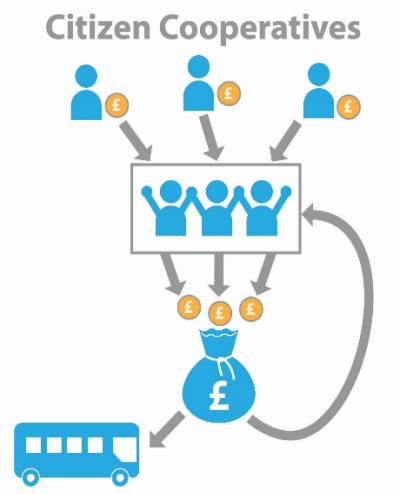


Abbildung 12: Bürgergenossenschaften

Hintergrund

Die Geschichte der Bürgergenossenschaften kann bis ins Mittelalter zurückverfolgt werden. Hier gründeten sich Bürgervereinigungen und widmeten sich alltäglichen Zielen wie der Erhaltung von Deichen oder der Bewirtschaftung von Ackerflächen. Robert Owen wird als Begründer der ersten Genossenschaftsbewegung angesehen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts führte er bessere Arbeitsbedingungen für seine Beschäftigten ein und etablierte Geschäfte, in denen seine Arbeiter zu günstigeren Konditionen einkaufen konnten. Seitdem sind Genossenschaften eine Erfolgsstory in vielen verschiedenen Bereichen. Heute sind weltweit etwa 800 Millionen Menschen in Genossenschaften organisiert. In Europa gibt es ca. 300.000 Genossenschaften mit etwa 140 Millionen Mitgliedern (Commission of the European Communities, 2004).

Ziel der Bürgergenossenschaften

Das Hauptziel einer Bürgergenossenschaft besteht in der Befriedigung der Bedürfnisse der Mitglieder, die zum Vermögen der Genossenschaft beitragen (European Commission, 2018). Einige Grundsätze sind:

- Gleichheit und Fairness stehen im Mittelpunkt des Unternehmens (International Cooperative Alliance, 2018);
- Erzielen günstiger Konditionen für Genossenschaftseinkäufe und Verkäufe sowie Kostenvorteile für genossenschaftliche Dienstleistungen;
- Beseitigung bürokratischer Hindernisse und Management des Unternehmens auf zentraler Ebene;
- Vereinfachung und Erhöhung der Effizienz der Verwaltung und des Managements.

Grundprinzipien der Bürgergenossenschaften

Bürgergenossenschaften basieren auf den Werten von Selbsthilfe, Eigenverantwortung, Demokratie, Gleichheit, Gerechtigkeit und Solidarität. Die Grundprinzipien einer Bürgergenossenschaftsind von der International Cooperative Alliance (Internationaler Genossenschaftsbund) wie folgt zusammengefasst worden:

- **Freiwillige und offene Mitgliedschaft**
  Genossenschaften sind freiwillige Zusammenschlüsse. Sie stehen jedem offen, der ihre Dienstleistungen nutzen möchte und der bereit ist, den Verpflichtungen einer Mitgliedschaft ohne soziale, geschlechterspezifische, rassische, religiöse oder politische Diskriminierung nachzukommen.
- **Demokratische Entscheidungsfindung durch die Mitglieder**
  Genossenschaften sind demokratische Organisationen, die durch ihre Mitglieder verwaltet werden. Diese beteiligen sich aktiv an Entscheidungsfindungsprozessen und der Erstellung von Konzepten und Strategien. Alle Mitglieder der Genossenschaft haben das gleiche Stimmrecht, unabhängig von der Höhe ihre Genossenschafteinlage. Jedes Mitglied hat eine Stimme.
- **Autonomie und Unabhängigkeit**
  Genossenschaften sind Selbstverwaltungs- und Selbsthilfeorganisationen, die von ihren Mitgliedern kontrolliert werden. Wenn sie Verträge mit anderen Organisationen (einschließlich Regierungen) abschließen oder Gewinne generieren, so erfolgt dies stets zu Bedingungen, die die Autonomie der Genossenschaft sichern und eine demokratische Kontrolle durch ihre Mitglieder sicherstellen.
- **Teilnahme der Mitglieder an wirtschaftlichen Prozessen**
  Die Mitglieder von Genossenschaften leisten einen angemessenen Beitrag zum Kapital ihrer Genossenschaft, eine Art Mitgliedsbeitrag und verwalten es demokratisch. In der Regel ist ein Teil dieses Kapitals gemeinsames Eigentum der Genossenschaft, und im Allgemeinen erhalten die Mitglieder, wenn überhaupt, nur eine begrenzte Vergütung auf das eingebrachte Kapital. Die Mitglieder von Genossenschaften verwenden überschüssiges Kapital für einen oder alle der folgenden Zwecke: Die Mitglieder bekommen im Verhältnis zu ihrer jeweiligen Einlage einen Gewinn ausgezahlt; sie entwickeln ihre Genossenschaft weiter, beispielsweise durch die Bildung von Rücklagen; sie unterstützen weitere Investitionen, die von den Mitgliedern genehmigt wurden.

- **Bildung, Aus- und Fortbildung und Information**
  Genossenschaften bieten Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten für ihre Mitglieder, Manager, Beschäftigte und gewählten Vertreter, damit sie effizient zum Wachstum ihrer Genossenschaft beitragen können.
- **Rücksicht auf die Belange der Gemeinschaft**
  Genossenschaften arbeiten für eine nachhaltige Entwicklung ihrer Kommunen. Die entsprechenden Strategien und Konzepte sind von den Mitgleidern abgestimmt.
- **Zusammenarbeit zwischen Genossenschaften**
  Genossenschaften stärken die Genossenschaftsbewegung und unterstützen ihre Mitglieder vor allem durch die Zusammenarbeit auf internationaler, nationaler, regionaler und lokaler Ebene (Internationaler Genossenschaftsverband, 2013).

Im Gegensatz zu privaten Unternehmen fokussieren sich die Genossenschaften auf die Bereitstellung von Dienstleistungen, einschließlich Nachhaltigkeit und sozialer Verträglichkeit, der Gewinn steht an zweiter Stelle. Dies macht die Durchführung von Projekten möglich, die für private Unternehmen nicht attraktiv sind, weil die zu erwartenden Gewinne zu gering sind. Rücklagen und Vermögenswerte einer Genossenschaft sind gemeinsames Eigentum ihrer Mitglieder und werden für den Vorteil der Mitglieder genutzt. Gewinne werden entweder reinvestiert oder als Dividende an die Mitglieder in Abhängigkeit ihrer Genossenschaftseinlage ausgezahlt. Die Haftung der Mitglieder ist in den meisten Fällen auf die Höhe ihrer Einlage beschränkt.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Bürgergenossenschaften sind in der Rechtsform einer Genossenschaft organisiert, welche nationale Besonderheiten aufweisen kann. In Deutschland sind die rechtlichen Rahmenbedingungen bspw. im Genossenschaftsgesetz geregelt (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, 2018).

Im Jahr 2003 veröffentlichte die Europäische Kommission die Verordnung des Rates Nr. 1435/2003 zur Satzung der Europäischen Genossenschaft. Damit war die Rechtsform der European Cooperative Society (Europäische Genossenschaft; SCE) gegeben, die die transnationale Organisation von Genossenschaften auf europäischer Ebene ermöglicht. Weitere Links befinden sich auf der offiziellen Webseite der SCE (European Cooperative Society, 2018). Die Umsetzung der Verordnung in den einzelnen EU-Ländern und die nationalen Besonderheiten der Genossenschaften wurden in einer von der EU in Auftrag gegebenen Studie im Jahr 2009 untersucht. (European Commission, 2009)

Genossenschaftsformen

Es gibt unterschiedlichste Genossenschaftsformen. Eine Übersicht ist auf der Webseite der Cultivate.coop[41] zu finden. Die Hauptformen sind:

- **Konsumgenossenschaften**
  Eine Genossenschaftsform, die ihren Mitgliedern durch gemeinsame Einkäufe großer Stückzahlen Mengenrabatte verschafft oder ihnen einen günstigen Zugang zu Artikeln aus eigener Produktion bietet. Die Einlagen der Mitglieder und die Gewinne werden in neue

[41] https://cultivate.coop/wiki/Types_of_Cooperatives

Projekte investiert. Die Genossenschaft wächst schrittweise und meist werden langfristige Ziele verfolgt, die günstige Einkaufspreise für die Mitglieder ermöglichen sollen. Beispiele für diese Genossenschaftsform sind:

  - Energiegenossenschaften, die ihre Mitglieder mit selbstproduzierten Energieprodukten unabhängig vom Markt versorgen
  - Fahrradgenossenschaft, die gestützte Radreparatur-Werkstätten anbieten und
  - Car Sharing-Genossenschaften, die Mitglieder kurzfristigen und flexiblen Zugang zu einem PKW bieten, um Personen zu befördern oder Waren zu liefern

- **Einkaufsgenossenschaften**
  Hierbei handelt es sich um eine Vereinigung mehrerer Unternehmen. Eine größere Zahl Mitglieder führt zu einer entsprechend größeren Marktmacht. So können auf diese Weise bessere Bedingungen in Verhandlungen mit Lieferanten erzielt werden. In den meisten Fällen schließen sich kleine und mittelständische Unternehmen zusammen, um eine ähnliche Verhandlungsstärke wie große Unternehmensketten zu erzielen.
- **Einzelhandelsgenossenschaften**
  Hierbei handelt es sich um einen Zusammenschluss von Einzelhändlern. Die einzelnen Mitglieder können auf diese Weise von den Vorteilen profitieren, die sonst nur großen Unternehmen oder Franchiseunternehmen zur Verfügung stehen. Das gemeinsame Auftreten ermöglicht bessere Konditionen und Rabatte für die Einkäufe aufgrund der höheren Kaufkraft. Die gemeinsame Verwaltung erlaubt auch das Aufteilen von Marketingkosten und ein zentrales Management in bestimmten Fragen.

Attraktivität

- Bürgergenossenschaften können die Durchführung von Projekten unterstützen, für die öffentliche Mittel nicht zur Verfügung stehen und die für private Investoren nicht interessant sind.
- Können lokale Behörden bei der Umsetzung ihrer Agenda für nachhaltige Mobilität unterstützen, indem sie bestimmte Projekte umsetzen oder bestimmte Diensttleistungen anbieten.
- Das Format einer Genossenschaft ist einfacher als das eines privaten Unternehmens und hat weniger bürokratische Hürden.
- Genossenschaften bieten den Mitgliedern häufig Dienstleistungen oder Produkte zu einem Preis, der geringer als der Marktpreis ist. Auf diese Weise werden Dienstleistungen oder Produkte erschwinglicher und attraktiver.
- Die Bürgerbeteiligung und der demokratische Prozess geben den Menschen ein Gefühl der Eigentümerschaft (Besitz) bei ihren Projekten.
- Genossenschaften können Zuwendungen/Zuschüsse und Spenden erhalten und genießen im Vergleich zu anderen Unternehmensformen meist steuerliche Vorteile.

Herausforderungen und Risiken

- Es wird Fachwissen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen und den administrativen Prozessen benötigt. Besonders wenn es sich um kleine Genossenschaften ohne Beschäftigte handelt, könnte es für die Mitglieder schwierig

werden, diese Expertise ohne Unterstützung von Experten oder durch eine lokale Behörde aufzubauen.
- Genossenschaften werden von den Mitgliedern selbst verwaltet, daher hat die lokale Behörde keinen direkten Einfluss auf deren Entscheidungen.
- Die Mitglieder haften für Verluste durch die Genossenschaft in der Höhe ihrer Einlage. Im Falle einer Insolvenz, insofern nicht in der Satzung ausgeschlossen, könnten die Mitglieder auch verpflichtet sein, darüberhinaus Zahlungen zu leisten.
- Aufgrund des demokratischen Entscheidungsprozesses müssen Entscheidungen nicht immer die Interessen Einzelner oder einer lokalen Behörde wiederspiegeln.
- Fehlende Gewinne führen in einigen Fällen zu Korruption und Veruntreuung von Geldern.
- Einflussreiche Mitglieder können die Angelegenheiten der Genossenschaft indirekt dominieren.

Fallstudie I: Bürgerbusverbund Sauerland-Hellweg eG

In ländlichen Gebieten lohnt es sich für ÖPNV-Anbieter auf vielen Strecken nicht immer, regelmäßige Transportdienste anzubieten. In den letzten Jahren haben sich daher im ländlichen Raum eine Reihe von Genossenschaften gegründet, die diese Regionen und die dort lebenden Menschen mit Verkehrsdienstleistungen versorgen. So haben sich in einigen Gebieten beispielsweise einzelne Bürgerbusvereine zu Genossenschaften zusammengeschlossen. Ein Beispiel dafür ist der Bürgerbusverbund Sauerland Hellweg in Deutschland

Der Bürgerbusverbund Sauerland-Hellweg besteht aus 12 verschiedenen gemeinnützigen Verbänden aus der Region, die bereits Buslinien betreiben. Mit 97 aktiven Fahrerinnen und Fahrern sowie 62.276 beförderten Personen im Jahr 2015, ist er der größte Bürgerbusverbund in Deutschland. Die Busse des Bürgerbus-Verbundes fahren nach einem festen Fahrplan mit festgelegten Haltestellen. Pro Tag werden meist nur einige wenige Verbindungen auf einzelnen Linien angeboten. Die Fahrerinnen und Fahrer sind Mitglied der Genossenschaft und arbeiten auf freiwilliger Basis. Die Kosten für Beschaffung, Wartung und Betrieb der Fahrzeuge werden mit den Einnahmen durch Werbung an den Bussen, dem Fahrgeld, Sponsoring und den Mitgliedbeiträgen gedeckt.

Erklärte Ziele

Das Hauptziel des Bürgerbusverbunds Sauerland-Hellweg ist es, einen Busdienst anzubieten und Einnahmen zu generieren, um neue öffentliche Verkehrsdienste in Gebieten zu finanzieren, in denen es an öffentlichen Verkehrsmitteln mangelt.

Vorteile

- Der Sauerland Hellweg Busverein ist ein gemeinschaftlich geführter Verein und handelt im Interesse der lokalen Gemeinschaft und nicht im Interesse der Region oder des Landes.
- Der Busverein stellt ÖPNV-Mobilitätsangebote in Gebieten sicher, in denen ansonsten keine existieren würden.

- Der Busverein ist autark und lebt von den Mitgliedsbeiträgen, der Fahrzeugwerbung und dem Gewinn aus den Fahrpreisen. Er ist nicht auf externe Finanzierungsquellen wie Darlehen oder Zuschüsse angewiesen.
- Die Bürgerbusse tragen dazu bei, eine nachhaltige Mobilität zu erreichen.
- Durch die Bildung einer größeren Genossenschaft, bestehend aus 12 einzelnen gemeinnützigen Busvereinen, werden bessere Konditionen für Anschaffung, Wartung, Versicherung, Marketing und Treibstoffe erreicht.
- Der Sauerländer Hellweg-Busverein verfügt über eine zentrale Verwaltung, wodurch ein hoher Aufwand für die einzelnen Vereine entfällt.
- Der Zusammenschluss der einzelnen Busvereine schafft ein größeres Betriebsgebiet

Nachteile

- Der Bürgerbusverbund ist auf Sponsoren und Werbeeinnahmen angewiesen.
- Der Linienverkehr ist von freiwilligen Fahrerinnen und Fahrern abhängig.
- Es besteht die Möglichkeit, dass Interessenskonflikte zwischen einzelnen Gebieten auftreten.

Bewertung

Der Sauerland Hellweg Busverein wird von der örtlichen Gemeinschaft betrieben und handelt daher nach deren Interessen und nicht nach regionalen oder nationalen Interessen, wie es möglicherweise bei anderen Finanzierungsmechanismen der Fall sein kann.

Der Betrieb des Unternehmens ist nicht auf externe Finanzierungsquellen angewiesen. Der Busverein ist autark, und die Kosten für den Betrieb und die Wartung der Busse werden durch Mitgliedsbeiträge, Fahrzeugwerbung und Fahrpreiserlöse gedeckt.

Die Finanzierung der Busse durch eine Genossenschaft hat jedoch auch Nachteile. So ist der Busverein insbesondere auf Werbeeinnahmen und Sponsoren sowie auf ehrenamtliche Fahrer angewiesen, so dass der kontinuierliche Betrieb der Busse gefährdet ist, wenn Sponsoren und Ehrenamtliche ausfallen.

Mitglieder profitieren von der Nutzung der Busse und erhalten im Vergleich zu Nichtmitgliedern der Genossenschaft günstigere Konditionen für die Nutzung. Bürgerbusse sind oft mit anderen Dienstleistungen verknüpft, z. B. werden die Busse von Unternehmen genutzt, um Waren oder Pakete in bestimmte Regionen zu transportieren.

Fallstudie II: Energiegenossenschaft: Greenpeace Energy, Deutschland

Energiegenossenschaften haben in der letzten Zeit an Bedeutung gewonnen. Allein in Deutschland gibt es ca. 1.000 Genossenschaften im Energiebereich. Wenn sich Bürgerinnen und Bürger an Energiegenossenschaften beteiligen, haben sie die Möglichkeit, in regionale Energieprojekte zu investieren und zum Ausbau erneuerbarer Energien sowie dem Klimaschutz beizutragen. Gleichzeitig schaffen sie sich langfristig einen markt-unabhängigen Zugang zu Energie.

Das Ziel von Greenpeace Energy mit 24.000 Genossenschaftsmitgliedern besteht im Vorantreiben des Energiewandels. Langfristig ist eine ausschließliche Versorgung der Mitglieder, Kundinnen und Kunden mit selbstproduzierten grünen Strom geplant. Die Mitglieder sollten ihre Energie zu günstigeren Konditionen unabhängig vom Energiemarkt erhalten. Als Teil der Ausbauphase werden die Einlagen und Gewinne in die Erweiterung der genossenschaftseigenen Energieinfrastruktur investiert. Die Genossenschaft hat bereits eine Vielzahl an Solaranlagen und Windparks gebaut und verkauft die erzeugte Energie am Markt. Ein entscheidender Vorteil ist, dass die Mitglieder selbst entscheiden können, wie die generierten Gewinne reinvestiert werden.

Erklärte Ziele

Das Hauptziel von Greenpeace Energy besteht in der Unterstützung des Energiewandels in Richtung erneuerbare Energien.

Vorteile

- Greenpeace Energy ist nicht auf Finanzierungsmechanismen wie Kredite angewiesen, sondern basiert auf Mitgliedsbeiträgen und Gewinnen
- Unabhängig von nationalen Energiekonzernen
- Unabhängig vom globalen Energiemarkt
- Unabhängig von steigenden Öl- und Gaspreisen
- Um den Namen "Greenpeace" im Vereinsnamen zu führen, ist Greenpeace Energy verpflichtet, die Greenpeace-Standards für grüne Energie zu erfüllen
- Greenpeace Energy engagiert sich in der Gemeinschaft, um lokale Ziele zu unterstützen.
- Energiegenossenschaften sind relativ insolvenzsicher. Regelmäßige Prüfungen durch einen Genossenschaftsverband bieten ein hohes Maß an Sicherheit.

Nachteile

- Da es eine große Anzahl an Mitgliedern gibt, spiegeln demokratische Entscheidungen nicht immer individuelle Interessen wider.
- Mit zunehmender Größe kann der eigentliche Charakter einer Genossenschaft verloren gehen.
- Während der Ausbauphase zahlen die Mitglieder keine günstigeren Energiepreise als Kunden normaler Energieunternehmen.

Bewertung

Das Beispiel von Greenpeace Energy zeigt, wie eine Genossenschaft erfolgreich arbeiten und zu beachtlicher Größe anwachsen kann. Sie erfüllt die Bedürfnisse ihrer Mitglieder, indem sie genügend Einnahmen generiert, um zu wachsen und die grüne Energieversorgung kontinuierlich auszubauen. Die Genossenschaft stützt sich auf Gewinne und Mitgliedsbeiträge. Sie ist autark und unabhängig von etwaigen gesetzlichen Verpflichtungen, was auch bedeutet,

dass sie unabhängig vom globalen Energiemarkt und steigenden Öl- und Gaspreisen ist. Die Interessen der Gemeinschaft stehen immer im Vordergrund.

Bürgergenossenschaften und KMS

- Bürgergenossenschaften sind für kleine und mittelgroße Städte (KMS) geeignet und könnten zur Umsetzung einer Vielzahl von nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrsprojekten genutzt werden. Allerdings würde eine erfolgreiche Umsetzung vom lokalen Kontext abhängen wie kulturellen Normen, Sozialkapital sowie der nationalen und regionalen Gesetzgebung.
- Die Verwirklichung einer Bürgergenossenschaft für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte wie ein Fahrradverleihsystem oder Car Sharing, wird nur dann funktionieren, wenn ein entsprechender Bedarf besteht und die Unterstützung der lokalen Gemeinde für diesen Service gegeben ist.
- Bürgergenossenschaften werden von der Gemeinschaft geführt und handeln in derem Interesse. Dies bedeutet, dass KMS unabhängig von externen Einflussfaktoren wie lokalen Regierungen handeln können.

Leitfaden zur Implementierung

Formelle Schritte zur Etablierung einer Bürgergenossenschaft sind:

- Organisation einer Gründungsversammlung. Eine bestimmte Anzahl von Mitgliedern, ein Aufsichtsrat/Verwaltungsrat und ein Vorstand müssen gewählt werden.
- Ein genossenschaftlicher Prüfverband wird benötigt, um die gesetzlich vorgeschriebene Gründungsprüfung durchführen zu können.
- Erstellung eines Gründungsgutachtens. Dieses Gutachten ist eine Bewertung der Machbarkeit des Projektes und eine Voraussetzung für die Eintragung im Genossenschaftsregister.
- Eintragung im Genossenschaftsregister.

Außerdem sollte berücksichtigt werden:

- Suche nach Beratern, die ihr Fachwissen freiwillig und kostenlos zur Verfügung stellen, was anfängliche finanzielle Lasten der Gründungsmitglieder erheblich verringern würde.
- Vorbereitung einer Genossenschaftssatzung (rechtsverbindliches Dokument) auf der Grundlage vorhandener Rechtsvorschriften, die von allen Gründungsmitgliedern akzeptiert wird.

Lokale Behörden können Bürgergenossenschaften wie folgt fördern und unterstützen:

- Aktive Bekanntmachung der Genossenschaft bei den Bürgern als praktikables und attraktives Geschäftsmodell für nachhaltige Transportdienstleistungen.
- Hilfe bei der Suche oder Bereitstellung eines Mentors oder Beraters, der die Gründungsidee bewerten, bei der Bewältigung möglicher Probleme helfen und die Gründungsmitglieder einer Genossenschaft beraten kann.
- Hilfe bei der Identifizierung möglicher Finanzierungsmechanismen.

- Bereitstellung von rechtlicher und beratender Unterstützung, z. B. Hilfe bei der Entwicklung eines soliden Geschäftsplans, einschließlich zuverlässiger finanzieller Betriebspläne und Cashflow-Prognosen.
- Bereitstellung von finanzieller Unterstützung in Form von Zuschüssen und lokalen Steuervergünstigungen.
- Kostenlose oder vergünstigte Bereitstellung von Flächen und Einrichtungen für nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsgenossenschaften, z. B. Reservierung von Randstreifen oder Parkplätzen für genossenschaftliche Car- oder Bikesharing-Angebote.

Zusammenfassung

Während Bürgergenossenschaften in Sektoren wie Landwirtschaft, Energieerzeugung, Bankwesen oder Einzelhandel eine lange Tradition haben, sind sie im Verkehrsbereich ein relativ neues und nicht weit verbreitetes Phänomen. Bürgergenossenschaften können jedoch auch eine gute Methode zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte in KMS sein. Bürgergenossenschaften sind in der Regel nicht gewinnorientiert und könnten daher zur Finanzierung von Projekten genutzt werden, die private Investoren aufgrund ihrer Unrentabilität möglicherweise abschrecken. Sie werden außerdem von Mitgliedern initiiert und verwaltet, die Teil einer lokalen Gemeinschaft sind, was bedeutet, dass ein nachhaltiger Mobilitätsservice, den sie anbieten, den Bedürfnissen der Gemeinschaft entsprechen würde.

Weitere Informationen

Cooperatives – Facts and Figures

https://ica.coop/en/whats-co-op/co-operative-facts-figures

Cooperatives – Advantages/Disadvantages

http://www.yourarticlelibrary.com/business/cooperative/advantages-and-disadvantages-of-cooperative-society-discussed/40799

European Commission Study on implementation of cooperatives in different EU countries

https://ec.europa.eu/docsroom/documents/10392/attachments/1/translations/en/renditions/native

On the promotion of cooperative societies in Europe (available in different languages)

http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52004DC0018&locale=en

Website of Cooperatives Europe Association

https://coopseurope.coop/

The European Cooperative Society (SCE)

https://ec.europa.eu/growth/sectors/social-economy/cooperatives/european-cooperative-society_en

Communication from the commission to the council and the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions: On the promotion of cooperative societies in Europe – in different languages

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:32003R1435

Bürgerbusverbund Sauerland-Hellweg eG

http://www.buergerbusverbund-sauerland-hellweg.de/

Greenpeace Energy Cooperative

https://www.greenpeace-energy.de/genossenschaft.html

Crowdsourcing in Transportation

http://crowdsourced-transport.com/act/crowdfunded-transport-projects/

Referenzen

United Nations, 2018. Transforming our world: A cooperative 2030 series. Retrieved from https://www.un.org/development/desa/cooperatives/2018/03/08/transforming-our-world/ [Accessed 29th March 2018].

Commission of the European Communities, 2004. Communication from the commission to the council and the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions: On the promotion of co-operative societies in Europe. Retrieved from: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=COM:2004:0018:FIN [Accessed 29th March 2018].

International Cooperative Alliance, 2018. International Cooperative Alliance web-site. Retrieved from https://ica.coop/en/ [Accessed 29th March 2018].

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, 2018. German Cooperatives Act - Genossenschaftsgesetz (GenG). Retrieved from: http://www.gesetze-im-internet.de/geng/ [Accessed 29th March 2018].

European Cooperative Society (SCE), 2018. Official Webpage. Retrieved from: https://ec.europa.eu/growth/sectors/social-economy/cooperatives/european-cooperative-society_en [Accessed 29th March 2018].

European Commission, 2009. Final Study on the implementation of the Regulation 1435/2003 on the Statute for European Cooperative Society (SCE). Retrieved from: https://ec.europa.eu/docsroom/documents/10392/attachments/1/translations/en/renditions/native [Accessed 29th March 2018].

Cultivate.Coop, 2018. Types of Cooperatives. Retrieved from: http://cultivate.coop/wiki/Types_of_Cooperatives [Accessed 29th March 2018].

Genossenschaftsgründung, 2018. Details and Guideline on the foundation of a cooperative. Retrieved from https://genossenschaftsgruendung.de/wie-funktioniert-die-genossenschaft/#7 [Accessed 29th March 2018].

Anlage C.13 Emissions Trading - Emissionshandel

Schlüsselmerkmale

- Der Emissionshandel ist ein marktbasierter Ansatz, der zur Kontrolle der Umweltverschmutzung eingesetzt wird, indem er finanzielle Anreize für die Reduzierung von Schadstoffemissionen bietet (Stavins, 2001). Nationale oder regionale Emissionshandelssysteme sind in Europa, den USA, Tokio, Neuseeland und anderswo etabliert.
- Eine Kohlenstoffgutschrift (auch als "Emissionserlaubnis", "Kohlenstoffausgleich" oder "-Berechtigung" bekannt) ist ein Schlüsselelement des Emissionshandels. Mit dem Erwerb einer Kohlenstoffgutschrift hat der Inhaber das Recht, eine Tonne Kohlendioxid auszustoßen. Dazu gehören auch andere Treibhausgase mit einem Kohlenstoffdioxid-Äquivalent (tCO2e) von einer Tonne.
- Länder, Städte oder Industrien können ungenutzte Emissionsgutschriften an andere Länder, Städte oder Industrien verkaufen, um Einnahmen zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte sowie anderer umweltfreundlicher Projekte zur Reduzierung von CO2- und Treibhausgasemissionen zu generieren.

Kurzbeschreibung

Abbildung 13: Emissionshandel

Der Emissionshandel hat seinen Ursprung in wirtschaftlichen Theorien, die erstmals in den 1960er Jahren formuliert wurden und die versuchen, die Produktionskosten an die Umweltverschmutzung zu koppeln. Die Theorien gingen davon aus, dass, wenn die Umweltverschmutzung einen Preis hätte, die marktwirtschaftlichen Kräfte die Unternehmen letztendlich davon abhalten würden, die Umwelt zu verschmutzen, weil dies für sie dadurch weniger kosteneffektiv wäre. (Kill et al., 2010). Der Emissionshandel war eine zentrale Säule der Bemühungen der EU, den Klimawandel zu verlangsamen, und ein politisches Instrument der Wahl für viele andere Regierungen. Das CO2-Emissionshandelssystem der EU (EU ETS) wurde 2005 von der Europäischen Union eingeführt, unabhängig von den bereits bestehenden internationalen Verträgen wie dem Kyoto-Protokoll und dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC).

Maßnahmen und Projekte, die die Emissionen reduzieren[1] oder Kohlendioxid aus der Atmosphäre entfernen (z.B. durch Biosequestrierung, die Rückbindung von Kohlenstoff aus der Atmosphäre durch den biologischen Prozess der Photosynthese) generieren Emissionsgutschriften[2], die auf dem Kohlenstoffmarkt (carbon market, Emissionshandelsplatz) verkauft werden können. Eine Firma, die z.B. 1.000 Tonnen CO2 im

[1] Siehe: http://www.climate-change-wisdom.com/emissions-reduction.html
[2] Siehe: http://www.climate-change-wisdom.com/carbon-credit.html

Jahr ausstößt, könnte 1.000 Credits von einem Unternehmen kaufen, das eine neue Biospritanlage in Betrieb genommen hat. Diese Anlage wird mit 1.000 Tonnen CO2 bewertet, die damit aus der Atmosphäre entfernt werden (Green Investment Services, 2018).

Hintergrund

Chronik

1992

Das Rahmenabkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (United Nation‘s Framework Convention on Climate Change, UNFCCC) wurde mit dem Ziel eingeführt, Kohlenstoffemissionen und Treibhausgase zu kontrollieren und zu reduzieren.

1997

Eine Novellierung des UN-Rahmenabkommens UNFCCC, bekannt als das Kyoto-Protokoll, erfolgte und schloss die Einführung eines ‘carbon market (Kohlenstoffmarkt)’ ein.

Etwa 200 Länder haben sich weltweit verpflichtet, die Emissionen von Treibhausgasen, hauptsächlich durch nationale Maßnahmen, zu begrenzen oder zu verringern. Um diese Ziele zu erreichen, führte das Kyoto-Protokoll drei marktgestützte Mechanismen ein. Man ging davon aus, dass die Industrie und der Einzelne auf die Emissionen aufmerksam werden könnten, wenn man sie zu einem käuflichen und verkäuflichen Gut macht. (Green Investment Services, 2018). Diese Mechanismen sind:

- Mechanismus für umweltverträgliche Entwicklung (Clean development mechanism; CDM)
- gemeinsame Umsetzung (Joint implementation; JI)
- Emissionshandel (Emissions trading; ET)

Kohlenstoff wird heute wie jeder andere Rohstoff beobachtet und gehandelt. Der sogenannte "Carbon-Markt“ (Kohlenstoffmarkt) hatte im Jahr 2010 einen Wert von etwa 141 Milliarden US-Dollar (Green Investment Services, 2018). Unternehmen und Einzelpersonen können ihre CO2 – Emissionen ausgleichen, indem sie Credits von anderen Unternehmen und Einzelpersonen kaufen, die ihre Aktivitäten kohlenstoffneutral gestalten und damit indirekt CO2 in der Atmosphäre reduzieren (Green Investment Services 2018).

1997-bis heute

In genannten Zeitraum hat sich der Kohlenstoffmarkt entwickelt. Nach Angaben der Weltbank gibt es derzeit in 38 Ländern Kohlenstoffpreise. Umfassende Kohlenstoffsteuern, Emissionshandelssysteme (ETS) und zusätzliche politische Maßnahmen werden bis 2020 erwartet. So zum Beispiel ein neues nationales Emissionshandelssystem für China.

Zusätzliche Klimafinanzierungsinstrumente (Climate Finance Instruments, CFIs) sind entstanden, wie der Clean Technology Fund - CTF (Fonds für saubere Technologien), die Global Environment Facility – GEF (Globale Umweltorganisation), die International Climate Initiative – IKI (Internationale Klimaschutzinitiative), der Joint Crediting Mechanism – JCM, die Nationally Appropriate Mitigation Actions – NAMA (national angepassten

Emissionsreduktions-Maßnahmen) und der Nordic Development Fund – NDF (Nordische Entwicklungsfonds).

Das EU-Emissionshandelssystem, das größte Cap-and-Trade-System der Welt, wurde 2005 eingerichtet und regelt etwa die Hälfte der CO2-Emissionen der EU. Die Caps (Obergrenzen) für 2020 sind auf 21 % unter den Emissionen von 2005 festgelegt.

Zu Beginn des Jahres 2015

Der Pariser Prozess für Mobilität und Klima (PPMC) wurde ins Leben gerufen. Der PPMC ist eine offene und integrative Plattform, die alle Organisationen und Initiativen, die wirksame Maßnahmen im Bereich Verkehr und Klimawandel unterstützen, aktiv dazu einlädt, diesen Prozess zu unterstützen. Der PPMC soll die Stimme der Gemeinschaft für nachhaltigen Verkehr im UNFCC-Prozess stärken, vor allem in Hinblick auf die bevorstehende Vertragsstaatenkonferenz (Conference of Parties, COP21) in Paris.

Dezember 2015

Auf der UN-Konferenz in Paris einigten sich die Länder auf neue Rahmenbedingungen, bekannt als das Übereinkommen von Paris, zur internationalen Zusammenarbeit beim Ziel des Klimaschutzes. Die Zusagen zur Emissionsminderung im Rahmen dieses Pariser Abkommens sind nicht bindend und das Abkommen selbst ist kein Vertrag. Die Zusagen der Länder sind somit absolut freiwillig und basieren auf nationalen Gegebenheiten und Bedingungen. Jedes Land entscheidet selbst, was es tun wird. Das Pariser Abkommen trat am 4. November 2016 in Kraft.

Attraktivität des Emissionshandels

Die Attraktivität des Emissionshandels liegt in der Tatsache, dass es ein verborgenes und unerforschtes Potenzial auf Seiten der Städte gibt, durch den Emissionshandel Einnahmen zu generieren, um damit umfangreiche Investitionen in nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte zu unterstützen.

Die folgenden Belege untermauern das Potenzial für Städte, den Emissionshandel als Finanzierungsmechanismus zu nutzen:

- Um den Elektrizitätssektor zu modernisieren, haben Bulgarien, Zypern, die Tschechische Republik, Estland, Ungarn, Litauen, Polen und Rumänien von Artikel 10c der EU-ETS-Richtlinie Gebrauch gemacht, der es ihnen erlaubt, bis 2019 kostenlose Kohlenstoffgutschriften an Stromerzeuger zu vergeben. Als Gegenleistung für die Gewährung der kostenlosen Zertifikate müssen die acht betroffenen Länder der Europäischen Kommission einen nationalen Investitionsplan vorlegen, in dem die Investitionen aufgeführt sind, die von den Empfängern der kostenlosen Kohlenstoffgutschriften in die Modernisierung ihrer Infrastruktur mit sauberen Technologien und in die Diversifizierung ihres Energiemixes und ihrer Energiequellen getätigt werden sollen. Im Allgemeinen erhält ein großer Prozentsatz der Anlagen (90 % im Jahr 2015), die in Betrieb sind und unter das EU-Emissionshandelssystem fallen, entweder durch diesen spezifischen Artikel oder durch Artikel 10a (CL und kostenlose Zuteilung) kostenlos Emissionsgutschriften. Konkret haben energieintensive Industrieunternehmen Einsparungen in der Größenordnung von 4,5 Mrd. € in Form von

kostenlosen Zertifikaten erhalten (der Wert der Kohlenstoffzertifikate, die nicht kostenlos vergeben wurden, betrug etwa 4 Mrd. €).

- Laut dem Think-Tank Sandbag gibt es eine Reihe von Unternehmen, vor allem in den Bereichen Stahl, Zement, Chemie, Keramik und Papier, die aufgrund einer Kombination aus anfänglicher Überzuteilung durch die nationalen Regierungen und dem wirtschaftlichen Abschwung einen Überschuss an Emissionsgutschriften haben. (Sandbag, 2018).
- Die Menge der von den Mitgliedstaaten im Jahr 2013 versteigerten Emissionszertifikate betrug 808 Millionen, während die Industrie eine kostenlose Zuteilung in Höhe von 995 Millionen Zertifikaten erhielt. Mit dem durchschnittlichen Kohlenstoffpreis beliefen sich die Einnahmen der Mitgliedstaaten auf etwa 3,6 Mrd. €, und es wird erwartet, dass sie mit den Preisen für die Zertifikate steigen werden.

Lokale Behörden in KMS können diesen Industrien Anreize bieten, ihre Kohlenstoffzertifikate zu verkaufen und damit lokale nachhaltige Verkehrsprojekte zu unterstützen. Es gibt auch Fälle, in denen lokale Behörden Anteile besitzen oder Eigner von Einrichtungen sind, die Kohlenstoff ausstoßen (wie Fabriken oder Kraftwerke), was den Zugang zu Einnahmen durch den Emissionshandel erleichtert.

Herausforderungen & Risiken

Lokale Behörden in Städten zögern möglicherweise, den Emissionshandel zur Finanzierung von Verkehrsprojekten zu nutzen, und zwar aufgrund der folgenden Herausforderungen und Risiken:

- Es handelt sich um einen komplexen Mechanismus, der sich mit der Zeit aufgrund der Konventionen zum Klimawandel, der Marktsituation und anderer Parameter wandelt. Daher kann dieser Mechanismus nicht als kontinuierliche Einnahmequelle betrachtet werden.
- Auch wenn Kommunalverwaltungen über Strategien, Pläne und Maßnahmen im Verkehrssektor verfügen, um Kohlenstoffemissionen in ihren Städten zu reduzieren, finden Kauf und Verkauf der Emissionszertifikate auf nationaler Eben statt. Daher besteht eine starke Abhängigkeit vom politischen Willen, der die lokalen Behörden davon abhalten kann, Projekte durch den Emissionshandel zu finanzieren.
- Viele Kommunalverwaltungen in KMS verfügen nur über eingeschränkte Kapazitäten (z.B. Personal und technisches Fachwissen im Bereich Emissionshandel), was ihnen durchaus Probleme bereiten könnte, wenn es um die Tragfähigkeit von Projektoptionen und deren Entwicklung und Kontrolle geht.
- Die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Einrichtung und Regulierung der Kohlenstoffmärkte wurden nicht mit Blick auf städtische Projekte entworfen.
- Potenzielle überlappende Zuständigkeit hinsichtlich Treibhausgas (THG)-emittierender Quellen.
- Hohe Transaktionskosten aufgrund langer Zeithorizonte.
- Risiko, dass Projekte aufgrund der verifizierten Kohlenstoffreduzierungen und der Menge der letztendlich gelieferten Emissionsgutschriften unterdurchschnittliche Ergebnisse erzielen. (Clapp et al., 2011).

Diese Herausforderungen könnten ernsthafte Hürden für Städte darstellen, insbesondere angesichts der begrenzten finanziellen Ressourcen und der fehlenden Fachkenntnisse der städtischen Behörden in Bezug auf die Kohlenstoffmärkte. Städte können jedoch die Unterstützung von Experten (entweder von der Zentralregierung oder von privaten Unternehmen) auf dem Kohlenstoffmarkt nutzen, um ihre Kohlenstoffgutschriften zu handeln und Einnahmen für die Umsetzung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte zu erzielen.

Leistungsbilanz

Gegenwärtig sind Einnahmen aus dem Emissionshandel kein gängiger Finanzierungsmechanismus für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte, schon garnicht in KMS (Clapp et al., 2011). Trotz der Tatsache, dass der Verkehrssektor für etwa ein Viertel der energiebedingten globalen Treibhausgasemissionen verantwortlich ist, fließt nur ein kleiner Teil der Gesamtinvestitionen, die mit Hilfe von Klimafinanzierungsinstrumenten (CFI), wie dem Emissionshandel, getätigt werden, in den Verkehr. Derzeit gibt es in fast 140 Ländern noch keine Verkehrsprojekte, die von einem der großen CFIs finanziert wurden.

Es gibt jedoch Hinweise darauf, dass die Verwendung von Einnahmen aus dem Emissionshandel zur Finanzierung von verkehrs- und mobilitätsbezogenen Projekten zunimmt. Die Daten in der SLoCaT Partnership Climate Finance Transport Database, die Informationen zu 277 Verkehrsprojekten im Zeitraum von 1992 bis 2016 enthält, zeigen, dass über 3 Mrd. USD an verkehrsbezogenen Investitionen von CFIs stammen (PPMC, 2018). Darüber hinaus wendet eine wachsende Zahl von Ländern Klimafinanzierung für nachhaltige Verkehrsprojekte an (PPMC, 2018). Im Vergleich zum Mai 2015 ist die Anzahl der Länder, die CFIs für den Transport nutzen, von 50 auf 62 gestiegen.

Es besteht die Notwendigkeit, mehr Zugang zu Einnahmen aus dem Emissionshandel im Verkehrssektor zu erhalten, um den in den kommenden Jahrzehnten erforderlichen Verkehrswandel zu erreichen. Der Zugang zu diesen Einnahmen ist auch für KMS möglich, und es gibt Schritte, die unternommen werden können, um diese Art der Finanzierung verfügbarer zu machen.

Fallstudie I: Energieeffiziente Straßenbahn in Tallinn, Estland

Im Jahr 2011 entschied die estnische Regierung, nicht benötigte Carboncredits (Kohlenstoffgutschriften, Emissionszertifikate) an Spanien zu verkaufen. Das umweltfreundliche Investitionsprogramm (Green Investment Scheme) benötigte Mittel, die in Projekte fließen sollten, die auf die Reduzierung von CO2 und Treibhausgasen abzielten. Die Einnahmen aus der Transaktion förderten die Entwicklung eines ökologischen ÖPNV. Ein Beispiel sind Investitionen in energieeffiziente Straßenbahnen für Tallinn, der Hauptstadt Estlands.

Technische Spezifikationen

Aus dem Verkauf der Carboncredits an Spanien flossen 45 Millionen Euro in die Beschaffung neuer Straßenbahnen, die mit moderner, energieeffizienter Technologie ausgestattet sind. Hierzu gehören regenerative Bremssysteme, Energiesparsysteme in den Bahnen sowie verbesserte Isolation. Die neuen Schienenfahrzeuge nutzen den elektrischen Strom aufgrund

der höheren Fahrgastkapazitäten effizienter. Es wurden 15 neue Straßenbahnen gekauft, die die alten Wagenzüge der Linie 4 in Tallinn ersetzen. Zur Modernierung der Linie 4 wurden darüber hinaus Mittel aus dem Kohäsionsfonds (Cohesion Fund) eingesetzt.

Erklärte Ziele

Im Jahr 2009 trat Tallinn dem Convent of Mayors bei. Der Tallinner Aktionsplan für nachhaltige Energie 2011-2021 (SEAP) wurde zur Erfüllung der mit dem Konvent verbundenen Verpflichtungen aufgestellt. Das Ziel des SEAP ist es, die CO_2-Emissionen in Tallinn bis 2021 um 20 % zu reduzieren. Der Kauf von Straßenbahnen wurde im Rahmen des Tallinn Sustainable Energy Action als Mitigationsprojekt beschlossen.

Vorteile

- Im Ergebnis dieses Projektes erfuhr Tallinn eine signifikante Verbesserung des ÖPNV.
- Die Qualitätsverbesserung im ÖPNV kommt den Fahrgästen zugute (und gewinnt auch neue Fahrgäste) und reduziert die Zahl der PKW-Fahrten in Tallinn, was wiederum die Luftverschmutzung in der Stadt verringert.

Nachteile

- Der Verkauf der Carboncredits vollzog sich auf Ebene der Zentralregierung und nicht auf Kommunalebene. Das ist der Normalfall, da Städte selbst nicht über Emissionszertifikate verfügen und es an Ressourcen und Fachwissen mangelt, um aktiv und effizient am Emissionshandel teilzunehmen.

Bewertung

Die Nutzung von Carboncredits zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte hat sich in Tallinn als erfolgreich erwiesen und der Stadt geholfen. Da allerdings der Verkauf der Emissionszertifikate auf nationaler Ebene erfolgte, dürfte es für KMS schwer sein, dem Beispiel zu folgen. Daher müssen lokale Behörden mit der Zentralregierung zusammenarbeiten, um von einem solchen Finanzierungsmechanismus zu profitieren.

Emissionshandel und KMS

Kleinen und mittelgroßen Städten (KMS) fehlen häufig die Ressourcen und das Fachwissen, um sich am Emissionshandel zu beteiligen. Es gibt allerdings eine beträchtliche Zahl von Branchen, die über Carboncredits verfügen und verpflichtet sind, diese für Projekte und Aktivitäten zu nutzen, die auf die Verringerung von CO2 und Treibhausgasen gerichtet sind. Außerdem könnten die Zentralregierungen, die die Emissionszertifikate im Land kontrollieren, dazu aufgefordert werden, in lokale Verkehrsprojekte zu investieren, vor allem, wenn sich dadurch auch Vorteile auf nationaler Ebene ergeben. Wenn also eine mittelgroße Stadt eine überzeugende Reihe von Anreizen entwickelt, kann sie Einnahmen aus diesen Quellen erzielen, um nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte zu fördern.

Leitfaden zur Umsetzung

Lokale Behörden in S-M-Städten sollten die folgenden Punkte berücksichtigen, um den Emissionshandel als Finanzierungsmechanismus für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte zu nutzen.

1. Garantierte Unterstützung von Seiten der zentralen/nationalen Regierung
   - Es ist zu eruieren, ob der politische Wille zur Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten in KMS gegeben ist.
   - Es ist festzustellen, ob die Zentralregierung oder die energieerzeugenden Industrien Einnahmen aus dem Emissionshandel generieren. Wenn dem so ist, ist zu ermitteln, wo diese gegenwärtig investiert werden und wie man sich um diese Mittel bewerben kann.
   - Es sollte recherchiert werden, ob die Zentralregierung das Know-how für die Nutzung von Einnahmen aus dem Emissionshandel für lokale Projekte zur Verfügung stellen kann. Wenn dem so ist, sollte davon Gebrauch gemacht werden.
2. Prüfung potenzieller Quellen für Carboncredits (Emissionsgutschriften)
   - Recherchieren Sie, ob die Industrien und Energieerzeugungsanlagen in der Nähe der Stadt am Emissionshandelsmarkt teilnehmen und über ungenutzte Emissionsgutschriften verfügen. Finden Sie heraus, ob sie Pläne für zukünftige Investitionen innerhalb ihrer Anlagen haben und ob sie bereit sind, eine Investition innerhalb der Stadt durch den Verkauf ihrer Emissionsgutschriften in Betracht zu ziehen.
   - Es ist zu ermitteln, ob eventuell weitere Quellen für Carboncredits erschlossen werden können.
3. Schaffung von Anreizen
   - Einige energieerzeugende Industrien haben vielleicht bereits einen Plan zur sozialen Verantwortung des Unternehmens, der sich auf Bereiche wie die Umwelt und die Unterstützung der Infrastruktur bezieht. Es müssen jedoch solide Anreize entwickelt werden, damit sie Partnerschaften mit KMS eingehen, um ihre Emissionsgutschriften zu handeln und in nachhaltige Mobilitätsprojekte zu investieren.
   - Es sollten Anreize für die zentrale/nationale Regierung entwickelt werden, um die Einnahmen aus dem Verkauf von Emissionszertifikaten in Verkehrsprojekte in der Stadt zu investieren.
4. Konsultation/Beschäftigung von Experten in Sachen Emissionshandel
   - Die Mechanismen sind sehr kompliziert. Daher ist externe Unterstützung ratsam. Experten können ermitteln, ob der Emissionshandel ein geeigneter Mechanismus zur Finanzierung von Verkehrsprojekten in einer Stadt ist.
5. Projektkonzept
   - Ermittlung eines passenden Projekts für die Stadt.
   - Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse.
   - Gewinnung des privaten Sektors, um das finanzielle Risiko zu minimieren.
   - Untersuchung des Nutzens des potenziellen Verkehrsprojekts, d. h. des Nutzens für die Stadt, ihre Bürger und die lokalen Interessengruppen, um das Risiko einer ungenügenden Leistungsfähigkeit des Projekts zu minimieren.

Zusammenfassung

Obwohl der Emissionshandel keine verbreitete Finanzierungsmethode für ÖPNV-Projekte ist, stellt er dennoch einen innovativen Weg zur Überwindung finanzieller Barrieren für Städte dar. Es gibt einen Trend hin zum City-Friendly Carbon Market (Carbon-Markt, der stadtfreundlich ist), der es dann hoffentlich auch Behörden von KMS erlaubt, dessen verborgenes Potenzial als Finanzierungsmechanismus für sich zu nutzen.

Weitere Informationen

Carbon Market Watch

http://carbonmarketwatch.org

http://carbonmarketwatch.org/category/additionality-and-baselines/aau-surplus/

Carbon Pulse

https://carbon-pulse.com/13339/

Centre for climate and energy solutions

https://www.c2es.org/newsroom/articles/whats-ahead-for-carbon-markets-after-cop-21

Climate Change Wisdom

http://www.climate-change-wisdom.com/carbon-finance.html

EC Climate Action

https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en

https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_en

EC Mobility and Transport

https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en

Ecosystem marketplace

http://www.ecosystemmarketplace.com/articles/building-on-paris-countries-assemble-the-carbon-markets-of-tomorrow/

Energy Ecology Economy

http://3e-news.net/en/ecology/estonia-to-sell-spain-45-mln-euros-of-carbon-credits_9191

Green Climate Fund

http://www.greenclimate.fund

Green Investment Services

http://www.greeninvestmentservices.com/carbon-offsets/how-it-works

http://www.greeninvestmentservices.com/carbon-offsets/types-of-projects

International emissions Trading Organization

http://www.ieta.org/kyototoparis

International Transport Forum

https://www.itf-oecd.org/

Paris Process on Mobility and Climate

http://www.ppmc-transport.org

http://www.ppmc-transport.org/slocat-climate-finance-transport-database/

Partnership on sustainable low-carbon transport (SLoCat)

http://www.slocat.net

http://slocat.net/sites/default/files/u10/policy_brief_executive_summary.pdf

South Pole

https://www.southpole.com/search?q=transport%20project

The REDD desk

http://theredddesk.org/markets-standards/joint-implementation-ji-kyoto-protocol

TRANSfer project

http://transferproject.org/expertgroup/expert-group-on-climate-finance-for-sustainable-transport

http://transferproject.org/wp-content/uploads/2017/04/GIZ-Climate-Finance-Report_Final_newpic.compressed-2.pdf

World Resources Institute

http://www.wri.org/blog/2014/09/transport-sector-key-closing-world%E2%80%99s-emissions-gap

http://www.wri.org/blog/2013/12/7-ways-attract-and-use-climate-finance-transport

World Bank

http://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/more-climate-finance-for-sustainable-transport

Referenzen

Stavins, R. N., 2001. Experience with Market-Based Environmental Policy Instruments. *Discussion Paper 01-58.* Retrieved from: http://www.rff.org/files/sharepoint/WorkImages/Download/RFF-DP-01-58.pdf [Accessed 6th March 2018].

Kill, Ozinga, Pavett and Wainwright, 2010. Trading Carbon: How it works and why it is controversial. Retrieved from: *www.fern.org/tradingcarbo [Accessed 6th March 2018].*

Green Investment Services, 2018. *How it Works.* Retrieved from: http://www.greeninvestmentservices.com/carbon-offsets/how-it-works [Accessed 6th March 2018].

Sandbag, 2018. *Sandbag web-site.* Retrieved from: https://sandbag.org.uk [Accessed 6th March 2018].

Clapp, C., Leseur, A., Sartor, O., Briner, G. and Corfee-Morlot, J., 2011. *Villes et marchés du carbone*. Paris: OECD Publishing.

PPMC, 2018. SLoCaT Climate Finance Transport Database. Retrieved from: http://www.ppmc-transport.org/slocat-climate-finance-transport-database [Accessed 6th March 2018].

Anlage C.14 Planning Obligations / Developer Contributions - Planungsverpflichtungen/Entwickler-Beiträge

Schlüsselmerkmale

- Planungsverpflichtungen sind Vereinbarungen zwischen lokalen Behörden und Bauträgern, die an eine Baugenehmigung geknüpft werden können, um Entwicklungen/Vorhaben planerisch vertretbar zu machen, die andernfalls inakzeptabel wären.
- Die durch Planungsverpflichtungen eingenommenen Entwicklerbeiträge stellen für die Kommunalbehörden eine Möglichkeit dar, einen Teil der externen Kosten des erschlossenen Landes, wie z.B. die erhöhte Belastung der lokalen Infrastruktur, zu internalisieren.
- Einnahmen, die von Bauträgern im Rahmen der Planungsverpflichtungen gezahlt werden, können in lokale Verkehrs- und Mobilitätsprojekte investiert werden, sofern sie zur Abfederung der negativen Effekte der Entwicklung beitragen.
- Planungsverpflichtungen können auch dazu benutzt werden, die Art und Weise der Landnutzung einzuschränken, z.B. um einen Mindestanteil an erschwinglichem Wohnraum vorzuschreiben.

Kurzbeschreibung

Eine Entwicklung neuer Wohngebiete könnte zusätzliche Belastungen für die bestehende Infrastruktur und die Ressourcen im lokalen Gebiet mit sich bringen, wie z.B. ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und Staus.

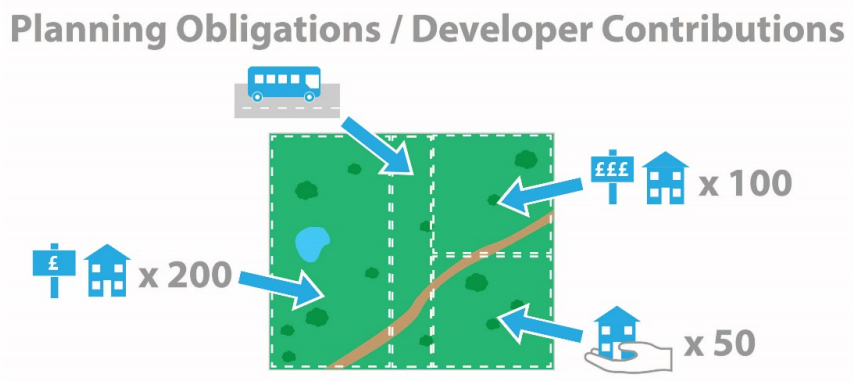


Abbildung 14: Planning Obligations / Developer Contributions -

Planungsverpflichtungen sind eine Möglichkeit für lokale Behörden, einen Teil dieser externen Kosten der Entwicklung zu internalisieren, entweder durch eine feste Abgabe auf die Entwicklung oder durch direkte Verhandlungen zwischen dem Entwickler und der lokalen Behörde. Die Kommunalbehörden können das Geld, das durch die Beiträge des Entwicklers/Bauträgers eingenommen wird, zur Verbesserung der bestehenden Infrastruktur verwenden und dazu beitragen, die Belastung durch die neue Erschließung zu minimieren. Planungsverpflichtungen sind das Ergebnis individueller, schematischer Verhandlungen, die sich für die Kommunalbehörden als praktischer Weg erwiesen haben, die Infrastrukturkosten zu decken und gleichzeitig einen gewissen Anteil des Entwicklungswerts abzuschöpfen.

Planungsverpflichtungen können auch dazu verwendet werden, die Art und Weise, in der das Land genutzt wird, einzuschränken oder zu definieren. Sie können unter Umständen eine Entwicklung vertretbar zu machen, die andernfalls für die lokale Behörde nicht hinnehmbar wäre. Zum Beispiel kann die Kommunalbehörde verlangen, dass ein bestimmter Teil des Wohnraums erschwinglich ist, oder von einem Bauträger verlangen, den Verlust an Freifläche auszugleichen.

Das Abkommen gilt in der Regel für das Land selbst und nicht für die Person oder Organisation, die es ausgehandelt hat. Die Vereinbarung gilt also auch dann, wenn der Eigentümer des betreffenden Grundstücks wechselt. Dies schützt davor, dass die Vereinbarung durch einen Eigentümerwechsel umgangen werden könnte.

Wenn die Planungsverpflichtung nicht eingehalten wird, kann die Kommunalbehörde direkte Maßnahmen ergreifen und bspw. offene Beträge von der Person, die die Verpflichtung eingegangen ist, oder von den späteren Eigentümern, zurückfordern.

Planungsverpflichtungen in Großbritannien

Im Vereinigten Königreich sind Planungsverpflichtungen gemeinhin als Vereinbarungen nach Abschnitt 106 (S106) bekannt. Wie in S106 des britischen Town & Country Planning Act 1990 definiert, ist eine Planungsvereinbarung "eine rechtsverbindliche Vereinbarung zwischen einem Bauträger und einer lokalen Planungsbehörde und wird gemeinsam mit einer Baugenehmigung erteilt". Die S106-Vereinbarungen werden häufig als "Developer Contributions“ (Entwicklerbeiträge) bezeichnet, ebenso wie Beiträge zum Bau von Autobahnen oder die Community Infrastructure Levy (CIL). Sie konzentrieren sich auf die Minderung der ortsspezifischen Auswirkungen einer Entwicklung.

Es gab eine Reihe von Versuchen der britischen Regierungsbehörden, sich einen Teil der Wertsteigerungen von Entwicklungen, die sich aus bestimmten Baugenehmigungen ergeben, zu sichern. Dazu gehören: die Development Charge von 1947, die Betterment Levy von 1967, die Development Gains Tax von 1973 und die Development Land Tax von 1976. Keine dieser Maßnahmen war jedoch sehr wirksam und scheiterte, weil sie kontraproduktiv waren und die Entwicklung behinderten. Es wird davon ausgegangen, dass der Hauptfaktor, der zum Scheitern dieser Ansätze beitrug die hohen Steuersätze waren, die mit der Erhebung in Verbindung standen.

Beginnend in den 1970er Jahren begannen einige lokale Planungsbehörden Verpflichtungen auszuhandeln, um Beiträge zur Bereitstellung der Infrastruktur für neue Bauvorhaben zu sichern, die andernfalls wegen fehlender Mittel des öffentlichen Sektors hätten nicht genehmigt werden können. Später begannen sie auch über Verpflichtungen für die Erfüllung anderer gemeinschaftlicher Bedürfnisse zu verhandeln, für die ebenfalls öffentliche Mittel fehlten, wie z.B. erschwinglicher Wohnraum. Diese Verhandlungen haben erfolgreich beträchtliche finanzielle Mittel eingebracht. (Crook, 2016a).

Die Aushandlung des Betrags der Planungsverpflichtungen beruhte auf gut verankerten Rechten der lokalen Planungsbehörden. Die Zentralregierung verhinderte die Nutzung dieser Rechte nicht, sondern regulierte vielmehr die Umsetzung und stellte sicher, dass sie als politische Grundlage verankert wurde. Der Erfolg von Planungsverpflichtungen konnte auch der Tatsache zugeschrieben werden, dass sie auch für Bauträger attraktiv waren (und sind).

In Zeiten eines wachsenden Marktes sind Bauträger bestrebt, Baugenehmigungen für rentable Vorhaben zu erhalten, bevor sich die Marktbedingungen ändern. Es ist von Vorteil, wenn Bauträger bei der Finanzierung von Infrastruktur mithelfen, wenn mangelnde oder unzulängliche Infrastruktur dem Erhalt einer Baugenehmigung im Wege steht. Die Möglichkeit, über Beiträge zu verhandeln, ermöglichte es den Bauträgern, die Wirtschaftlichkeit des Systems zu sichern.

Bis in die 1990er Jahre dienten Planungsverpflichtungen in erster Linie dazu, Bauträger dazu zu zwingen, sich an den externen Kosten der Entwicklung zu beteiligen, z.B. in Form von Zufahrtsstraßen. In der Folge wurde die Anwendung von Planungsverpflichtungen jedoch ausgeweitet, um umfassendere Vorteile für die Gemeinschaft zu erzielen, wie z.B. den Ausbau örtlicher Schulen oder die Bereitstellung erschwinglichen Wohnraums.

Die rechtlichen Bestimmungen, wann ein S106-Abkommen verwendet werden kann, sind in den CIL-Bestimmungen (2010) festgelegt und lauten wie folgt:

a. Wenn sie notwendig sind, um die Entwicklung planerisch vertretbar zu machen
b. wenn sie in direktem Zusammenhang mit der Entwicklung stehen
c. Wenn sie in Bezug auf die Entwicklung in Umfang und Art fair und angemessen sind (Local Government Association, 2018)

Im Vorfeld der Festlegung von Planungsverpflichtungen werden im Dialog mit dem Entwickler eines Vorhabens alle Fragen der Durchführbarkeit diskutiert und geprüft. Der Entwickler reicht anschließend einen Planungsantrag ein, der sowohl für die Erteilung der Baugenehmigung, als auch für die Festlegung der Beiträge gemäß S106 dient.

Das Hauptproblem, das bei Verhandlungen über Planungsverpflichtungen auftritt, sind Probleme mit der Rentabilität, bei denen Bauträger argumentieren, dass der Standort nicht ausreichend rentabel ist, um alle von der lokalen Planungsbehörde aufgestellten Verpflichtungen zu erfüllen (Lord et al., 2018). Daher sollten Bauträger die in Verbindung mit den Planungsanforderungen der Kommunalbehörde anfallenden Kosten und Auswirkungen kennen, bevor sie sich Land für die Erschließung sichern, und sich der potenziellen Gebühren oder Auflagen im Zusammenhang mit der Erschließung und der möglichen Co-Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur (gemäß S106) bewusst sein. (King, Vecia, & Thomson, 2015).

Es gibt beträchtliche Unterschiede hinsichtlich des Verfahrens, nach dem S106-Beiträge von den verschiedenen lokalen Planungsbehörden im Vereinigten Königreich ausgehandelt werden. In der Praxis gibt es Unterschiede dahingehend, wer die Verhandlungen leitet und ob interne oder externe juristische Unterstützung in Anspruch genommen wird, ob es sich dabei um einen Fachreferenten oder um ein Mitglied eines juristischen Teams handelt. Einige lokale Planungsbehörden holen externen Rat ein, und die Inanspruchnahme von Unterstützung durch Rechtsabteilungen ist unterschiedlich stark ausgeprägt: Zum Teil besteht eine hohe Abhängigkeit von Rechtsbeiständen, während andere Verwaltungen es vorziehen, den Prozess selbst durchzuführen.

Die Entscheidung über die Einführung von Planungsverpflichtungen liegt bei jeder lokalen Planungsbehörde selbst. Es gibt große Unterschiede in Bezug auf das Ausmaß, in dem Verpflichtungen und deren Wert durchgesetzt werden, selbst zwischen lokalen Planungsbehörden mit ähnlichen sozioökonomischen Bedingungen. Diese Unterschiede

könnten auf Unterschiede in der lokalen Politik und Praxis zurückzuführen sein, unter anderem darauf, wie kompetent die lokalen Planungsbehörden bei der Verhandlungsführung sind.

Es gibt verschiedene Arten von Planungsverpflichtungen, darunter:

- **Sach- und Finanzbeiträge.** Wenn der Bauträger die zur Erfüllung der Verpflichtung notwendigen Güter/Mittel direkt baut oder bereitstellt, durch eine finanzielle Zahlung oder in einigen Fällen durch eine Kombination aus beidem.
- **Einmalige Zahlungen und zeitlich gestaffelte Zahlungen.** Wenn die Verpflichtungen vom Bauträger in Form von Sachleistungen zu erbringen sind, können die entsprechenden Einrichtungen zu einem bestimmten Zeitpunkt bereitgestellt werden. Es kann aber auch von Vorteil sein, die entsprechenden Einrichtungen stufenweise im Laufe der Zeit entsprechend den Entwicklungsstadien bereitzustellen.
- **Unterhaltszahlungen.** Wenn lokale Planungsbehörden Unterhaltszahlungen im Rahmen von Planungsverpflichtungen verlangen, um zur physischen Instandhaltung der Infrastruktur oder Einrichtungen beizutragen (z.B. Unterhaltszahlungen für einen Autoclub-Service).
- **Gebündelte Beiträge.** Bei gebündelten Beiträgen handelt es sich um Planungsverpflichtungen, die aus mehr als einer Entwicklung und/oder über mehr als ein Gebiet der lokalen Planungsbehörde gebündelt werden, um Auswirkungen über die Grenzen von Entwicklungen und lokalen Behörden hinweg zu berücksichtigen.

Attraktivität von Planungsverpflichtungen

- Erlaubt es einer lokalen Behörde, einen Teil der externen Kosten, die durch eine Entwicklung entstehen, zurückzugewinnen.
- Bietet die Möglichkeit, Mittel zur Finanzierung standortspezifischer Infrastrukturbedürfnisse, einschließlich nachhaltiger Mobilität und Transport, aufzubringen.
- Kann Aspekte einschließen, die über den Rahmen anderer Planungsinstrumente hinausgehen, wie z.B. sozialer Wohnungsbau
- Die Möglichkeit, über die Höhe der geleisteten Beiträge zu verhandeln, bedeutet, dass zwar die Kommunalbehörde von den zusätzlichen Mitteln profitiert, die Interessen der Bauträger jedoch gewahrt bleiben, da sie nicht durch eine hohe, feste Gebühr abgeschreckt werden.
- Über die Höhe der Beiträge entscheiden letztlich die lokalen Planungsbehörden, da sie die Befugnis haben, Angebote anzunehmen oder abzulehnen. Die Kommunalbehörde kann daher sicherstellen, dass die Höhe des Beitrags auf die Bedürfnisse und die Größe, sowohl des lokalen Gebiets, als auch des neuen Bauvorhabens abgestimmt ist.
- Eine Planungsverpflichtung ermöglicht es der lokalen Planungsbehörde, dem Bauträger Bedingungen aufzuerlegen sowie Einschränkungen endgültig oder auf Zeit festzulegen. Planungsverpflichtungen können z.B. dazu genutzt werden, einen Erschließungskomplex autofrei zu machen (d.h. keine Parkplätze zur Verfügung zu stellen und zukünftige Bewohner können keine Parkgenehmigungen für das Parken auf der Straße beantragen).

Herausforderungen und Risiken

- Die Verhandlungen zwischen Bauträgern und lokalen Behörden können langwierig und manchmal schwierig sein und viel Zeit und Mühe von beiden Parteien erfordern.
- Um eine unparteiische Beurteilung der Durchführbarkeit des Projekts zu erhalten, könnte der Einsatz mehrerer neutraler Gutachter erforderlich sein.
- Das Ergebnis der Verhandlungen bleibt für die Kommunalbehörde bis zum Ende der Verhandlungen unklar. Infolge dieser Ungewissheit ist die Finanzplanung für potenzielle Programme und Projekte schwierig.
- Planungsverpflichtungen können bei der Festlegung der Beitragshöhe als höchst subjektiv empfunden werden.
- Ohne angemessene Kontrollen oder Transparenz könnten die Verhandlungen zwischen dem Bauträger und der lokalen Planungsbehörde über den Beitrag des Bauträgers zu Absprachen und Korruption führen. Es besteht die inhärente Gefahr, dass größere Bauträger ein besseres Angebot erhalten als kleinere, weniger gut mit finanziellen Mitteln ausgestattete Bauträger. (Burgess, Monk, & Whitehead, 2011).
- Planungsauflagen könnten die Entwicklung in Gebieten, in denen Planungsauflagen verlangt werden, zugunsten der Entwicklung in Gebieten, in denen die Auferlegung öffentlicher Auflagen weniger streng gehandhabt wird, behindern. Dies könnte zu einem Konkurrenzkampf zwischen den lokalen Behörden führen.
- Die Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben hängt potenziell von den Zahlungen für Planungsverpflichtungen vieler verschiedener Bauträger und Projekte ab. Aufgrund der Einzelverhandlungen über die Planungsverpflichtungen könnte es schwierig und zeit- und ressourcenaufwändig sein, den erforderlichen Finanzierungsbetrag zu sichern (Burgess et al., 2011).
- Es könnten beträchtliche Ressourcen erforderlich sein, um die Vereinbarungen zu überwachen.
- Verhandlungen über Planungsverpflichtungen, einschließlich der Vereinbarung der Durchführbarkeit, können zu Verzögerungen im Planungsprozess führen. (Lord et al., 2018).

Erfolgsbilanz

Im Vereinigten Königreich allgemein als "S106"-Vereinbarungen oder in Nordamerika als "public gain" (öffentlicher Nutzen) bekannt, haben sich in vielen Ländern Planungsverpflichtungen als effektives Mittel erwiesen, Entwickler und Bauträger zu finanziellen Beiträgen zu verpflichten, um die standortspezifischen Auswirkungen einer Entwicklung auf die öffentliche Infrastruktur auszugleichen.

Vereinigtes Königreich

Entwicklerbeiträge sind ein langjähriges Element der Planungspolitik in England. Seit dem Town and Country Planning Act 1971 sind Planungsvereinbarungen zwischen Antragstellern für eine Baugenehmigung und der erteilenden lokalen Planungsbehörde zulässig. Zu Beginn der 2000er Jahre wurden Planungsverpflichtungen dazu benutzt, Dritte für externe Effekte von Entwicklungen zu entschädigen, sowie als informelle Verbesserungssteuer.

Das Stadt- und Raumplanungsgesetz (Town and Country Planning Act) von 1990 räumt den lokalen Planungsbehörden das Recht ein, von Fall zu Fall mit den Bauträgern über Pflichtbeiträge - also " Planungsverpflichtungen " - zu verhandeln. Die vereinbarten Verpflichtungen der Bauträger schaffen häufig erst die notwendigen finanziellen Voraussetzungen, um das vorgeschlagene Entwicklungsvorhaben planerisch akzeptabel zu machen. In jüngerer Zeit wurde das S106-System durch die Gemeindeinfrastrukturabgabe (CIL) ergänzt, die durch die CIL-Verordnungen von 2010 in Kraft gesetzt wurde.

Zusammen bilden die ausgehandelten Planungsverpflichtungen von S106 und CIL ein System zur Sicherung von Finanzierungen durch Beiträge der Bauträger, die zur Milderung der sozialen und ökologischen Auswirkungen der Entwicklung eingesetzt werden.

Kennzahlen

- Der geschätzte Wert der Planungsverpflichtungen und der in den Jahren 2016/17 erhobenen CIL betrug 6,0 Milliarden Pfund, gegenüber 3,9 Milliarden Pfund in den Jahren 2011/12 (inflationsbereinigt 50 %).
- Mit £4,0 Milliarden entfielen 68% des Volumens der Planungsverpflichtungen auf die Bereitstellung von erschwinglichem Wohnraum (50.000 erschwingliche Wohnungen).
- Planungsverpflichtungen sind nach wie vor ein Kernaspekt der Planungspraxis: über 95% der lokalen Planungsbehörden haben 2016/17 eine Planungsverpflichtung an einen Bauantrag geknüpft.
- Trotz der Einführung von CIL im Jahr 2010 stammen 85% des Umfangs der Planungsverpflichtungen aus ausgehandelten S106-Vereinbarungen. (Lord et al., 2018).

Deutschland

Planungen in Deutschland finden in einem dezentralisierten System statt, das durch hierarchische Planungsbefugnisse zwischen den verschiedenen Regierungsebenen gekennzeichnet ist und sich an einem starken gesetzlichen Rahmen orientiert. Die Raumplanung des Bundes beschränkt sich in Deutschland auf die Entwicklung von Leitlinien, die die rechtliche Grundlage für die staatliche Raumordnung und Vorgaben für die Fachplanungen bilden. Die Landesregierungen üben die Raumplanung auf Landesebene aus, wobei die Planung in jedem Bundesland unterschiedliche Formen annimmt. Die wichtigsten Entscheidungen werden in der Regel auf der untersten politischen Ebene getroffen. Die Kommunen, in denen die oberste Raumplanungsbehörde angesiedelt ist, haben eine starke Position, und die kommunale Autonomie ist verfassungsrechtlich garantiert. Auf kommunaler Ebene sind die Planungsbehörden für standortspezifische Empfehlungen und Maßnahmen zuständig.

Es liegt in der Verantwortung der Stadtverwaltung, Flächen zu verwalten und die Infrastruktur bereitzustellen (Straßen, Parkplätze, technische Dienste, Grünflächen und auch "soziale Infrastruktur" wie Spielplätze). Zur Kostendeckung können die Kommunalbehörden Zuschüsse des Staates und/oder Gebühren von Grundbesitzern verwenden. Dies versetzt die Kommunen in eine starke Position, um die damit verbundenen Kosten wieder hereinzuholen. Der Antragsteller für eine Baugenehmigung für einen Standort muss sich an diesen Kosten zu maximal 90% beteiligen, während die restlichen Kosten (mindestens 10%) von der Gemeinde

getragen werden. Die Gemeinden wenden spezifische lokale Vorschriften an, um die Höhe der Gebühren für Grundeigentümer festzulegen. Die tatsächliche Bereitstellung der Infrastruktur wird von der Stadtverwaltung in Auftrag gegeben. (Crook, 2016b).

Die Niederlande

In den Niederlanden wird das Angebot an Wohnbauland von den Kommunalverwaltungen geregelt. In der Vergangenheit wurde dies hauptsächlich durch eine "aktive Bodenpolitik" erreicht, bei der die meisten ausgewiesenen Baulandflächen von kommunalen Grundstücksgesellschaften gekauft und verkauft wurden. Die Kommunen kauften Land, teilten es auf, schufen die Infrastruktur und die Versorgungseinrichtungen und verkauften die aufgeteilten Grundstücke an Bauträger, Wohnungsbaugesellschaften oder Eigennutzer. Bei diesem System werden die Baukosten von den potentiellen Verkaufserlösen abgezogen, um so einen Restwert des Grundstücks zu ermitteln, der zur Finanzierung, des Erwerbs und der Umwandlung von Grundstücken sowie der Bereitstellung von lokalen öffentlichen Gütern oder der Berechnung von Gebühren für die Grundstückseigentümer verwendet wird. Die tatsächliche Errichtung der Infrastruktur wird von der Kommune in Auftrag gegeben.

Entwickler können auf ihrem eigenen Land bauen, vorausgesetzt, sie erhalten eine Baugenehmigung und zahlen eine Gebühr zur Deckung der Infrastrukturkosten. Ursprünglich wurden diese Zahlungen im Rahmen von Vereinbarungen ausgehandelt, doch 2008 wurden sie verbindlich vorgeschrieben. Das System verlangt von den lokalen Behörden, dass sie in ihren Flächennutzungsplänen über Bebauungs- und Erschließungspläne verfügen, in denen Formeln für die Berechnung der Kosten für den öffentlichen Sektor und deren Deckung durch die Bauträger enthalten sind. Die Erteilung der Baugenehmigung ist an die Bedingung geknüpft, dass die Bauträger die entsprechenden Infrastrukturgebühren zahlen. Wenn es keinen Flächennutzungs- und Bebauungsplan gibt, sind die Beiträge der Bauträger zu den Infrastrukturkosten Gegenstand von Verhandlungen. In der Praxis dominiert der letztgenannte Ansatz, wobei die meisten Kommunen es wegen der Komplexität und der Risiken rechtlicher Anfechtungen vorziehen, eine Vereinbarung auszuhandeln, statt einen Flächennutzungs- und Erschließungsplan zu erstellen. (Crook, 2016b).

Fallstudie: Croydon Tramlink, UK

Der Croydon Tramlink ist eine Straßenbahnlinie in London, Großbritannien, die aus 28 km Gleisen und 39 Haltestellen besteht und seit 2000 in Betrieb ist. Die Straßenbahnlinie wurde im Rahmen eines Programms der Private Finance Initiative (PFI) gebaut, wobei die Regierung 125 Millionen Pfund des Gesamtbudgets des Projekts in Höhe von 200 Millionen Pfund zur Verfügung stellte, während der Rest aus Planungsverpflichtungen ("S106-Beiträge") in betroffenen Gebieten stammt. Das System wird vom Privatsektor ohne betriebliche Subventionen von Transport for London (TfL) oder Croydon Council betrieben.

Die Verträge für Tramlink sehen vor, dass die Gelder aus den S106-Zahlungen nur für diesen Zweck bestimmt sind und nicht auf andere Programme übertragen werden können.

Vorteile

- Die Zahlungen im Rahmen der Planungsverpflichtungen (S106) erbrachten Mittel in Höhe von 75 Millionen Pfund Sterling für die Straßenbahnverbindung, die ansonsten anderweitig hätten aufgebracht werden müssen.
- Die Bauträger haben ein besonderes Interesse an Tramlink, da es voraussichtlich zur Steigerung ihres Bodenwertes beitragen wird.
- Die Kommunalbehörde (Croydon Council) erhielt eine wichtige Verkehrsverbindung.

Nachteile

- Hat nicht die gesamten Finanzierungsmittel bereitgestellt, der Großteil der Mittel stammt aus öffentlichen Zuwendungen.
- Die Unsicherheit der Entwickler hinsichtlich der wirtschaftlichen Rentabilität von Investitionen in einem strukturschwachen Gebiet wie Croydon dürfte sich auf den Betrag ausgewirkt haben, der über S106 für das Programm aufgebracht wurde.
- Die Bereitstellung eines großen Teils der S106-Zahlungen für die Straßenbahninfrastruktur bedeutete, dass andere Bereiche, wie z.B. erschwinglicher Wohnraum und Grünflächen, potenziell über weniger Mittel verfügen, als dies sonst der Fall gewesen wäre.

Bewertung

Die Straßenbahnverbindung ist ein gutes Beispiel dafür, was mit dem System der Planungsverpflichtung erreicht werden kann, aber sie zeigt auch seine Grenzen auf. Die Planungsverpflichtungen konnten die Infrastruktur nur teilweise finanzieren, der Großteil der erforderlichen Mittel musste von der Regierung bereitgestellt werden. Darüber hinaus bedeutete die Zuweisung eines großen Teils der S106-Beiträge, dass weniger Geld für andere Infrastruktur zur Verfügung stand. Die Aushandlung kollektiver Vereinbarungen zwischen vielen verschiedenen Bauträgern und der lokalen Planungsbehörde erwies sich ebenfalls als schwieriger und langwieriger Prozess.

Planungsverpflichtungen in KMS

Für Kommunalbehörden kleiner und mittelgroßer Städte (KMS) können Beiträge aus Planungsverpflichtungen ein praktikables Instrument sein, um negative soziale und ökologische Auswirkungen der Entwicklung abzuschwächen und zusätzliche Einnahmen für die Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur zu erzielen.

Die Entwicklung und Aktualisierung von Richtlinien für Planungsverpflichtungen sowie das Aushandeln, Vereinbaren und Umsetzen einzelner Verpflichtungen ist jedoch mit einer Vielzahl von Aktivitäten verbunden, die eine Vielzahl unterschiedlicher Fachkenntnisse und Fähigkeiten erfordern. Es ist wichtig, dass eine lokale Planungsbehörde, die den Einsatz dieses Finanzierungsmechanismus in Erwägung zieht, einen kohärenten Ansatz für den Einsatz von Planungsverpflichtungen entwickelt und über das richtige Personal mit den erforderlichen Fähigkeiten verfügt.

Die kontextspezifischen Faktoren müssen ebenfalls in Betracht gezogen werden, bevor lokale Planungsbehörden Planungspflichtbeiträge zur Finanzierung nachhaltiger Mobilitäts- und Verkehrsprogramme einsetzen können. Dazu gehören:

- **Rechtlicher Rahmen:** Art und Umfang der rechtlichen Befugnisse und Verantwortlichkeiten der initiierenden Kommunalbehörde zur Verfolgung dieses Finanzierungsansatzes.
- **Umfang:** der bauliche Umfang des Vorhabens und der Umfang der Kapitalkosten des Vorhabens, das die Kommunalbehörde finanzieren möchte
- **Organisatorischer Kontext:** die bestehende Organisationskultur, das Fachwissen und die Fähigkeit des Personals, Planungsverpflichtungen erfolgreich auszuhandeln und umzusetzen.

Von daher gibt es beträchtliche Unterschiede in Hinblick auf die Kapazitäten der lokalen Planungsbehörden, diesen Mechanismus erfolgreich einsetzen zu können.

Leitfaden für die Implementierung

Rechtlicher Rahmen

Wie bei vielen anderen Finanzierungsmechanismen hängt die Kapazität der Stadtverwaltung von KMS, Planungsverpflichtungen zu nutzen, um zusätzliche Einnahmen zur Finanzierung der Infrastruktur zu erzielen, von einem geeigneten rechtlichen Rahmen ab. Wenn ein entsprechender Rechtsrahmen auf nationaler Ebene nicht vorhanden ist, müssen KMS und regionale Behörden eng mit der nationalen Regierung zusammenarbeiten, um eine zweckmäßige Gesetzgebung zu entwickeln. Um eine Situation des "race to the bottom" zu vermeiden, bei der sich die lokalen Behörden gegenseitig unterbieten, um Entwicklungsvorhaben anzuziehen, sollte dies in Zusammenarbeit mit anderen lokalen Behörden und Regionen geschehen.

Jede Gesetzgebung, die darauf abzielt, Wertsteigerungen zu erfassen/abzuschöpfen - wie es bei Planungsverpflichtungen der Fall ist - sollte robust und wirksam sein und die Entwicklung bzw. das Bauvorhaben nicht behindern.

Entwicklung von Richtlinien für Planungsverpflichtungen

Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Kommunalbehörde einen konsistenten, klaren, transparenten und vorhersehbaren Mechanismus für die Anwendung von Planungsverpflichtungen entwickelt, indem sie eine Richtlinie für Planungsverpflichtungen erarbeitet. Diese Richtlinie sollte Verzögerungen verringern und sicherstellen, dass Antragsteller, die eine Baugenehmigung für einen Standort beantragen, von Anfang an die vollen Kosten der Entwicklung einschätzen können. Die Kommunalbehörde sollte bei der Ausarbeitung dieser Richtlinien eng mit Bauträgern, Landbesitzern, Vertretern der lokalen Gemeinschaft sowie Versorgungs- und Dienstleistungsanbietern zusammenarbeiten.

- Es ist wichtig, dass alle Regelungen im Zusammenhang mit den Planungsverpflichtungen auf einer soliden und stabilen Evidenzbasis beruhen, z.B. einer aktuellen Bewertung des Bedarfs an notwendiger Infrastruktur im Zusammenhang mit der Entwicklung, deren Auswirkungen und Kosten.

- Die Richtlinien zu den Planungsverpflichtungen sollten es Antragstellern ermöglichen, genau zu verstehen, welche Art und welchen Umfang von Planungsverpflichtungen die örtliche Planungsbehörde von ihnen voraussichtlich verlangen wird.
- Die Richtlinien zu den Planungsverpflichtungen sollten andere lokale Entwicklungsstrategien und -Vorgaben berücksichtigen und in Einklang mit ihnen stehen.
- Bei der Entwicklung von Richtlinien für Planungsverpflichtungen muss sich die Kommunalbehörde der Vielfalt der möglichen Formen von Beiträgen und der Umstände bewusst sein, unter denen es angebracht ist, sie zu erheben.
- Die Höhe der Beiträge, die in den Richtlinien zu Planungsverpflichtungen festgelegt werden, sollte die relevanten Kosten korrekt widerspiegeln und so angepasst werden können, dass sie möglichen Kostenänderungen im Laufe der Zeit Rechnung tragen kann.
- Die lokale Planungsbehörde muss sich auf einen gemeinsamen Ansatz für die Politik der Planungsverpflichtungen einigen, wenn die Auswirkungen einer Entwicklung innerhalb ihrer Grenze oder der benachbarten Behörden wahrscheinlich erhebliche Auswirkungen auf die behördenübergreifende Infrastruktur haben wird.
- Entwickler und andere Interessengruppen sollten auf die Möglichkeiten aufmerksam gemacht werden, zur Formulierung der politischen Richtlinie beizutragen und sich konstruktiv in den Prozess einzubringen.
- Die Planungsverpflichtungen müssen von dem Grundprinzip bestimmt sein, dass Baugenehmigungen weder gekauft noch verkauft werden dürfen.

Schritte zur Verhandlung von Planungsverpflichtungen

- Im Vorfeld der Antragstellung führen der Bauträger und die lokale Planungsbehörde einen Dialog über das Vorhaben und alle Fragen der Durchführbarkeit.
- Die Prüfung durch die lokale Planungsbehörde und den Bauträger identifiziert die Machbarkeit.
- Der Bauträger reicht einen Planungsantrag ein.
- Die lokale Planungsbehörde prüft den Antrag auf Baugenehmigung und die Höhe der Beiträge für die Planungsverpflichtung. Dies umfasst:
    - Einholung detaillierter Informationen, bevor Schätzungen zur Rentabilität anerkannt werden.
    - Gegebenenfalls Verifizierung durch einen zertifizierten professionellen Gutachter.
    - Feststellung, welche Auswirkungen die Entwicklung voraussichtlich auf die (behördenübergreifende) Infrastruktur haben wird.
- Öffentlichkeitsvertreter erhalten die Möglichkeit, sich zum Planungsantrag zu äußern, um sicherzustellen, dass eine angemessene öffentliche Infrastruktur für die Gemeinde geschaffen wird. Dies kann auch Vorschläge beinhalten, wie die Auswirkungen der vorgeschlagenen Entwicklung gemildert werden können.
- Die lokale Planungsbehörde entscheidet über die Annahme oder Ablehnung des Planungsantrags auf der Grundlage der eingereichten Informationen und zusätzlicher Informationen, die während des Verifizierungsprozesses gewonnen werden.

- Die Anforderungen der Planungsverpflichtung werden mit der vorbehaltlichen Genehmigung der Entwicklung freigegeben.

Umsetzung und Überwachung der Planungsverpflichtungen

Um sicherzustellen, dass vereinbarte Planungsverpflichtungen effektiv umgesetzt werden, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Kommunalbehörde über Instrumente verfügt, mit denen die rechtzeitige und effiziente Erfüllung der Verpflichtungen überwacht werden kann sowie gegebenenfalls über Maßnahmen zur Durchsetzung. Zu den Aufgaben, die ein wirksames System zur Überwachung der Verpflichtungen übernehmen können sollte, gehören:

- Beantwortung öffentlicher Anfragen über den Status von Planungsverpflichtungen
- Bereitstellung von Informationen über Art und Umfang der vereinbarten Verpflichtungen, gerade im Hinblick auf das, was bereits umgesetzt wurde und was noch umgesetzt werden muss
- Versenden von Warnungen an das zuständige Personal bezüglich bevorstehender Fristen, Ereignisse, Verpflichtungen usw.
- Erstellung von Berichten, um für verschiedene Zielgruppen mögliche Aktualisierungen in Bezug auf die Verpflichtungen bereitzustellen
- Eingabe neuer Details zu Verpflichtungen, bei denen sich im Laufe der Zeit Änderungen ergeben
- Zugang zu Kontaktdetails aller beteiligten Akteure
- Speicherung aller Dokumente im Zusammenhang mit der Entwicklung/Anwendung

Lokale Planungsbehörden können einen Mitarbeiter ernennen, zu dessen Aufgaben die Überwachung der Erfüllung von Planungsverpflichtungen gehört.

Verbesserung von Geschwindigkeit, Vorhersagbarkeit, Transparenz und Zuverlässigkeit

- Alle Informationen über die Planungspflichten einer lokalen Planungsbehörde sollten in den entsprechenden Dokumenten festgehalten werden.
- Lokale Planungsbehörden sollten sich klar und transparent darüber äußern, welche Art und welches Niveau von Planungsverpflichtungen von den Bauträgern erwartet wird
- Diskussionen vor der Antragstellung sollten als eine frühzeitige Gelegenheit genutzt werden, um die Planungspflichten in Bezug auf die vorgeschlagene Entwicklung zu klären. Sie bieten dem Antragsteller auch die Gelegenheit, Fragen, Bedenken oder Informationen vorzubringen, die für die Aushandlung einer Vereinbarung relevant sein könnten. Zeit und Ressourcen in die Vorantragsphase zu investieren, kann mittel- und längerfristig Zeit und Ressourcen sparen und dazu beitragen, die Erfüllung der Planungsverpflichtungen zu beschleunigen.
- Entwickler und andere Interessenvertreter sollten Zugang zu den notwendigen Informationen haben, um ein Verständnis der Politik, der Prozesse und der Anwendung des Systems der Planungsverpflichtungen zu erhalten, einschließlich:
    - Die Richtlinien der lokalen Planungsbehörden zu Planungsverpflichtungen und Möglichkeiten der Beteiligung am Entwurf der Richtlinie;

    - Was jede Partei in den verschiedenen Phasen des Prozesses beitragen kann oder was von ihr erwartet wird; und
    - Das Verfahren zur Verhandlung und Vereinbarung von Planungsverpflichtungen, einschließlich der Reihenfolge und des Zeitplans der verschiedenen Phasen und Fristen.
- Prozesslandkarten können als hilfreiches und leicht verständliches Instrument zur Erläuterung der Verhandlungprozesse und zur Vereinbarung von Planungsverpflichtungen verwendet werden.
- Entwicklung einer konsistenten, transparenten und systematischen Kommunikationsstrategie, die der Öffentlichkeit klar kommuniziert, wie die Erlöse aus Planungsverpflichtungen verwendet werden. Für die Kommunikation kann eine Reihe verschiedener Medien und Publikationsformate verwendet werden.
- Für einzelne Anträge könnten unabhängige Dritte eingesetzt werden, um eine unparteiische Beurteilung zu erhalten und eine Vereinbarung zur Zufriedenheit aller Beteiligten zu erzielen.
- Es ist wichtig, dass die Mitarbeiter von Kommunalbehörden oder externen Auftragnehmern, die am Prozess der Entwicklung von Richtlinien für Planungsverpflichtungen sowie an der Aushandlung und Umsetzung einzelner Verpflichtungen beteiligt sind, über die notwendigen Fähigkeiten verfügen, um ihre Rolle wirksam wahrnehmen zu können. Zu den relevanten Fähigkeiten gehören:
    - Fähigkeit, sich aktiv und konstruktiv mit Bauträgern zu verständigen, zu diskutieren und zu verhandeln;
    - Fähigkeit, den Prozess der Planungsverpflichtungen von Anfang bis Ende effektiv zu managen;
    - Fähigkeit, eine Reihe verschiedener Teilnehmer und Interessengruppen zu koordinieren;
    - Fähigkeit, die Politik und die Erwartungen der lokalen Planungsbehörde in Bezug auf die Verpflichtungen einem breiten Spektrum von Beteiligten und verschiedenen Zielgruppen vermitteln zu können
    - Technische und analytische Fähigkeiten;
    - Juristische Fähigkeiten, die es ermöglichen, die Vereinbarung über die Planungsverpflichtung zu entwerfen und abzuschließen und bei der Anwendung der Richtlinien für Planungsverpflichtungen zu beraten.

  Die örtliche Planungsbehörde sollte ein Qualifikationsaudit durchführen und Ressourcen bereitstellen, um etwaige Qualifikationsdefizite zu beheben oder Schwachstellen zu beseitigen; bei Bedarf sollten Schulungsmöglichkeiten für Mitarbeiter und Mitglieder des Planungsausschusses, die mit Planungsaufgaben betraut sind, angeboten werden. (Department for Communities and Local Government, 2006).
- Die Verhandlungen und ihre Ergebnisse sollten so transparent wie möglich festgehalten werden, um Möglichkeiten der Kollusion und Korruption auszuschließen.
- Wenn möglich, sollten die lokalen Planungsbehörden bestrebt sein, Dokumente und Vereinbarungen zu standardisieren, die Kosten zu senken und den Prozess der Planungsverpflichtungen zu beschleunigen.

Schätzung der Höhe der Beiträge zu Planungsverpflichtungen

Es ist wichtig, dass Entwickler und andere Akteure in der Lage sind, zu verstehen, wie die Beiträge für die Entwickler ermittelt wurden und wie diese begründet werden. Die Verwendung von Standardformeln bietet eine transparente und konsistente Methode zur Berechnung und trägt dazu bei, die Transparenz zu verbessern und die Geschwindigkeit und Sicherheit des Prozesses zu erhöhen. Die lokale Planungsbehörde kann Standardformeln zur Berechnung von Standardbeiträgen für einige Infrastrukturkategorien verwenden, während sie bei anderen Beitragskategorien einen flexibleren und weniger strukturierten Ansatz verfolgt.

Um die Transparenz des Verfahrens zu gewährleisten, sollte die lokale Planungsbehörde alle Annahmen und Nachweise zur Verfügung stellen, die zur Bestimmung der Beiträge der Bauträger verwendet wurden. Die lokale Planungsbehörde sollte ihre Methodik regelmäßig überprüfen und sicherstellen, dass alle in den Berechnungen verwendeten Daten aktuell und belastbar sind.

Einbeziehung der Öffentlichkeit

Entwickler und andere Akteure sollten in den Prozess der Entwicklung von Richtlinien für Planungsverpflichtungen und die Aushandlung von Planungsverpflichtungen für einzelne Anträge einbezogen werden. Sie sollten Zugang zu allen notwendigen Informationen und Unterstützung erhalten, die ihre Beteiligung erleichtern.

Öffentlichkeitsvertretern sollte die Möglichkeit gegeben werden, bei der Planungsbehörde zu einzelnen Planungsanträgen Stellung zu nehmen. Damit soll sichergestellt werden, dass eine angemessene öffentliche Infrastruktur für die Gemeinde bereitgestellt wird. Die Stellungnahmen können Vorschläge der Öffentlichkeit enthalten, wie die mögliche Auswirkungen einer vorgeschlagenen Entwicklung am besten abgemildert werden können.

Zusammenfassung

Planungsverpflichtungen sind Vereinbarungen zwischen lokalen Behörden und Bauträgern, im Rahmen einer Baugenehmigung, um ein Entwicklungsvorhaben planerisch akzeptabel zu gestalten. Für die lokalen Behörden können Planungsverpflichtungen ein wirksames Mittel sein, um die Auswirkungen neuer Entwicklungen auf die bestehende Infrastruktur abzuschwächen und einen Teil der externen Kosten des erschlossenen Landes, wie z.B. eine erhöhte Belastung der lokalen Infrastruktur, zu internalisieren. Lokale Behörden können die aus den Beiträgen der Bauherren erzielten Einnahmen zur Finanzierung einschlägiger nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte verwenden, vorausgesetzt, sie sind so konzipiert, dass sie die negativen Auswirkungen der Entwicklung mildern.

Ziel dieser Kurzdarstellung ist es, kleinen und mittelgroßen städtischen Kommunalbehörden Instrumente und Methoden an die Hand zu geben, um die Entwicklung, Verhandlung und Umsetzung von Planungsverpflichtungen zu verbessern. Sie enthält eine Beschreibung, Hintergründe und Fallstudien und gibt Empfehlungen, wie Kommunalbehörden diesen Finanzierungsmechanismus am besten nutzen und Planungsverpflichtungen wirksam umsetzen können.

Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass Planungsverpflichtungen bei der Finanzierung der Infrastruktur kleiner Vorhaben durchaus sinnvoll sind. Größere Vorhaben, wie z.B. große

Verkehrsverbindungen, erfordern in der Regel weitere Mittel. Hier könnten Kombinationen mit anderen Finanzierungsmechanismen wie der gemeinschaftlichen Infrastrukturabgabe (CIL) oder öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) von Vorteil sein.

Nützliche Links

Department for Communities and Local Government (DCLG)

Planning Obligations: Practice Guide

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/7770/151363.pdf

Office of The Deputy Prime Minister (ODPM) Circular 05/2005

http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20120919225314/http://www.communities.gov.uk/documents/planningandbuilding/pdf/147537.pdf

West Dorset District Council (UK)

Supplementary Planning Document

Planning Obligations Guidelines

https://www.dorsetforyou.gov.uk/media/143235/Planning-Obligation-guidelines/pdf/Planning_obligations_guidelines_web_version.pdf

Camden Planning Guidance

Planning obligations

https://www.camden.gov.uk/ccm/cms-service/stream/asset/;jsessionid=FB45297E183920E72335EA6621CFAE30?asset_id=3283369&

Referenzen

Burgess, G., Monk, S., & Whitehead, C., 2011. Delivering local infrastructure and affordable housing through the planning system: the future of planning obligations through Section 106. *People, Place and Policy Online*, *5*(1), 1–11. https://doi.org/10.3351/ppp.0005.0001.0001

Crook, T., 2016a. Planning Gain, (1993), 1–19.

Crook, T., 2016b. Planning Gain, 1–19.

Department for Communities and Local Government, 2006. *Planning Obligations: Practice Guidance*.

King, C., Vecia, G., & Thomson, I., 2015. Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource, (September). Retrieved from http://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1755/document/versement-transport-2---finalpolis.pdf

Local Government Association, 2018. S106 obligations overview. Retrieved April 9, 2018, from https://www.local.gov.uk/pas/pas-topics/infrastructure/s106-obligations-overview

Lord, A., Dunning, R., Dockerill, B., Burgess, G., Carro, A., Crook, T., Whitehead, C., 2018. *March 2018 Ministry of Housing, Communities and Local Government The Incidence, Value and Delivery of Planning Obligations and Community Infrastructure Levy in England in 2016-17*. Retrieved from http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/

Anlage C.15 Tax Increment Financing (TIF)- Steuererhöhungs-Finanzierung

Schlüsselmerkmale

- Die Steuererhöhungs-Finanzierung (Tax Increment Financing, TIF) nutzt erwartete zukünftige Steuergewinne zur Finanzierung von Infrastrukturverbesserungen. Man geht in diesem Fall davon aus, dass die Infrastrukturverbesserungen zu höheren Steuergewinnen führen als dies ohne die Verbesserungen der Fall wäre.
- Die Investitionen können den öffentlichen Verkehr, nicht motorisierte Verkehrsinfrastruktur, autofreie Gebiete und andere Projekte im Zusammenhang mit der Flächennutzung und der Stadtentwicklung umfassen.
- Die Investitionen werden durch Kreditaufnahme gegen den zu erwartenden Anstieg der Steuereinnahmen bezahlt.
- Die zusätzlichen Steuereinnahmen werden zur Tilgung von Darlehen verwendet, die zur Finanzierung solcher Verbesserungen aufgenommen wurden.
- Die Steuermehreinnahmen können aus den gestiegenen Immobilienpreisen infolge der Verbesserung oder aus anderen Mitteln, wie z.B. einer erhöhten wirtschaftlichen Aktivität, resultieren.
- TIF ist auch als Revolvierender Infrastrukturfonds bekannt.

Kurzbeschreibung

TIF ist eine Methode, mit der Kommunalbehörden Geld für den Aufbau von Infrastruktur leihen. Unter der Annahme, dass die Verbesserung eines Gebietes durch die Schaffung oder Verbesserung öffentlicher Einrichtungen oder der Infrastruktur den Wert der Grundstücke in der Umgebung dieser Einrichtungen erhöht, kann die Kommunalbehörde Geld für den Bau dieser Einrichtungen leihen und die erhöhten Steuereinnahmen (Bsp. durch Steigerung der wirtschaftlichen Aktivität des Gebiets und der Grundstückswerte) nutzen um den Kredit zu tilgen.

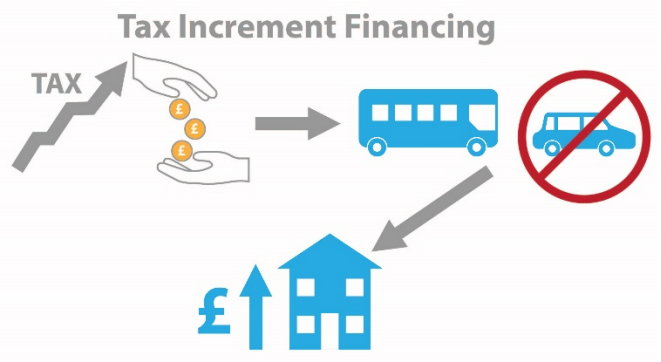


Abbildung 15: Steuererhöhungs-Finanzierung

Hintergrund

TIF (Abbildung 16) wurde erstmals 1952 in Kalifornien/USA eingeführt, um städtische Gebiete zu sanieren. (Haider and Donaldson, 2016). Inzwischen wird es von den Kommunalbehörden zur Finanzierung kritischer Infrastrukturen und Stadterneuerungs-programme in großem Umfang eingesetzt und hat sich in letzter Zeit auch außerhalb Nordamerikas verbreitet (Charles King et al., 2015).

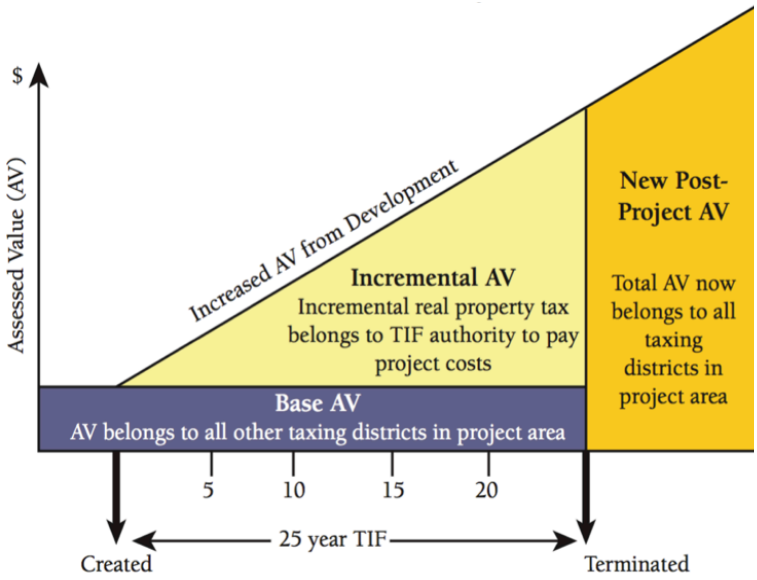


Abbildung 16 Funktionsprinzip TIFs (Haider and Donaldso)

TIF wurde bereits zur Finanzierung vieler Arten von Vorhaben eingesetzt, nicht nur für den öffentlichen Verkehr und die Mobilität. Dazu gehören öffentliche Infrastruktur, Abriss-, Versorgungs- und Planungskosten, Landerwerb und Verbesserungen wie die Instandsetzung und Erweiterung von Abwasserkanälen, Gehwegsanierung, Verkehrsregelung, Sturmentwässerung, Straßenbau, Wasserversorgung, Straßenbeleuchtung, Parkanlagen, Landschaftsgestaltung, Brückenbau und -reparatur, Sanierung und Parkplatzanlagen. (Charles King et al., 2015).

Nach dem Bau von Infrastrukturen und Einrichtungen sollten die Grundsteuern aus umliegenden Grundstücken im Laufe der Zeit steigen. Die Steuern werden als direkte Folge der Verbesserungen höher sein, als wenn die Infrastruktur oder Einrichtungen nicht gebaut worden wären. Gegen diese zu erwartenden Steuermehreinnahmen kann die Kommune Geld leihen. TIF kann besonders nützlich sein, wenn die Finanzierung auf anderem Wege besonders schwierig zu realisieren ist.

Für den Einsatz von TIF wird ein Einflussgebiet identifiziert, das von der Entwicklung neuer Infrastruktur oder Einrichtungen betroffen sein wird. Die von der Gemeindeverwaltung eingenommenen Grundsteuern werden auf dem Niveau vor der Neuerschließung für eine bestimmte Zeit, z.B. 25 Jahre, "eingefroren". In diesen 25 Jahren sollte die tatsächliche Höhe der Grundsteuer infolge der Erschließung steigen, und die Differenz zwischen den Mehreinnahmen und der eingefrorenen Höhe wird zur Tilgung der Kredite verwendet, die für den Bau der neuen Infrastruktur oder Einrichtung aufgenommen wurden.

Die Verbesserung des Verkehrs und der Mobilität innerhalb eines lokalen Gebiets ist eine Schlüsselmethode zur Generierung zusätzlicher Einnahmen durch TIF. Aus der Literatur geht hervor, dass der Immobilienwert oder das Wirtschaftswachstum eines Gebietes oder einer Region oft durch den Grad der Erreichbarkeit beeinflusst wird. Aus der Sicht der Nutzer beziehen sich Verbesserungen hinsichtlich der Erreichbarkeit eines Gebietes auf die

Verbesserung der Anbindung und der Reisezeit. Darüber hinaus wird über die folgenden Vorteile verbesserter Transport- und Mobilitätssysteme berichtet:

- Wertsteigerung von Immobilien
- Erweiterung des Einzugsgebietes von Facharbeitern, und
- Erweiterung des Einzugsgebietes der Kunden für Geschäfte und verbraucherorientierte Dienstleistungen

Städte können TIF anwenden, um die öffentliche und nicht motorisierte Verkehrsinfrastruktur in bestimmten Gebieten auszubauen, um die Erreichbarkeit zu verbessern. Die Erreichbarkeit ist jedoch nicht der einzige Verkehrs- und Mobilitätsindikator, der für die Immobilienpreise relevant ist. Beispielsweise kann die kommunale Planung autofreie Gebiete vorsehen, welche die Lebensqualität der Einwohner nachweislich steigern, was ebenfalls zu einem höheren Immobilienwert führen kann.

Attraktivität der Steuererhöhungs-Finanzierung

- TIF ist eine Möglichkeit zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen, die in der Regel hohe Vorauszahlungen erfordern.
- Sie ermöglicht es den lokalen Behörden, Infrastrukturen zu finanzieren, wenn andere, d.h. nationale oder supranationale Finanzierungsquellen nicht zur Verfügung stehen.
- TIF wird weithin als eine Win-Win-Situation für Unternehmen und Kommunen angesehen, da es Investitionen in einem Gebiet fördert und Vorab-Kapital auf der Grundlage künftiger Aufschwünge bereitstellt.
- Ausgezeichnete alternative Finanzierungsmethode, wenn die Finanzierung durch den Privatsektor knapp ist
- ermutigt lokale Behörden, über öffentliche Infrastrukturprogramme nachzudenken, die auf zukünftigen Einnahmen und nicht auf den aktuellen finanziellen Möglichkeiten basieren (Charles King et al., 2015)
- - Die angeregten Investitionen in einem Gebiet können zu Wertsteigerungen und Gentrifizierung von Immobilien führen

Herausforderungen und Risiken

- Die TIF ist auf Zuwächse bei den Grundsteuern angewiesen und geht davon aus, dass die Immobilienpreise infolge der Entwicklung einer neuen Einrichtung oder Infrastruktur steigen werden. In Wirklichkeit hängen die Immobilienpreise aber auch von einer Vielzahl anderer Faktoren ab, von denen einige im Einflussbereich der lokalen Behörde liegen andere hingegen nicht.
- Obwohl sie gemeinhin als Instrument der Sanierung bekannt sind, werden einige TIF-Bezirke dort angelegt, wo eine Entwicklung wahrscheinlich ohnehin stattfinden würde, wie z.B. ideale Entwicklungsgebiete am Stadtrand.
- Der TIF-Prozess führt wohl zu einer Bevorzugung von politisch verbundenen Entwicklern, Rechtsanwälten, Verantwortlichen für wirtschaftliche Entwicklung und anderen an den Prozessen Beteiligten.

- Distrikte können übermäßig groß festgelegt werden, wodurch Einnahmen aus Gebieten erzielt werden, die womöglich auch unabhängig von der Zuordnung zum TIF an Wert gewonnen hätten.
- Bei der Erfassung des vollen Steuerzuwachses und der Anweisung zur Rückzahlung der Entwicklungsdarlehen wird die Tatsache ignoriert, dass die zunehmende Wertsteigerung des Eigentums wahrscheinlich eine Erweiterung öffentlicher Dienstleistungen erfordert. (Charles King et al., 2015)

Erfolgsbilanz

Laut Haider and Donaldson (2016) hatten 1970 in den USA sieben Staaten eine Art TIF eingeführt, Ende der 1990er Jahre waren es bereits 48. Die Verwendung von TIF in Kanada ist sehr begrenzt, mit einer bemerkenswerten Ausnahme, der "Community Revitalization Levy" von Calgary, die der TIF ähnlich ist. In Kalifornien gibt es seit 2008 über 400 Tax Increment District¬ (TIDs), also Gebiete, in denen die Grundsteuer zur Finanzierung von Investitionen verwendet wird und in denen jährlich über 10 Milliarden Dollar eingenommen werden, verbunden mit Krediten in Höhe von 28 Milliarden Dollar. (Charles King et al., 2015). In Chicago, USA, wurden seit 1984 173 TIF-Gebiete eingerichtet, in denen Gesamteinkommen von 7 Milliarden Dollar erzielt wurden. Von den 173 Gebieten waren im Jahr 2008 noch 165 aktiv, mit Einnahmen in Höhe von insgesamt 570 Millionen US-Dollar. (Haider and Donaldson, 2016).

Haider and Donaldson's (2016) folgern: "Der Erfolg von TIF als Instrument der Entwicklungsfinanzierung ist ambivalent. Zahlreiche Studien haben ergeben, dass sich TIF-Entwicklungen positiv auf die Gemeinde auswirken, so dass der Wert von Eigentum in TIF-Gebieten schneller steigt als anderswo. Gleichzeitig konnten in zahlreichen Studien keine höheren Wachstumsraten oder Wertsteigerungen von Immobilienwerten für TIF-Gebiete im Vergleich zu Nicht-TIF-Gebieten festgestellt werden. Sie argumentieren weiter, dass "TIF nur einen Teil der Kapitalkosten eines solchen Projekts tragen könne" und dass "außerdem Konjunkturzyklen das Potenzial haben, den erwarteten Anstieg der Immobilienwerte zu beeinflussen, was in einigen Fällen zu geringeren TIF-Einnahmen führen würde als erwartet"."

Fallstudie: Der Manchester City Deal

Die Stadtverwaltung des Großraums Manchester hat ein "Earnback-Modell" eingeführt, das mit einem TIF vergleichbar ist. Als Teil des Programms wird die nationale Regierung bis zu 1,2 Milliarden Pfund für Infrastrukturverbesserungen bereitstellen, die in dem Maße zurückgezahlt werden, wie das reale Wirtschaftswachstum (gemessen an der Bruttowertschöpfung) in der Region zu beobachten ist. (Greater Manchester Combined Authority, 2012). Der Steuerzuwachs in diesem Modell ergibt sich aus der Erhöhung der Steuereinnahmen auf der Grundlage der von GM erzielten Bruttowertschöpfung; beim Earnback-Modell leiht die nationale Regierung der Stadt Gelder, die aus den erhöhten Steuereinnahmen aufgrund der durch die getätigten Investitionen erzielten Bruttowertschöpfung zurückgezahlt werden. Das Earnback-Modell ist das erste TIF-ähnliche Finanzierungsprogramm in England außerhalb Londons. (Charles King et al., 2015).

Darüber hinaus wird die Regierung der Stadt einen größeren "Anteil der aus diesem Wachstum resultierenden Steuereinnahmen zur Verfügung stellen, als dies sonst bei der Einbehaltung

von Unternehmenssteuern der Fall wäre", mit der Absicht, die zusätzlichen Einnahmen in weitere Projekte zur Förderung der Bruttowertschöpfung zu reinvestieren und einen "wirklich revolvierenden Fonds zu schaffen, der die Stadt für die Erzielung von Wachstum belohnt". (Greater Manchester Combined Authority, 2012).

Angestrebte Ziele

Das Earnback Modell ist Teil des *Greater Manchester City Deals* (Greater Manchester Combined Authority, 2012), welches die folgenden Ziele anstrebt:

- Schaffung eines revolvierenden Infrastrukturfonds, der es dem Großraum Manchester ermöglicht, einen Teil der zusätzlichen Steuereinnahmen aus der Erhöhung der Bruttowertschöpfung, die sich aus lokalen Investitionen in die Infrastruktur ergibt, zurückzuerhalten.
- Schaffung eines Investitionsrahmens für den Großraum Manchester, um die Kernfonds für wirtschaftliche Entwicklung aufeinander abzustimmen.
- Ausbau der Rolle Manchesters als Leuchtturm für hochwertige ausländische Investitionen.
- Einrichtung eines Low Carbon Hub mit dem Plan, die Emissionen bis 2020 um 48% zu reduzieren.
- Zusammenarbeit mit dem Verkehrsbereich (Department for Transport) an einem breit gefächerten Paket von Verkehrsmaßnahmen.

Vorteile

- Wenn es der Stadt gelingt, ihre gesetzten Ziele zu erreichen, wird sie eine verbesserte Infrastruktur finanziert und zusätzliche Mittel von der nationalen Ebene freigesetzt haben.
- Der revolvierende Fonds könnte sich selbst tragen und Verbesserungen der Infrastruktur selbst finanzieren.

Nachteile

- Wie bei anderen TIF-Programmen gilt auch hier, dass, wenn das prognostizierte oder notwendige Wachstum nicht eintritt, die Rentabilität des Programms verringert wird oder ganz entfällt. Viele der Faktoren, die dazu beitragen, liegen außerhalb der Kontrolle der Verwaltung, so dass die Stadt verschiedenen Faktoren bis zu einem gewissen Grad ausgeliefert ist.

Einschätzung

Wenn alles reibungslos verläuft, stellt das Earnback-Modell des Großraum Manchesters eine potenzielle Win-Win-Situation dar. Dies gilt insbesondere aufgrund des Anreizes des erhöhten Anteils der Steuereinnahmen, wenn die Wachstumsziele erreicht werden.

Tax Increment Financing/ Steuererhöhungs-Finanzierung in kleinen und mittleren Städten

Die Höhe der Einnahmen, die im Rahmen eines TIF erzielt werden können, ist proportional zu der Höhe der zusätzlichen Steuereinnahmen, die durch ein bestimmtes Projekt wahrscheinlich anfallen werden. Daher sind TIF-Programme auf kleine und mittelgroße Städte genauso anwendbar wie auf alle anderen Städte, entscheidend ist die Charakteristik der lokalen Projekte. Bei größeren Vorhaben müssen sich kleinere Städte möglicherweise zusammenschließen, um TIF umzusetzen, ähnlich wie im Falle des Earnback-Programms des Großraums Manchester.

Möglicherweise sind einige Rechtsvorschriften erforderlich, die es den lokalen Behörden ermöglichen, auf der Grundlage künftiger Steuereinnahmen Kredite aufzunehmen und die Zuweisung von Steuereinnahmen zu regeln.

Leitfaden für die Implementierung

1. Initiierung
    - Bestimmung der Machbarkeit des Gesamtprojekts.
    - Der öffentliche Sektor initiiert am häufigsten TIF-Projekte, aber auch der private und der gemeinnützige Sektor sind dazu in der Lage.
2. Ausarbeitung
    - Erstellen eines Sanierungsplans, in dem die geographischen Grenzen des TIF - also das Gebiet, in dem die Grundsteuer zur Finanzierung der Investition verwendet werden soll - sowie die Ziele, Kosten und Zeitpläne des Projekts festgelegt werden.
    - Festlegung der Steuerbemessungsgrundlage, der Ertragssteigerung und der Kreditfinanzierung.
    - Es kann notwendig sein, zu argumentieren, was passieren würde, wenn das TIF-Projekt nicht umgesetzt werden würde.
3. Einführung
    - Öffentliche Anhörungen und Veranstaltungen zur Beteiligung von Interessengruppen, um sicherzustellen, dass die Beiträge von Bürgern und Steuerbezirken im Entscheidungsprozess berücksichtigt werden.
    - Vollständige politische und rechtliche Genehmigungen und Entwürfe für Vereinbarungen über öffentlich-private Partnerschaften.
4. Umsetzung
    - Tatsächlicher Bau der Infrastruktur.
    - Verwalten der Bau- und Projektfinanzierung.
    - Festlegung der Steuerbasis und der Steuersätze.
    - Ausgabe von Schuldtiteln.
    - Generierung und Verteilung der Steuermehreinnahmen.
5. Bewertung und Einstellung
    - Bewertung der Ergebnisse des Projekts im Vergleich zu den erwarteten Ergebnissen.
    - Auflösung des TIF, nachdem alle Schulden getilgt sind.

- Die Aufhebung des Projekts wird im Allgemeinen durch eine TIF ermöglichende Gesetzgebung auf Staats- oder Provinzebene geregelt.
- Zu diesem Zeitpunkt fließen die Steuereinnahmen aus dem TID wieder in die Zuweisungen aus der Zeit vor dem TIF zurück, hoffentlich auf einem wesentlich höheren Niveau. (Haider and Donaldson, 2016).

Fazit

Für Kommunalbehörden in kleinen und mittelgroßen Städten könnte TIF eine vielversprechende Methode zur (teilweisen) Finanzierung von Infrastrukturverbesserungen und -einrichtungen sein, insbesondere in Gebieten mit großem Wachstumspotenzial. Obwohl TIF für die Kommunalbehörden eine Win-Win-Situation sein kann, bestehen dennoch erhebliche Risiken, zumal die Kosteneffizienz von TIFs vom Wachstum abhängt; ohne dieses Wachstum können die Kommunalbehörden mit einer unbedienbaren Verschuldung dastehen.

Referenzen

Charles King, Giacomo Vecia, Imogen Thompson, 2015. Innovative Financing for Transport Schemes: A European reference resource.

Greater Manchester Combined Authority, 2012. Greater Manchester City Deal.

Haider, M., Donaldson, L., 2016. Can tax increment financing support transportation infrastructure investment? Institute on Municipal Finance & Governance, Toronto.

Anlage C.16 Sales Tax - Umsatzsteuer

Schlüsselmerkmale

- Eine einmalige Steuererhöhung wird zur aktuellen Umsatzsteuer der Region hinzugefügt. Die Differenz zwischen dem ursprünglichen Steuersatz und dem erhöhten Steuersatz steht für die Verwendung in Verkehrsprojekten zur Verfügung.
- Die Mittel aus der Steuererhöhung müssen in das Projekt investiert werden, wie im ursprünglichen Vorschlag für die Umsatzsteuererhöhung beschlossen.
- Dieser Finanzierungsmechanismus kann zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte und -initiativen eingesetzt werden (King, Vecia and Thompson, 2015).

Kurzbeschreibung

Die Sales Tax ist eine Steuer, die an ein Leitungsorgan einer Region, z.B. eine lokale Behörde, für den Verkauf bestimmter Waren und Dienstleistungen gezahlt wird. Im Allgemeinen wird diese Steuer von Verkäufern von Waren oder Dienstleistungen am Ort des Kaufs eingezogen.

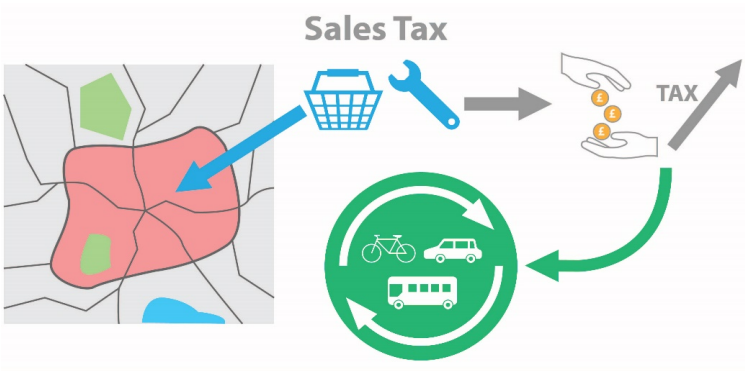


Abbildung 17: Sales Tax -Umsatzsteuer

Die Finanzierung über Umsatzsteuererhöhungen ist ein Mechanismus, der manchmal vom Regierungsorgan einer Region genutzt wird, um zusätzliche Einnahmen zur Finanzierung von Verbesserungen im öffentlichen Bereich zu erzielen. In diesem Fall veranlasst ein Verwaltungsorgan eine einmalige Erhöhung des aktuellen Umsatzsteuersatzes in einer Region, um zusätzliche Einnahmen zu erzielen. Es wird eine pauschale Erhöhung der Umsatzsteuer vorgenommen, die für alle in der Region verkauften Waren und Dienstleistungen gilt. Die davon betroffenen Waren und Dienstleistungen werden von der lokalen Regierung festgelegt. In der Regel gibt es bestimmte Waren und Dienstleistungen, die von der Steuer befreit sind.

Die Differenz zwischen den ursprünglichen Steuereinnahmen und den erhöhten Steuereinnahmen wird dann für Verbesserungen im öffentlichen Bereich zur Verfügung gestellt, z.B. für die Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte und -initiativen. (King, Vecia and Thompson, 2015).

Hintergrund

Da es sich bei der Umsatzsteuer um einen bereits bestehenden Mechanismus handelt, sollte eine Anhebung der Steuer auf die lokale Region leicht umzusetzen sein. Die zusätzlichen Mittel können zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrsprojekte in der Region verwendet werden. Dies verringert den Druck auf die lokale Regierung, sich bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten auf die Zentralregierung verlassen zu müssen.

Die Kehrseite der Medaille ist, dass die Erhöhung der Umsatzsteuer jeden Verbraucher betreffen würde, und nicht nur diejenigen, die die Dienstleistungen tatsächlich in Anspruch nehmen, wie z.B. die Nutzer privater PKW. Die Öffentlichkeit ist im Allgemeinen gegen solche Steuererhöhungen, was eine der Haupthürden bei der Anwendung dieses Mechanismus sein kann. Um die Unterstützung der Öffentlichkeit zu gewinnen, ist es daher wichtig, den Nutzen der erzielten Einnahmen hervorzuheben und sicherzustellen, dass die erwirtschafteten Mittel auch für nachhaltige Verkehrs- und Erneuerungsprojekte ausgegeben werden, wie es der Öffentlichkeit versprochen wurde, und dass es eine klare Rechenschaftspflicht für die Verwendung der Mittel gibt.

Attraktivität des Finanzierungsmechanismus

- Die Finanzierung über eine temporäre und gebietsbezogene Erhöhung der Umsatzsteuer bietet eine zusätzliche Finanzierungsquelle für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte.
- Lokale Behörden können die Umsatzsteuererhöhung initiieren und sind nicht auf die Unterstützung der nationalen Regierungen angewiesen.
- Einnahmen, die in nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte investiert werden, kommen in erster Linie einkommensschwächeren Menschen zugute, da sie stärker auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, wodurch die horizontale Gleichstellung gefördert wird. (King, Vecia and Thompson, 2015).
- Die erzielten Einnahmen sind speziell für Verbesserungen im öffentlichen Bereich bestimmt. (King, Vecia and Thompson, 2015).
- Basiert auf dem Prinzip "der Benutzer zahlt", bei dem die Personen, die von der Infrastruktur profitieren, auch dafür bezahlen.
- Umsatzsteuererhöhungen können recht flexibel sein und erlauben es daher dem Regierungsorgan, bestimmte Güter und Dienstleistungen auszuwählen, für die die erhöhte Steuer anfällt. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Fernverkäufe zu besteuern. (The Wall Street Journal, 2008).
- Selbst eine kleine Erhöhung der Umsatzsteuer kann aufgrund der großen Zahl von Waren und Dienstleistungen, auf die die Steuer erhoben wird, eine große Menge an Einnahmen generieren. (King, Vecia and Thompson, 2015).

Herausforderungen und Risiken

- Lokale Behörden sind möglicherweise nicht in der Lage, die komplexen Verwaltungsprozesse durchzuführen, die mit der Erhöhung der Umsatzsteuer in der Region verbunden sind.

- Der Umsatzsteuersatz hängt nicht vom Einkommen oder Vermögen einer Person ab, weshalb die Erhöhung für Personen mit niedrigerem Einkommen eine große zusätzliche Belastung darstellen kann.
- Wenn die Einnahmen aus der Steuererhöhung groß genug sind, könnten sie sich auf die Höhe der öffentlichen Ausgaben für Güter und Dienstleistungen auswirken, was sich wiederum auf die lokale und regionale Wirtschaft auswirken würde. (King, Vecia and Thompson, 2015).
- Die Öffentlichkeit kann gegen die Steuererhöhungen Widerstand leisten, gerade wenn sie die Dienste, die von der Steuererhöhung profitieren werden, nicht zwangsläufig in Anspruch nimmt (King, Vecia and Thompson, 2015).
- Die Höhe der erwirtschafteten Mittel hängt von der Menge der von den Verbrauchern gekauften Dienstleistungen/Waren ab und kann nur schwer vorhergesagt werden.

Erfolgsbilanz

Umsatzsteuererhöhungsprogramme zur Finanzierung von Verkehrsprojekten sind hauptsächlich in den USA und nur sehr selten anderswo zu finden. (Barry Ubbels et al.2000, King et al 2015). Einige Beispiele gibt es in Indien (Dalvi and Patankar, 1999), während ein in Madrid vorgeschlagener Entwurf scheiterte und nicht umgesetzt wurde.

Städte in den USA, in denen die Erhöhung der Umsatzsteuer zur Finanzierung von Verkehrsprojekten genutzt wurde, sind Denver (Colorado), New Orleans (Louisiana), Atlanta (Georgia), Reno (Nevada), Fort Worth (Texas), Austin (Texas) und San Francisco (Kalifornien) sowie in jüngerer Zeit in Texas, Virginia und Los Angeles.

Fallstudie: Los Angeles

Die Verkehrsbehörde der Metropolregion Los Angeles konnte die Bürger davon überzeugen, die Umsatzsteuer um ein halbes Prozent (0,5 %) zu erhöhen, um die Mobilität der Stadt zu verbessern und nachhaltigere Transportmöglichkeiten zu schaffen. Die Vision des Programms ist die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs durch Investitionen in das Bussystem und den Ausbau des Bahnverkehrs. Der Plan umfasst auch die Verbesserung der örtlichen Straßen, Fahrrad- und Fußgängerverbindungen sowie Mobilitätsdienste für Behinderte. Das Programm wurde von der Öffentlichkeit enorm unterstützt, in einer Abstimmung sprachen sich 72% für die Steuererhöhung aus. Es wurde versprochen, dass zwei Cent für jeden Dollar, der in der Region ausgegeben wird, Verkehrsverbesserungen zugutekommt. Die Verkaufssteuer soll in den nächsten 40 Jahren Einnahmen in Höhe von schätzungsweise 120 Milliarden US-Dollar generieren. Die Region Los Angeles hat diese Mittel verschiedenen Projekten zur Verbesserung des Verkehrs zugewiesen, der Schwerpunkt liegt auf nachhaltigen Verkehrsoptionen.

Die Kampagne für das Programm hob die Finanzierung von Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr hervor; erschwingliche Tarife für Senioren, Studenten und Behinderte, und zahlreiche andere Verbesserungen im Bereich Verkehr und Mobilität.

Die LA County Verwaltung hat einen Lessons Learned Report erstellt, um zu dokumentieren, was die Gründe für den Erfolg des Projekts sind und welche Maßnahmen zuvor fehlgeschlagen sind. Laut dem Report war der Hauptgrund für die Zustimmung zu dieser

Initiative die Zusammenarbeit mit allen Parteien und ein kooperativer Ansatz zur Erreichung eines gemeinsamen Ziels.

Zielgruppen

In diesem Fall ist es vor allem die Öffentlichkeit, die den erhöhten Steuersatz beim Kauf von Waren und Dienstleistungen bezahlen wird.

Finanzielle Aspekte

Erhöhung der Umsatzsteuer im Bezirk Los Angeles um 0,5%.

Angestrebte Ziele

Verbesserung des überlasteten Verkehrsnetzes der Stadt durch eine Erhöhung der Umsatzsteuer um 0,5% und Investitionen in nachhaltige Verkehrsmaßnahmen.

Vorteile

Es wird erwartet, dass die Erhöhung der Umsatzsteuer in den nächsten 40 Jahren Einnahmen in Höhe von 120 Milliarden Dollar generieren wird, die dazu bestimmt sind, das Verkehrsnetz der Stadt Los Angeles umzugestalten. So wird das Bus- und Bahnsystem grundlegend verbessert, und es werden weitere nachhaltige Verkehrsprojekte realisiert, darunter ermäßigte Tarife für Senioren, Studenten und Behinderte, Fahrradwege und Verbesserungen für Fußgängerwege und -verbindungen.

Nachteile

Wie bereits erwähnt, erfordert die Erhöhung der Umsatzsteuer eine starke öffentliche Unterstützung, und die Region Los Angeles musste viel Zeit und Geld investieren, um die Kampagne zu finanzieren und die öffentliche Zustimmung zu erhalten. Es handelte sich um eine riskante Initiative, da es nicht einfach ist, für ein Referendum, das außerhalb der normalen Wahlperiode stattfindet, öffentliche Stimmen zu erhalten.

Bewertung

Die Erhöhung der Umsatzsteuer als Finanzierungsmechanismus ist eine mögliche Option zur Finanzierung eines Teils von Verkehrsprojekten, wurde aber bisher außer in den USA nur an wenigen Orten umgesetzt. Die größte Herausforderung ist die Zustimmung der Öffentlichkeit. Angesichts der wirtschaftlichen Ungewissheiten ist es nicht einfach, eine Zustimmung der Öffentlichkeit zur Erhöhung der Umsatzsteuer zu erhalten, insbesondere ist die Steuerbelastung der Unternehmen zu berücksichtigen. Allerdings kann selbst eine kleine Erhöhung der Umsatzsteuer, wenn sie genehmigt wird, einen beträchtlichen Betrag an Einnahmen bringen.

Bedeutung für kleine und mittelgroße Städte

Wie bereits erwähnt, wurde diese Form des Finanzierungsmechanismus vor allem in den USA eingesetzt. Obwohl dort eine ausgeprägte Kultur der Autonutzung vorherrscht und es vergleichsweise wenig Initiativen zur Förderung des ÖPNV gibt, ist die Erhöhung der Umsatzsteuer zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in vielen Fällen ein erfolgreiches Instrument. Wenn es gelingt, den Mechanismus der Umsatzsteuererhöhung in Europa zu nutzen, kann dies eine praktikable Option sein, gerade wenn man bedenkt, dass der öffentliche Verkehr in den meisten europäischen Städten ein gut entwickeltes und viel genutztes Transportmittel ist. In großen bis mittelgroßen Städten ist dieser Mechanismus in jedem Fall effektiver wenn es darum geht, einen nennenswerten Betrag an Finanzmitteln zu generieren, einfach aufgrund der größeren Anzahl an Einwohnern und der wirtschaftlichen Stärke. In kleinen Städten sollte die Anwendung allerdings nicht von vornherein ausgeschlossen werden, da der Ansatz einer gemischten öffentlich-privaten Finanzierung auch hier einen wichtigen Beitrag zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrsprogramme leisten kann.

Leitfaden für die Implementierung

- Es sollte eine umfassende Kampagne durchgeführt werden, um die Öffentlichkeit über die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr zu informieren und darüber, wie die durch eine Steuererhöhung erzielten Einnahmen zur Lösung dieser Probleme beitragen können.
- Es sollte ein Konsultationsprozess mit lokalen Interessenvertretern und Vertretern der Öffentlichkeit durchgeführt werden, um den Widerstand der Bürger zu überwinden.
- Die Umsetzung der zusätzlichen Steuer kann durch ihre Verknüpfung mit der Mehrwertsteuer im Hinblick auf die persönlichen Ausgabengewohnheiten und Budgets weniger auffällig sein als das Modell einer zusätzlichen Steuer, die separat abgerechnet wird. (King, Vecia and Thompson, 2015).
- Die Umsetzung einer Umsatzsteuererhöhungs-Finanzierung ist gebietsbezogen und muss an die Regelungen und die Kompetenzen der Stadt angepasst werden.
- Die zusätzlichen Einnahmen, die durch die Umsatzsteuererhöhung erzielt werden, sollten in einem separaten Topf gebündelt werden und nur zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte verwendet werden, und es sollte eine klare Rechenschaftspflicht für die Mittel bestehen.
- Die Steuer sollte in einem angemessenen Verhältnis zu dem Betrag stehen, der für Investitionen in nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte vorgesehen ist. Die Steuererhöhung sollte nicht höher sein als der Betrag, der ausgegeben werden soll, da dies in der Öffentlichkeit auf großen Widerstand stoßen könnte.

Zusammenfassung

Die Erhöhung der Umsatzsteuer kann als Finanzierungsmechanismus zur Umsetzung der Nachhaltigkeits- und Mobilitätsagenda, auch in kleinen und mittelgroßen Städten, beitragen. Für wirtschaftliche schwache Städte, könnte diese Methode jedoch zu großen Herausforderung führen. Es sei angemerkt, dass die beschriebene Methode der Umsatzsteueranhebung außerhalb der USA keine gängige Praxis ist. Um eine solche Steuererhöhung durchzusetzen, ist es von entscheidender Bedeutung, die Unterstützung der

Öffentlichkeit zu gewinnen und die längerfristig erzielten Vorteile deutlich hervorzuheben. Wie bereits erwähnt, ist es durchaus möglich, in europäischen Städten mehr öffentliche Unterstützung für die Verbesserung der nachhaltigen Mobilität in der Region zu gewinnen, da der öffentliche Verkehr beliebter ist und stärker genutzt wird als in den USA.

Der Vorteil dieses Finanzierungsmechanismus besteht darin, dass die lokalen Behörden diese Einnahmen selbst erzielen können und keine staatliche Unterstützung benötigen. Zudem sind nicht viele zusätzliche Verwaltungsverfahren erforderlich. Je nach der wirtschaftlichen Situation können die zu besteuernden Güter und Dienstleistungen von der lokalen Behörde festgelegt werden, und einige Güter und Dienstleistungen können von der Steuererhöhung ausgenommen werden.

Nützliche Links

A new model for funding transportation Virginia's sales tax approach, July 10, 2014 http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conferences/2014/Finance/22.Lawson,John.pdf [Accessed 12th March 2019]

State sales tax, Texas https://mobility.tamu.edu/mip/strategies-pdfs/funding/technical-summary/state-sales-tax-2-pg.pdf [Accessed 12th March 2019]

Referenzen

Los Angeles Metro puts half-cent sales tax increase for transportation projects, November 2016, https://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-metro-sales-tax-increase-20160623-snap-story.html [Accessed 12th March 2019]

The story of Los Angeles County's ambitious transportation sales tax initiative, http://theplan.metro.net/wp-content/uploads/2018/05/report-theplan-lessons-learned-2018.pdf [Accessed 12th March 2019]

A Binsted, C Brannigan, TRL, Local transport funding toolkit for local authorities, https://trl.co.uk/sites/default/files/PPR326.pdf [Accessed 12th March 2019]

Authors: Charles King, Giacomo Vecia, Imogen Thompson, Barlett School of Planning, University College London. "*Innovative Financing for Transport Schemas: A European reference resource. Briefing Paper 6. Public Levies – Sales tax increase Financing*" Sustainable transport for Noth-West Europe's periphery. SYNTROPHER. INTERREG IVB. University College London, https://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1756/document/sales-tax-2---finalpolis.pdf

Ubbels B., Nijkamp, P., Verhoef, E., Potter, S., Enoch, M., 2000. Department of Spatial Economics, Free University Amsterdam, The Netherlands 2 Faculty of Technology, The Open University, Walton Hall, Milton Keynes, United Kingdom, Alternative Ways of Funding Public Transport A Case Study Assessment, August 2000

Anlage C.17 Toll Roads – Mautpflichtige Straßen

Schlüsselmerkmale

- Gebühr für die Nutzung von Autobahnen oder Teilenstrecken, Brücken oder für das Befahren eines bestimmten Gebietes.
- Die Maut auf Straßen dient der Generierung von Einnahmen, welche zur Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten genutzt werden können.
- Als Maßnahme zur Staukontrolle und -reduktion kann die Maut zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen.

Kurzbeschreibung

Der Bau und die Unterhaltung von Straßeninfrastrukturen wie Autobahnen, Tunneln und Brücken ist vergleichsweise kostenintensiv. Regierungen sind teilweise nicht in der Lage oder willens, immense Summen für den Bau von Infrastrukturen zu investieren. Dies gilt auch für die bestehende Infrastruktur. Die meisten Straßenverkehrsbehörden sehen es als schwierig an, die notwendigen Ressourcen für die optimale Instandhaltung und Sanierung der Straßenverkehrs-infrastrukturen bereitzustellen.

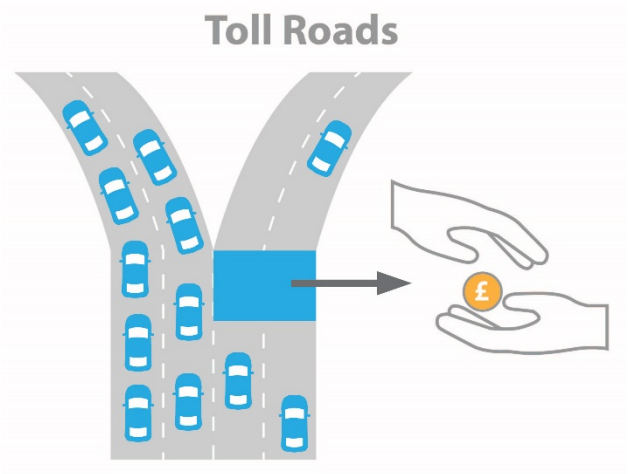


Abbildung 18: Mautpflichtige Straßen

Viele Länden haben bereits versucht, durch Gebühren für die Autobahn- und Infrastrukturnutzung zusätzliche Einnahmen zu generieren. Mautgebühren stellen bereits eine dringend benötigte Einnahmequelle für die Instandsetzung, Erhalt und Ausbau z.B. der Autobahnnetze dar. Hierdurch können der Öffentlichkeit Infrastrukturen und Dienstleistungen zur Verfügung gestellt werden, die sonst nicht im gleichem Umfang realisierbar gewesen wären.

Mit Mautsystemen werden zwei Hauptziele verfolgt: zum einen soll eine Verlagerung des Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel angeregt, zum anderen Einnahmen zur Finanzierung des Straßenunterhaltes sowie von Investitionen erwirtschaftet werden. Die überschüssigen Einnahmen können jedoch auch als potenzielle Finanzierungsquelle für andere Verkehrs- und Mobilitätsprojekte dienen.

Im Prinzip werden Kosten für die Infrastruktur über den gesamten Zeitraum der Nutzung durch das Mautsystem finanziert. Dies ermöglicht auch die Durchführung von Projekten, deren Finanzierung nicht vollständig gedeckt ist.

Hintergrund

Traditionell stützte sich der öffentliche Sektor bei Planung, Bau, Betrieb und Wartung von Straßennetzen auf Haushaltsmittel. Wenn das Haushaltsbudget begrenzt ist und nicht

genügend finanzielle Mittel für Wartung und Instandsetzung des Straßennetzes zur Verfügung stehen, kann sich der allgemeine Zustand der Infrastruktur verschlechtern. Zusätzlich kann das rasante Verkehrswachstum die vorhandene Infrastruktur überlasten. Die zunehmenden Wartungs- und Instandhaltungskosten in Kombination mit gleichbleibenden bzw. stagnierenden Haushaltsbudgets führte zur Anwendung neuer Mechanismen zur Finanzierung des Straßennetzes, wie beispielsweise die Erhebung von Mautgebühren.

Es existieren zwei unterschiedliche Mautsystemen: offene oder geschlossene Systeme. Ein System wird typischerweise als "offen" bezeichnet, wenn Mautgebühren an Punkten entlang der Autobahn erhoben werden. Es steht daher in keinem direkten Zusammenhang mit der tatsächlich zurückgelegten Strecke/Entfernung. Ein "geschlossenes" System besteht aus der Überwachung von Ein- und Austrittspunkte sowie der Erhebung von Mautgebühren beim Verlassen der Mautstrecke. Alle Zahlungen stehen dabei im direktem Zusammenhang mit der zurückgelegten Strecke (Bull and Mauchan, 2014).

Die Mautvarianten städtischer Straßeninfrastruktur können in vier Arten eingeteilt werden:

- **Punktbasierte Gebühren**
  Für das Überqueren einer Brücke oder das Befahren eines Autobahnabschnitts wird eine Gebühr erhoben. Beispiele hierfür sind in Oslo, Trondheim und Bergen zu finden.
- **Cordon basierte Preisgestaltung**
  Für die Durchquerung eines bestimmten Gebietes wird eine Gebühr erhoben, die je nach Tageszeit, Fahrtrichtung, Fahrzeugtyp und Standort variieren kann. Es können mehrere Gebiete mit unterschiedlichen Preisen festgelegt sein. Beispiele hierfür sind in London, Mailand oder Stockholm zu finden.
- **Flächenlizenzbasierte Preisgestaltung**
  Für das Fahren innerhalb eines Gebietes während eines bestimmten Zeitraums wird eine Gebühr erhoben. Der Preis kann je nach Zeit und Fahrzeugtyp variieren.
- **Entfernungs- oder zeitabhängige Abrechnung**
  Der Preis basiert auf der Entfernung oder Zeit, die ein Fahrzeug auf einer meist stark belasteten Strecke oder in einem bestimmten Gebiet zurücklegt. Die Beträge können je nach Zeit, Fahrzeugtyp und Standort variieren (Projekt CURACAO). Die Mautvariante wird auf einigen portugiesischen Autobahnen angewendet.

Im Allgemeinen werden drei unterschiedliche Mautsysteme verwendet: manuelle und elektronische Systeme sowie manuell/automatische Mischformen. Die Auswahl des entsprechenden Systems hängt von vielen Parametern wie beispielsweise der Situation an den jeweiligen Autobahnen, der verfügbaren (technischen) Optionen, der Akzeptanz der Öffentlichkeit, der geplanten Einnahmen, der Wahrscheinlichkeit von Mautbetrug und Hinterziehung sowie von den Betriebskosten ab. (Bull and Mauchan, 2014). Manuelle Mautsysteme sind einfacher zu implementieren, erfordern aber auf Grund der ineffizienteren Erfassungsweise gegenüber eines automatischen Systems, eine höhere Anzahl an Mautstellen. Hierdurch kann ein ähnliches Serviceniveau erreicht werden, wie bei automatischen Systemen. Vollautomatische Systeme sind auch unter der Bezeichnung Free-Flow-Mautstationen (free flow toll stations) bekannt.

Attraktivität des Finanzierungsmechanismus

- Die Einnahmen durch Mautgebühren stellen eine kontinuierliche Einnahmequelle dar, die nicht an Haushaltsbudgets und politische Prozesse gebunden sind.
- Die Einnahmen aus städtischen Mautstraßen können sowohl für den Bau und die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur als auch für neue nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte verwendet werden.
- Fahrerinnen und Fahrer übernehmen die Kosten für eine Fahrt entlang einer mautpflichtigen Strecke direkt. Die Maut kann also gegenüber der Erhöhung der KFZ-Steuer als wirksames Mittel angesehen werden, bei der für einzelne Fahrten Gebühren erhoben werden. (Croci, 2016). Dies wird auch als "User Pay's Prinzip" bezeichnet.
- Städtische Mautstraßen haben zum Teil direkte Vorteile für Nutzerinnen und Nutzer, einschließlich Zeitersparnis bei Fahrten aufgrund geringerer Verkehrsbelastung und höhere Sicherheit auf den in der Regel sehr gut gewarteten Strecken.

Herausforderungen und Risiken

- Der Erfolg der städtischen Mautstraßen hängt in hohem Maße von einer starken politischen Unterstützung und der Akzeptanz der Öffentlichkeit ab. In einigen Städten, wie Edinburgh, Manchester und New York, scheiterte der Versuch eine Mautgebühr zu erheben an der Öffentlichkeit sowie der politischer Opposition (Croci, 2016).
- Durch das Gefühl der Ungleichheit bzw. Ungleichbehandlung kann politische und öffentliche Ablehnung entstehen. So zum Beispiel durch die Vorstellung, dass häufig Nutzende am meisten zahlen müssen.
- Eine öffentliche bzw. politische Ablehnung kann auch durch mangelnde und ineffiziente Kommunikation der positiven Auswirkungen des Mautsystems entstehen. Dies kann durch Zweckbindung der Mauteinnahmen überwunden werden. Ein gutes Beispiel hierfür sind die Mauteinnahmen in Bergen. Hier sind die Mauteinnahmen direkt für Investitionen in das Straßennetz vorgesehen.
- Ferner kann öffentliche Ablehnung durch den Eindruck entstehen, dass Fahrzeugbesitzer durch die Maut und die KFZ-Steuern doppelt belastet werden.
- Es besteht ein Kostendeckungsrisiko. Gegebenenfalls reicht das Verkehrsaufkommen und erhobenen Gebühren nicht aus, um alle Kosten, einschließlich des Baus, des Betriebes und der Wartung zu decken. (Bull and Mauchan, 2014).

Erfolgsbilanz

Es existieren viele Beispiele für den erfolgreichen Einsatz von städtischen Mautsystemen, bei denen die erzielten Einnahmen in die Erhaltung der bestehenden Infrastruktur, neue Infrastrukturprojekte oder nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte investiert wurden. So verfügen beispielsweise die norwegischen Städte Bergen, Oslo und Trondheim über umfangreiche Erfahrungen bei der Umsetzung von Mautstraßensystemen als Finanzierungsmechanismus für Verkehrsprojekte und wenden diese seit den 1980er bzw. 1990er Jahren an. Die Einnahmen aus dem ersten Bergener Mautring (1986-2002) wurden für Investitionen in die Straßeninfrastruktur verwendet. Mit dem neuen Bergener Maut-Programm werden auch öffentliche Verkehrs- und Mobilitätsinfrastrukturen finanziert.

Weitere Beispiele für städtische Straßenbenutzungsgebühren in Europa finden sich im Vereinigten Königreich (Durham und London), Stockholm oder Mailand, wobei jedoch in erster Linie die Staukontrolle, die Besteuerung von Schadstoffemissionen oder beides im Vordergrund steht. In Mailand hat sich das System von einer Schadstoffbelastungsgebühr zu einer Staugebühr gewandelt, denn über die Zeit sind viele umweltschädliche Kraftfahrzeuge außer Betrieb genommen wurden. Ferner stieg die Zahl der U-Bahnfahrgäste in Mailand innerhalb des gebührenpflichtigen Bereichs um rund 12,5 %. (Croci, 2016).

In England wurde im Rahmen der ersten Phase des Mautsystems beschlossen, Straßenraumkapazitäten für andere soziale bzw. nachhaltige Mobilitätszwecke (Radwege, Fußgängerzonen, usw.) zu nutzen. Daher war zunächst eine Zunahme der Verkehrsbelastung zu verzeichnen. (Croci, 2016).

Die positiven Erfahrungen in London, Mailand und Stockholm deuten auf Vorteile in Bezug auf die Luftverschmutzung hin, wobei die Schadstoffemissionen um etwa 10 bis 20 % reduziert wurden.

Fallstudie I: Bergener Mautring

Die norwegische Stadt Bergen hat rund 280.000 Einwohner und gehört zu einer Metropolregion mit rund 420.000 Einwohnern. Als Strategie gegen die steigende Nachfrage im Straßenverkehr und fehlende öffentliche Mittel für Investitionen in die Straßeninfrastruktur führte Bergen 1986 ein Mautsystem ein.

Im Jahr 2001 wurde das Mautprogramm nicht wie ursprünglich geplant eingestellt, sondern beibehalten. Ziel war es, weitere Mittel für das Bergener Programm für Verkehr, Stadtentwicklung und Umwelt[44] aufzubringen. In einem politischen Konsens wurde vereinbart, dass bei Aufrechterhaltung des Mautsystems ein erheblicher Teil der Mittel in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur investiert werden muss.

Das Bergen-Programm für Verkehr, Stadtentwicklung und Umwelt wurde 2002 genehmigt und sieht ein zehnjähriges Investitionsbudget in Hohe von rund 5,3 Milliarden norwegischen Kronen (rund 483 Millionen Euro – Stand 2020) vor. Hiervon sollen 55 % in öffentliche Verkehrsmittel und 45 % in straßennahe Infrastrukturen investiert werden. Das Programm umfasst Vorschläge zur Finanzierung mehrerer Straßen-, Stadtbahn-, Fußgänger- und Radsportprojekte.

Zielgruppen

Bis 2001 wurde die Mautgebühr auf alle Fahrzeuge erhoben, die zwischen 6 und 22 Uhr in das Mautgebiet einfuhren. Ausgenommen waren Bussen des ÖPNV sowie Rettungsfahrzeugen. Ab 2001 wurde der Zeitraum auf 24-Stunden an Werktagen ausgeweitet.

[44] Siehe: https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/bergensprogrammet-god_og_miljovennlig/id255755/

Zeitachse

Der Bergener Mautring wurde im Januar 1986, sechs Monate nach Erteilung der parlamentarischen Genehmigung, in Betrieb genommen. Das System sollte Ende 2000 auslaufen, wurde aber zur Unterstützung des Bergener Programms für Verkehr, Stadtentwicklung und Umwelt verlängert.

2004 wurde ein zweiter Maut-Ring eingeführt und das System mit Hilfe von Auto-PASS in ein Free-Flow-System umgewandelt.

Technische Spezifikationen

Zunächst wurden an den Stadtzufahrten insgesamt sechs Mautstationen aufgestellt, welche eine durchgehende Grenze bilden. Das Schema war somit ähnlich aufgebaut wie bei der Cordon-Mauterhebung. Später wurde eine weitere Mautstation hinzugefügt.

Bis 1999 betrug die Gebühr 5 NOK (0,50€) für PKW und 10 NOK (1,00€) für LKW. Im Jahr 1999 wurden die Gebühren verdoppelt. 2004 erfolgte erneut eine Erhöhung der Gebühr auf 15 NOK (1,50€) für Pkw und 30 NOK (3,00€) für Lkw pro Überfahrt. Prepaid-Tickets und Monats-, Halbjahres- und Jahreskarten waren zu einem leicht reduzierten Preis erhältlich (Ieromonachou, Potter und Warren, 2005).

Das Mautsystem wird von der Public Roads Administration verwaltet. Der Betrieb wurde an Bro Tunnelselskapet AS ausgelagert.

Die Betriebskosten waren aufgrund des gewählten Mautsystems höher als in anderen norwegischen Städten. Die Kontrolle und Durchsetzung erfolgte mittels digitale Videokontrolle. Mautverstöße wurden mit einer Geldstrafe von 300 NOK (30,00€) belegt. Das manuelle System blieb bis 2004 bestehen. Ab diesem Zeitpunkt wurde das elektronische Mauterhebung in ganz Norwegen durch den Einsatz des Auto-Pass-Systems harmonisiert.

Erklärte Ziele

- Zunächst zur Generierung von Einnahmen für die Finanzierung von Straßeninfrastrukturinvestitionen mit dem Ziel, das Service- und Sicherheitsniveau des Straßennetzes zu verbessern.
- Anschließende Weiterführung im Rahmen des Bergen-Programms für Verkehr, Stadtentwicklung und Umwelt. Auf diesen Weg werden finanzielle Mittel für Straßen-, Stadtbahn- und Geh-/Radprojekten generiert (2002-heute).

Vorteile

- Der Bergener Mautring erwirtschaftete in den Jahren 1986 - 1999 einen Jahresumsatz von rund 60 Mio. NOK (ca. 6 Mio. € -Stand 2020), nach Abzug der diskontierten Betriebskosten einen Jahresüberschuss von rund 50 Mio. NOK (5 Mio. € - Stand 2020).
- Die generierten Mittel werden zur Finanzierung von Straßenbauprojekten eingesetzt.

- Im Rahmen des Bergen-Programms für Verkehr, Stadtentwicklung und Umwelt wurde ein Teil der Mittel für den Bau einer 20 Kilometer langen Stadtbahnlinie vom Stadtzentrum zum Flughafen verwendet.
- Die Anzahl der Autofahrten ging zurück. Dies ist hauptsächlich auf einen Rückgang der Fahrenden, die pro Fahrt bezahlt haben zurückzuführen und nicht auf diejenigen mit einem Saisonpass.

Nachteile

- Für die erste Phase des Mautrings (1986-2002) gab es keine Hinweise darauf, dass die Einnahmen in nachhaltige Verkehrs- oder Mobilitätsmaßnahmen investiert wurden.
- Die ersten Erfolge bei der Umsetzung des Programms waren abhängig von den bisherigen Erfahrungen bei der Mauterhebung (Lovstakk-Tunnel). Ohne diesen Hintergrund wäre die Akzeptanz der Öffentlichkeit vielleicht nicht so einfach erreicht worden.

Bewertung

Der Bergener Mautring hat sich als erfolgreicher Finanzierungsmechanismus für Mobilitätsprojekte in Bergen erwiesen. Die Mauterträge wurden in der frühen Phase zur Finanzierung des Straßenausbaus eingesetzt. In der zweiten Phase wurden die finanziellen Mittel in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur investiert. Es ist also eine Verlagerung der Verkehrsplanungspolitik zu erkennen.

Darüber hinaus zeigten Daten aus einer Vorher-Nachher-Umfrage bei Autofahrern in Bergen, dass sich der Mautring offenbar positiv auf das Fahrverhalten, beispielsweise zeitliche Verschiebung von Fahrten und Verringerung der Anzahl an Autofahrten, auswirkt. Die Umfrage zeigte jedoch auch Bedenken hinsichtlich des Fehlens alternativer Routen auf (Lewis, 1993).

Mehrere Aspekte waren wichtig, um die Akzeptanz der Öffentlichkeit für die Umsetzung des Bergener Mautrings zu gewinnen, wie die anfänglich niedrigen Tarife, das Vorhandensein früherer Erfahrungen mit Mautsystemen und die Verknüpfung von Mauteinnahmen und der Fertigstellung anderer Verkehrsinvestitionen.

Urbane Mautstraßen und KMS

- Urbane Mautsysteme generieren Einnahmen, die fehlende öffentliche Mittel für Investitionen in nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätskonzepte ergänzen können. Dies ist besonders wichtig für kleine und mittelgroße Städte (KMS), da sie im Vergleich zu Großstädten tendenziell weniger öffentliche Mittel erhalten.
- Städtische Mautstraßen erweisen sich als Instrument zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik, die Themen wie Umweltverbesserung und Staukontrolle beinhalten.
- Da Installations- und Betriebskosten möglicherweise hoch ausfallen, müssen Mautstraßenpläne in KMS sorgfältig geplant werden.

Leitfaden für die Implementierung

- Nutzung der politischen Unterstützung als Motor für die Umsetzung des Gebührensystems und Koordinierung der lokalen und nationalen Behörden zur Förderung der Mautsysteme als Instrument zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik.
- Um die Akzeptanz der Öffentlichkeit zu erhöhen, sollte eine intensive Informationskampagne zur Hervorhebung der angestrebten Ziele und der Verwendung der Einnahmen durchgeführt werden. Dies ist besonders wichtig in Kommunen, die mit Mautstraßen nicht vertraut sind.
- Es besteht die Notwendigkeit einer klaren Definition der wichtigsten Preisziele des Mautsystems, da dies für die Ausgestaltung des Systems von zentraler Bedeutung ist (z.B. Tarifniveaus, Gebührenmechanismus, Dauer der Erhebung).
- Die Mauttarife sollten entsprechend der Fahrzeugklassifizierung, der Tages- oder Wochentagszeit, den Bau- und Betriebskosten, sozialen Aspekten und der geografischen Lage angepasst werden (Bull and Mauchan, 2014). Eine auf diesen Aspekten basierende Mauttarifstruktur verbessert die Eigenkapitalwahrnehmung des Nutzers gegenüber dem Gebührensystem.
- Es sind Mobilitätsmuster zu identifizieren, der Straßenverkehrsbedarf zu quantifizieren und Prognosen und Szenarien für die Verkehrsverlagerung nach der Einführung des Mautsystems zu entwickeln.
- Eine Analyse der Alternativen des öffentlichen Verkehrs und des Dienstleistungsniveaus sowie der Fähigkeit, den geschätzten Anstieg der Nachfrage nach dem ÖPNV abzufangen.
- Eine Verbesserung des ÖPNV sowie der Geh- und Fahrradinfrastruktur, die als Alternative genutzt werden können ist zu bedenken.
- Eine Wirtschaftlichkeitsanalyse des Projekts auf der Grundlage der erwarteten Erlöse und Kosten ist zu erstellen.

Zusammenfassung

Urbane Mautstraßensysteme sind eine Möglichkeit der direkten Erhebung von Gebühren für die Straßennutzung und damit dem Erzielen von Einnahmen. Sie basieren auf dem „user pays“ Prinzip. Wie die Fallstudie „Bergener Mautring“ zeigt, können Stadtmautstraßen einen nützlichen Mechanismus darstellen, um zusätzliche Mittel für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte zu generieren. Darüber hinaus kann das Mautsystem eine Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr zu nachhaltigen Verkehrsträgern begünstigen.

Der Erfolg eines städtischen Mautstraßensystems hängt jedoch im hohem Maße von der Akzeptanz der Bevölkerung ab. Ferner müssen freie Kapazitäten im öffentlichen Verkehr bestehen, um den mit der Einführung der Maut verbundenen Nachfrageanstieg auffangen zu können. Die politische Unterstützung bei der Einführung von Mautsystemen ist essentiell.

Weiterhin sollte im Verlauf der Planungsphase berücksichtigt werden, dass mit der Einführung eines städtischen Mautsystems Umsetzungs- und Betriebskosten verbunden sind. Die Kosten hängen direkt von dem System und dem Schema ab, das umgesetzt werden soll.

Es existieren zahlreiche Beispiele für städtische Mautgebühren (Großbritannien, Schweden, Italien), vor allem mit dem Ziel, die Stauzeiten und dadurch entstehende Staugebühren sowie Schadstoffemissionen zu reduzieren und damit die Lebensqualität und Umwelt zu verbessern.

Weitere Informationen

Urban Access Regulations in Europe – Urban Road Toll Schemes:

http://urbanaccessregulations.eu/urban-road-charging-schemes

Urban Road User Charging Online Knowledge Base – City Case Studies:

http://www.isis-it.net/curacao/

Referenzen

Bull, M. and Mauchan, A., 2014. 'Executive Brief on Tolling Principles', *Public – Private Infrastructure Advisory Facility*.

Croci, E., 2016. 'Urban Road Pricing: A Comparative Study on the Experiences of London, Stockholm and Milan', *Transportation Research Procedia*. Elsevier B.V., 14, pp. 253–262. doi: 10.1016/j.trpro.2016.05.062.

Ieromonachou, P., Potter, S. and Warren, J., 2005. Comparing Urban Road Pricing Implementation and Management Strategies from the UK and Norway, *PIARC Seminar on Road Pricing with emphasis on Financing, Regulation and Equity.*

Lewis, Nigel C., 1993. *´Road Pricing: Theory and Practice´*. Thomas Telford, London.

Anlage C.18 Selling Expertise and Technical Know-how - Veräußerung von Fachwissen und technischem Know-how Schlüsselmerkmale

- Eine lokale Verkehrsbehörde oder eine öffentliche Verwaltung kann ihr Fachwissen und technisches Know-how in Bezug auf Verkehr und Mobilität sowie in anderen Bereichen veräußern um Einnahmen zu erzielen.
- Die zusätzlichen Einnahmen können in nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte investiert werden.
- Das Veräußern von Fachwissen und technischem Know-how ist durch Verträge, Technologie-Transfer-Vereinbarungen oder Rechte an geistigem Eigentum geregelt.
- Eine lokale Behörde kann ihre Kenntnisse und ihr Fachwissen durch den Wissensaustausch über Netzwerke, Wissenszentren und Partnerschaften teilen und von der resultierenden Publicity profitieren.

Kurzbeschreibung

Das Veräußern von Fachwissen und technischem Know-how ist eine Form der Zusammenarbeit beim Wissensaustausch, wo eine Seite über das ausschließliche Recht verfügt, ihr substanzielles Wissen mit wirtschaftlichem Gewinn zu veräußern. (Crevoisier, 2016). Eine lokale Behörde kann ihr Fachwissen und ihr technisches Know-how veräußern, um zusätzliche Einnahmen für ihre nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekte zu erzielen.

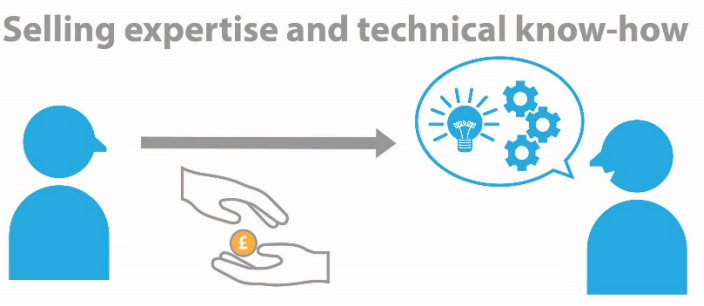


Abbildung 19: Veräußerung von Fachwissen und technischem Know-how Schlüsselmerkmale

Eine urbane lokale Behörde kann ebenso ihre Kenntnisse durch Netzwerke, Partnerschaften und Wissenszentren kostenlos oder zu einem geringen Preis teilen. Auf diese Weise kann die Stadt von gestiegener Attraktivität und gestiegenem Bekanntheitsgrad in der breiten Öffentlichkeit und verschiedenen Organisationen profitieren. Dies schließt Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anderer Kommunalverwaltungen, private Unternehmen und Touristen mit ein.

Der Transfer von Fachwissen und technischem Know-how könnte aus den Prozessen Identifikation, Bestimmung, Dokumentation und Veröffentlichung bestehen und das Fachwissen in Bereichen erfassen, die sich auf Verkehr, Mobilität, Vermögensverwaltung, Auftragswesen, Modelle zu Kostenentlastungen und Einsparungen, innovative Rechtsinstrumente etc. beziehen.

Hintergrund

Das Veräußern von Fachwissen und technischem Know-how basiert auf der Theorie, dass der Austausch von Wissen ein effizienter Weg ist, um die Entwicklungsfähigkeit zu stärken und zu fördern. Das Hauptziel besteht darin, den Begünstigten in die Lage zu versetzen, sein Wissenspotenzial zu erhöhen.

Die Wichtigkeit des Wissensaustauschs wird von der Europäischen Kommission hervorgehoben und man ist überzeugt, dass dieser Wissensaustausch innerhalb der EU ein geeignetes Mittel ist, um die Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, wie es im European Interoperability Framework (EIF) dargelegt ist. Der europäische Interoperabilitätsrahmen (EIF) umfasst eine Reihe von Empfehlungen, die spezifizieren, wie Unternehmen, Verwaltungen und Städte innerhalb der EU und den Mitgliedsstaaten miteinander kommunizieren sollten. [1] Hier wird ein gemeinsam vereinbartes Konzept zur Übermittlung von europäischen öffentlichen Dienstleistungen in einer interoperablen Art und Weise sowie grundsätzliche interoperable Richtlinien in Form von Modellen, gemeinsamen Grundsätzen und Empfehlungen dargestellt. [2.] Der EIF fördert den Wiedereinsatz von Konzepten, Anwendungsbereichen, Services, Spezifikationen, Datenmodellen und administrativen Informationsquellen. Weiterhin wird die Wiederverwendbarkeit als Schlüsselkonzept für eine effektive Entwicklung öffentlicher Dienstleistungen beschrieben. Im Gegenzug werden kommunale Verwaltungen gefördert, Lösungen auszutauschen und zu adaptieren sowie an der Entwicklung gemeinsamer Lösungen zu arbeiten, wenn europäische öffentliche Dienstleistungen umgesetzt werden sollen.[3]

Attraktivität des Austauschs von Fachwissen und Know-how

- Eine Verkehrsbehörde oder eine öffentliche Verwaltung kann durch den Verkauf ihres Fachwissens und des technischen Know-how an öffentliche und private Unternehmen zusätzliche Einnahmen generieren.
- Die Teilnahme am Wissensaustausch kann Städten ebenfalls helfen, Netzwerke und Gemeinschaften zu fördern, um so eine eigene Entwicklung zu ermöglichen und abrufbare Kompetenzverzeichnisse für eine zukünftige Zusammenarbeit zu erstellen.
- Eine Teilnahme am Wissenstransfer mit anderen Kommunalverwaltungen kann lokalen Behörden helfen, Modelle in Bezug auf Kosteneinsparungen besser zu verstehen.
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kommunalverwaltungen könnten andere Verwaltungen konsultieren, um direkt vor Ort Wissen auszutauschen und weiterzuentwickeln.
- Durch eine Teilnahme am innovativen Wissenstransfer mittels Netzwerken von Interessengruppen und Partnerschaften, können sich Städte selbst mehr Präsenz verschaffen und attraktiv für private Unternehmen werden, die nach einer Basis für ihre Tätigkeiten oder einem Standort für ihren Hauptsitz (HQ) suchen.
- Wenn sich eine Stadt selbst positioniert als „Stadt des Wissensaustauschs“ mit einzigartigem Fachwissen und Know-how, so wirkt sich dies positiv auf das Image aus, was zudem einen positiven Effekt auf potenzielle Touristen und Besucher haben könnte.

[1] https://ec.europa.eu/isa2/sites/isa/files/eif_brochure_final.pdf
[2] https://ec.europa.eu/isa2/sites/isa/files/eif_brochure_final.pdf

[3] COM(2010) 744 final: communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions, towards interoperability for European public services.

- Eine Teilnahme am Wissensaustausch kann auch bei der Entwicklung einer nachhaltigen und innovativen Zukunft für Verkehr und Mobilität helfen.

Herausforderungen und Risiken

- Seitens des „Käufers“ könnte Ungewissheit darüber bestehen, ob das Fachwissen und das technische Know-how Erkenntnisse zur Kostenreduktion bzw. zur Beschleunigung bei der Umsetzung von Projekten beitragen kann.
- Fachwissen und technisches Know-how sollten ordnungsgemäß an den „Käufer” transferiert werden, um Missverständnisse, Hürden oder Schwierigkeiten zu vermeiden (Jöns et al., 2017).
- Es könnten institutionelle / organisatorische Herausforderungen innerhalb der Verkehrsbehörden und öffentlichen Verwaltungen hinsichtlich der Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Konzept „Veräußerung von Fachwissen und technischem Know-how“ als Finanzierungsmechanismus entstehen.
- Die Praxis des Wissensaustauschs sollte sich an den lokalen Rechtsvorschriften orientieren und sich im Einklang mit diesen befinden, sowohl auf globaler, regionaler, nationaler und staatlicher Ebene.
- Kleine und mittelgroße Städte (KMS) können ggf. nicht über das relevante Fachwissen verfügen, das einen Marktwert hat.
- Kommunalverwaltungen von KMS könnte es an Kapazitäten und Ressourcen mangeln, um sich an Netzwerken des Wissensaustauschs sowie Partnerschaften zu beteiligen.

Erfolgsbilanz

Beispiele von Verkehrsbehörden, die Fachwissen und technisches Know-how erfolgreich veräußert haben, sind: Land Transport Authority (LTA) Academy in Singapore (Bildungseinrichtung zu Verkehr); Lizensierung des Kontaktlos-Ticketingsystem von Transport for London (Massentransport-systembetreiber, TfL); niederländische Städte wie Nijmegen, Amsterdam und Utrecht, die ihr Fachwissen zum Radfahren über Dutch Cycling Embassy[4] teilen.

Fallstudie I: Lizensierung des kontaktlosen Ticketingsystems in London

Im Juni 2003 führte Transport for London (TfL) ein kontaktloses Ticketing System für den Verkehr in und um London ein. Dieses System basiert auf der ticketlosen Bezahlung im Bus, der U-Bahn, der Straßenbahn, der fahrerlosen Hoch- und U-Bahn in den Docklands = DLR, im S-Bahnsystem, bei TfL-Vorortzügen, dem River Bus Transport (Themsebootfahrten) und dem Air Line (Seilbahn) Services sowie im Bahnverkehr. Mit dieser Methode ist eine Alternative zur Barzahlung gegeben, die die Zeitspanne vor Fahrantritt verkürzt, weil keine Fahrkarte am Automaten gekauft werden muss.

[4] Siehe: https://www.dutchcycling.nl/

Für die erste Dekade des neuen fahrkartenlosen Systems in London wählte TfL die sogenannte Oyster-Karte, eine aufgeladene kontaktlos funktionierende Chipkarte als einzige kontaktlose Zahlungsmethode. Die Oyster-Karten konnten und können noch immer an Haltestellen, Besucherzentren oder online erworben werden. Der Nutzer kann die Karte mit jedem beliebigen Betrag aufladen und sie für die spezifischen Dienstleistungen nutzen bis der Betrag aufgebraucht ist.

Im September 2014 wurde dieses kontaktlose Ticketing System modernisiert, um die Vorteile sich schnell entwickelnder Technologien zu nutzen und um der Marktforderung nach einem leichter zugänglichen und zusammenhängenden Verkehrsnetz zu entsprechen. Diese Modernisierung beinhaltete eine neue Form der kontaktlosen Zahlung, die die Nutzung von MasterCard, Visa, Maestro, American Express – Karten, ausgestellt in Großbritannien, sowie einige weitere kontaktlose Karten von außerhalb Großbritanniens, zur Zahlung ermöglicht (Transport for London, 2018a). Seit dem sind mehr als 500 Millionen Fahrten, gezahlt von mehr als 12 Millionen Bank- und Kreditkarten aus 90 Ländern sowie Smartphones mit Zahlungsfunktions-Apps, durchgeführt worden. Damit ist das TfL-Netzwerk einer der größten kontaktlosen Bezahlnetze in der Welt.[5]

Im Juli 2016 unterzeichnete TfL einen 15 Millionen Pfund - Deal mit der Firma Cubic Transportation Systems (CTS), die nun das modernisierte Londoner Ticketing-System weltweit nutzen darf. Dieses System kann nun adaptiert und in den Systemen anderer großer Städte überall auf der Welt angewendet werden. TfL wird die durch diesen Verkauf des Fachwissens generierten Einnahmen im Sinne der Fahrpreisstabilität nutzen. Dies teilte der Londoner Bürgermeister, Sadiq Khan, mit. Der Verkauf dieses Fachwissens ist Teil der geplanten Vereinbarung des Londoner Bürgermeisters, um das TfL-Fachwissen im In- und Ausland zu veräußern, was eine seiner Grundsatzverpflichtungen ist.

Erklärte Ziele

Die Hauptziele des Verkaufs des TfL-Fachwissens zum kontaktlosen Ticketing-System sind:

- Generierung zusätzlicher Einnahmen für TfL, die zur Deckung des vom Londoner Bürgermeister vorgeschlagenen „Einfrierens“ der Fahrpreise für die TfL-Dienstleistungen in den nächsten Jahren investiert werden.
- Förderung einer stärkeren Nutzung des ÖPNV in London, aufgrund der beständigen Fahrpreise in den kommenden vier Jahren (sekundäres Ziel).
- Erhöhung der globalen Interoperabilität durch Austausch von Fachwissen mit anderen Großstädten in der Welt (sekundäres Ziel).
- Ermöglichen einer größeren ÖPNV-Nutzung in anderen Städten, die dieses Ticketing-System einführen (sekundäres Ziel).

[5] https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2016/july/licencing-london-s-contactless-ticketing-system

Vorteile

- Generierung zusätzlicher Einnahmen durch den Verkauf von TfL-Fachwissen und technischem Know-how; Mit den Einnahmen werden die Fahrpreise subventioniert, die so über vier Jahre stabil gehalten werden sollen.
- Steigerung der TfL-Reputation als Innovationstreiber im Bereich kontaktloses Ticketing.
- Der Verkauf von TfL-Fachwissen war Teil einer größeren Initiative des Londoner Bürgermeisters, um Fachwissen im In- und Ausland zu verkaufen.
- Stärkere Nutzung des ÖPNV aufgrund der für vier Jahre beständigen Fahrpreise.
- Förderung einer stärkeren ÖPNV-Nutzung in anderen Städten, die das Londoner kontaktlose Ticketing-Modell anwenden.

Nachteile

- Die gezahlten 15 Millionen Pfund sind eine Einmalzahlung und keine stetige Einkommensquelle. Um die Vorreiterstellung zu behalten, muss TfL also weiter am kontaktlosen Ticketing arbeiten, um auch zukünftig derartige Deals abschließen zu können.
- Fehlende Unterstützung durch die nationale Regierung.
- Wenn andere Städte das Londonder Ticketing-System einführen, könnte London seinen Wettbewerbsvorteil verlieren.

Bewertung

Die Lizensierung des kontaktlosen TfL-Ticketing-Systems zum Einsatz in anderen Städten hat sich als erfolgreicher Weg erwiesen, um zusätzliche Einnahmen zu generieren und um nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsoptionen innerhalb Londons voranzubringen. TfL hat 15 Millionen Pfund durch den Verkauf seines Fachwissens eingenommen, die nun zur Stabilisierung der Fahrpreise bei TfL-Diensten eingesetzt werden. Damit wird einer entscheidenden Verpflichtung des Londoner Bürgermeisters in seinem 4-Jahresplan entsprochen. Obwohl der Deal eine Einmalzahlung war, wird TfL auch von der gestiegenen Reputation profitieren, was das Unternehmen vielleicht in die Lage versetzt, in der Zukunft ähnliche Deals abschließen zu können. Im Gegenzug könnte dies auch helfen, die wirtschaftlichen Bedingungen des Unternehmens zu verbessern.

Fallstudie II: LTA Academy Singapore

Die LTA Academy of Singapore (LTAA - Land Transport Authority Academy) wurde im September 2006 gegründet und gilt als einmalige “Drehscheibe” des weltweiten Wissens im Bereich des städtischen Verkehrs. Das Ziel besteht im Austausch und der Förderung bewährter Methoden in Bezug auf die Steuerung von Verkehrsfragen.[6]

Die Academy übernimmt die folgenden Rollen:

[6] https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/academies/ltaacademy/abtus.html

- Wegbereiter, der praktisches Wissen vermittelt und holistische Lernerfahrungen im Bereich des Stadtverkehrs anbietet. Es werden Programme, Seminare, internationale Konferenzen, Studienaufenthalte sowie Beratungsdienstleistungen durchgeführt.
- Die Academy leitet die Einsatzplanung und Entwicklung des ÖPNV sowie die Entwicklungsstrategien und Programme, um dem Personalbedarf der Branche auf einer langfristigen, nachhaltigen Basis zu entsprechen.

Zielgruppe

Zu den Zielgruppen der LTAA gehören Verkehrsbehörden, die externes Fachwissen oder technisches Know-how suchen.

Technische Spezifikationen

LTAA bietet die folgenden Services:

- Die Academy bietet eine Reihe fachlicher Programme, Seminare, internationale Konferenzen, Studienaufenthalte sowie Beratungsdienstleistungen im Bereich des städtischen Verkehrs an.
- Als Teil der nachhaltigen Verkehrsplanung leitet sie auch die Einsatzplanung und Entwicklung des ÖPNV und stellt Strategien und Programme bereit, um dem Personalbedarf der Branche auf einer langfristigen, nachhaltigen Basis zu entsprechen.
- Die LTAA fokussiert den Wissensaustausch. Akademisches Wissen wird ausgetauscht, wobei gewonnene Erkenntnisse und Fallstudien zum Einsatz kommen. Im Einklang mit dem Ziel, Marktführer in Sachen urbane Verkehrspolitik und Planung zu werden, ist LTAA aktiv eingebunden im Kapazitätsaufbau und treibt strategische Partnerschaften für eine Forschungszusammenarbeit voran.[7]

Erklärte Ziele

Das LTAA-Ziel besteht in der Förderung des Fachwissens, zu Straßen- und Schienenverkehr sowie -mobilität und der Verbreitung ihrer Forschungsergebnisse, um bewährte Methoden auszutauschen.

Vorteile

- Die LTA generiert Einnahmen durch den Verkauf von Fachwissen und technischem Know-how.
- Durch das Wissensmanagement über die LTA Academy vereinigt die Land Transport Authority Singapur institutionelles Wissen, gewonnene Erkenntnisse und Wissen aus Fallstudien. Durch die Vertiefung und Anwendung relevanten und nützlichen Wissens verbessert man auch den eigenen Verkehr und die eigene Mobilität des Stadtstaates.

[7] https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/academies/ltaacademy/abtus.html

- LTA Academy ist zu einer führenden globalen Institution in Sachen Straßen- und Schienenverkehr geworden, die ihr Wissen mit anderen Verkehrsbehörden teilt, indem Fachprogramme, Seminare, internationale Konferenzen sowie der Austausch gewonnener Erkenntnisse durch sowohl interne und externe Trainer organisiert und durchgeführt werden.

Bewertung

LTAA ist ein gutes Beispiel dafür, wie Wissen und Know-how innerhalb einer Organisation gemanagt werden sollte.

Austausch von Fachwissen und technischem Know-how und KMS

Während sich die hier präsentierten Fallstudien auf große, globale Städte beziehen, kann der Verkauf von Fachwissen und Know-how auch zur Generierung von zusätzlichen Einnahmen für Behörden kleiner und mittelgroßer Städte (KMS) genutzt werden. Diese Einnahmen können dann in lokale Verkehrs- und Mobilitätssysteme investiert werden.

KMS können Nutzen aus Netzwerken und Partnerschaften ziehen, die zum Wissensaustausch und zur Kooperation entwickelt wurden. Die Beteiligung an einem Netzwerk zum Wissensaustausch ermöglicht es einer Stadt, sich selbst zu promoten und ihre Attraktivität für private Unternehmen und Touristen zu erhöhen. Dadurch wird auch das Stadtprofil geschärft und die Stadt wird zu einem potenziellen Zielort für Mitarbeiter lokaler Behörden aus anderen Städten, die neue, frische Ideen und Gelegenheiten suchen, ihr Wissen zu erweitern.

Relevanz für KMS

- Der Verkauf von Fachwissen und technischem Know-how oder der Austausch von Wissen mit Hilfe von Netzwerken und Veranstaltungen könnten ein Weg für KMS sein, um zusätzliche Einnahmen zu generieren. Das Mindeste, was man erreichen kann, ist die Stärkung des Stadtprofils unter privaten Unternehmen, anderen Kommunalverwaltungen und der breiten Öffentlichkeit.
- Der Wissensaustausch ist eine gute Möglichkeit für KMS, neue Kontakte mit verschiedenen Interessenvertretern zu schließen und das eigene Netzwerk zu erweitern.
- Lokale Behörden oder öffentliche Verwaltungen brauchen marktfähige Kenntnisse bzw. verwertbares Wissen, das für potenzielle Käufer von Nutzen sein kann oder welches über Netzwerke zum Wissenstransfer geteilt werden kann. Wenn allerdings eine lokale Behörde annimmt, dass sie kein Know-how oder Wissen zum Teilen im Sinne des Fachaustausches hat, könnte die Behörde dennoch von der Teilnahme an Netzwerken zum Wissenstransfer und entsprechenden Veranstaltungen profitieren.
- Um den Wissenstransfer auszuführen bzw. umzusetzen, könnten zusätzliche Ressourcen innerhalb einer Behörde oder Kommunalverwaltung erforderlich sein.

Leitfaden zur Umsetzung

- Die Verkehrsbehörde oder Kommunalverwaltung sollte recherchieren, ob ihr Fachwissen in der Verkehrs- und Mobilitätsbranche marktfähig bzw. vermarktbar ist. Es sollte nach Wissenslücken gesucht werden, die mit dem eigenen in der Behörde verfügbaren Fachwissen und technischen Know-how ausgefüllt werden könnten.
- Die lokale Behörde sollte sicherstellen, dass das von ihnen angebotene Fachwissen und technische Know-how relevant und zweckdienlich ist.
- Um marktfähiges bzw. vermarktbares Fachwissen und technisches Know-how anzubieten, sollte die lokale Behörde über ein umfangreiches und genaues Wissen in dem Bereich verfügen, in dem sie ihr Fachwissen veräußern möchte. Andernfalls wird sie keine Geschäfte abschließen können und vielleicht sogar ihren Ruf schädigen.
- Ein wesentlicher Faktor beim Verkauf von verkehrsbezogenem Fachwissen und technischem Know-how ist der Umgang mit den geistigen Eigentumsrechten bei Innovationen. Es könnte der Fall sein, dass mehr als eine Organisation in die Entwicklung der Innovation eingebunden war. Dieser Aspekt sollte vor dem Verkauf von technischem Know-how berücksichtigt werden.
- Die Preisgestaltung bei Fachwissen und technischem Know-how sollte unter Berücksichtigung des Mehrwerts für den Käufer, dem Preis der Ressourcen, die zur Wissensgenerierung notwendig waren, und dem Preis ähnlich gelagerter Verkäufe in der Industrie erfolgen.
- Der Verkauf von Fachwissen und technischem Know-how sollte in Übereinstimmung mit allen relevanten Rechtsvorschriften und regulatorischen Rahmenbedingungen erfolgen, die in den Ländern der beteiligten Parteien gelten.
- Vertragliche Vereinbarungen sollten wirksam sein und die wirtschaftlichen Interessen beider am Kauf bzw. Verkauf von Fachwissen und technischem Know-how beteiligten Parteien schützen.
- Um einen erfolgreichen Wissenstransfer zu ermöglichen, ist eine gute Strategie hinsichtlich Kommunikation, Engagement und Verbindlichkeit notwendig. Die genaue Auswahl der Kommunikationskanäle ist dabei sehr wichtig.
- Netzwerke und Partnerschaften zum Wissensaustausch sind zu ermitteln, wobei folgende Quellen hilfreich sein können: URBACT[8], EUROCITIES[9], JASPRS Network Knowledge and Learning Centre[10].
- Es sollten Netzwerke und Partnerschaften mit anderen Städten aufgebaut werden, die die eigenen nachhaltigen Mobilitätsziele teilen.
- Es sollte eine Person oder ein Team innerhalb der eigenen Organisation festgelegt werden, die/das verantwortlich für die Erschließung von Möglichkeiten ist und dann auch Führungsaufgaben übernimmt.
- Es ist möglich, dass innerhalb der Institution/der Organisation Veränderungen notwendig werden.

[8] Siehe: http://urbact.eu/urbact-another-paradigm-european-cities
[9] Siehe: http://www.eurocities.eu/eurocities
[10] Siehe: http://www.jaspersnetwork.org/display/HOME/Homepage

Zusammenfassung

Der Verkauf von Fachwissen und technischem Know-how könnte eine effektive Methode zur Generierung von zusätzlichen Einnahmen für Behörden von KMS sein. Dieser Fördermechanismus hat zahlreiche Vorteile, wie die Verbesserung der Organisation des Geschäftsmodells durch die Einführung neuer Unternehmensdienstleistungen und Produkte, die Erweiterung des organisatorischen Netzwerks und von Kooperationen. Zudem lassen sich auch wirtschaftliche Vorteile erzielen. Der Verkauf von Fachwissen und technischem Know-how erfordert profunde Kenntnisse im jeweiligen Fachbereich, ansonsten könnte das Ansehen und der Ruf des Unternehmens Schaden nehmen.

Das Beispiel LTAA Singapur demonstriert, wie eine Organisation institutionelles Wissen, gewonnene Erkenntnisse und Fallstudien in Form von Seminaren, Trainingssessions und internationalen Konferenzen veräußern kann und gleichzeitig neu erworbenes Wissen in die praktische Anwendung bringen und dadurch eigene Vorteile erzielen.

Es könnte jedoch für KMS im Vergleich zu Metropolen wie Singapur oder London weitaus komplizierter werden, einzigartiges Fachwissen anzubieten.

Weitere Informationen

Advances In Transportation Agency Knowledge Management http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/docs/nchrp20-68a_12-04.pdf

Digital Single Market

https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/sharing-and-reuse-open-efficient-and-innovative-public-services

European Interoperability Framework - Implementation Strategy

http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2c2f2554-0faf-11e7-8a35 01aa75ed71a1.0017.02/DOC_3&format=PDF

European Interoperability Framework Report

https://ec.europa.eu/isa2/sites/isa/files/eif_brochure_final.pdf

Commissioners report. TfL

http://content.tfl.gov.uk/board-160203-item05-commissioners-report-v2.pdf

Innovation policy platform. Public sector innovation https://www.innovationpolicyplatform.org/content/public-sector-innovation

LTA Academy https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/academies/ltaacademy/abtus.html

Referenzen

OECD, 2011. Together for Better Public Services: Partnering with Citizens and Civil Society, OECD, ParisOECD (2010), “Measuring innovation in the public sector”, in Measuring Innovation: A New Perspective, OECD Publishing.

OECD, 2012. "Public-sector innovation", in OECD Science, Technology and Industry Outlook 2012, OECD Publishing.

Transport for London, 2018. What are contactless payment cards? Retrieved from: https://tfl.gov.uk/fares-and-payments/contactless/what-are-contactless-payment-cards?intcmp=8610 [Accessed: 27th March 2018].

Zangl, F., Werth, D., and Adam, O., 2005. Providing Pan-European Public Services through an Interoperability Architecture. In *First International Conference on Interoperability of eGovernment Services-eGov INTEROP* (Vol. 5, pp. 23-25).

Jöns, H., Meusburger, P., & Heffernan, M. (Eds.), 2017. *Mobilities of knowledge* (Vol. 10). Springer.

Crevoisier, O., 2016. The economic value of knowledge: Embodied in goods or embedded in cultures? Regional Studies, 50, 189–201.

Anlage C.19 Selling of Land and Property - Verkauf von Grundstücken und Immobilien

Schlüsselmerkmale

- Veräußerung von nicht genutztem staatlichen Grund und Eigentum zur Finanzierung lokaler Transportprogramme.
- Ziel ist die bessere Nutzung von Land und Eigentum im Besitz der öffentlichen Hand, um Einnahmen zu erzielen, die zur Finanzierung von Verkehrs- und Mobilitätsprojekten verwendet werden können.

Kurzbeschreibung

Abbildung 20: Verkauf von Grundstücken und Immobilien

Die Kommunen verfügen über Grund und Boden in öffentlichem Besitz, der in vielen Fällen nicht genutzt wird, insbesondere Brachflächen, die seit Jahren leer stehen. Solche staatlichen Grundstücke und Immobilien können sinnvoll genutzt werden, um Mittel für nachhaltige Verkehrsprojekte zu beschaffen. Dadurch werden nicht nur Einnahmen für Wohnraum und Arbeitsplätze geschaffen und das Wirtschaftswachstum gefördert, auch die laufenden Kosten für die Instandhaltung der nicht genutzten Anlagen werden eingespart.

Hintergrund

Es handelt sich um einen relativ neuen, radikalen Ansatz zur Verwaltung von Land und Eigentum in öffentlichem Besitz. Ziel ist die effizienteste und kostengünstigste Nutzung dieser Vermögenswerte. Es gibt mehrere Vorteile dieser Strategie, darunter eine bessere Verwaltung des Vermögens, ein größeres Angebot an Land für den Wohnungsbau und die Unterstützung nachhaltiger Verkehrs- und Sanierungsprojekte. Ein weiterer sehr wichtiger Vorteil sind besser integrierte öffentliche Dienste und geringere Betriebs- und Instandhaltungskosten für öffentliche Vermögenswerte.

Diese Art der Mittelbeschaffung erfordert effektive Partnerschaften sowie die Zusammenarbeit und Kooperation zwischen öffentlichem und privatem Sektor auf der Grundlage einer gemeinsamen Vision zur Verbesserung der lokalen Gegebenheiten. Sie regt die Gemeinden dazu an, innovative Ideen zu entwickeln, um ihre Ressourcen durch die Zusammenarbeit mit dem privaten Sektor bestmöglich zu nutzen.

Attraktivität des Finanzierungsmechanismus

- Eine zusätzliche Finanzierungsquelle für nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsprojekte

- Lokale Behörden können Einnahmen erzielen, ohne sich auf die nationale Regierung verlassen zu müssen.
- Eine produktivere Nutzung von Land in öffentlichem Besitz bspw. durch die Erschließung von Wohnraum, die Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen und die Finanzierung von Sanierungsprojekten
- Ermutigt die lokalen Behörden, enger mit allen Partnern, einschließlich des gewerblichen Immobilienentwicklungssektors, zusammenzuarbeiten, um die Nutzung von Vermögenswerten im öffentlichen Besitz zu maximieren.

Herausforderungen und Risiken

- Starke politische und öffentliche Unterstützung ist notwendig
- Effektive Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen allen beteiligten Partnern
- Lokale Behörden sind möglicherweise nicht in der Lage, die komplexen Verwaltungsverfahren abzuwickeln, die eine gebührende Sorgfalt und Rechenschaftspflicht erfordern, und sie benötigen möglicherweise die Unterstützung anderer staatlicher Stellen.
- Es könnten Planungs- und Landfragen auftreten, die vor der Veräußerung der Vermögenswerte gelöst werden müssen, und in einigen Fällen muss gegebenenfalls die Zentralregierung einbezogen werden.
- Unsicherheiten in Bezug auf Wirtschaft und Immobilienmarkt bergen Risiken, da die Grundstückswerte in Abhängigkeit von vielen Faktoren stark schwanken können.

Erfolgsbilanz

Beispiele für die erfolgreiche Umsetzung dieses Finanzierungsmechanismus sind:

Transport for London - Als größter Grundbesitzer Londons arbeitet TfL mit verschiedenen lokalen Behörden zusammen, um Land für neue Wohnhäuser und verbesserte lokale Bahnhöfe freizugeben. Eines ihrer Projekte ist der Bahnhofsvorplatz von Kidbrooke, wo TfL in Zusammenarbeit mit einer Wohnungsbaugesellschaft das Bahnhofsgelände saniert, um einen Bauantrag für 619 Häuser und verbesserte Bahnstationen einzureichen.

Das One Public Estate Programm (OPE) - Das One Public Estate Programm begann als innovatives Pilotprogramm im Jahr 2013 mit nur 12 Gemeinderäten und hat sich im Laufe der Zeit auf über 300 Gemeinderäte ausgeweitet, die sich mit der Umgestaltung lokaler Gemeinden und öffentlicher Dienste befassen. Es ist ein nationales Programm, das in Partnerschaft mit der Local Government Association (LGA) und dem Office of Government Property (OGP) durchgeführt wird.

Ziel dieses Programms ist es, öffentliche Vermögenswerte besser zu nutzen, Land für neue Wohnungen freizugeben und Arbeitsplätze zu schaffen. Bisher hat das Programm den Steuerzahlern 24 Millionen Pfund an laufenden Kosten erspart, 5.745 neue Arbeitsplätze geschaffen und Land für die Erschließung von 3.336 neuen Wohnungen freigegeben. Es hat durch eine bessere Nutzung der im öffentlichen Besitz befindlichen Grundstücke und Immobilien zu innovativen Ergebnissen geführt. Ein Beispiel ist die Sanierung des Bahnhofs von Plymouth, was in der Fallstudie im folgenden Abschnitt näher erläutert wird.

Fallstudie: Plymouth Projekt Eisenbahnstation - The One Public Estate Programme (OPE), Vereinigtes Königreich

Obwohl der Bahnhof von Plymouth der drittverkehrsreichste Bahnhof im Südwesten des Landes ist, wurde er seit den 1960er Jahren nicht mehr grundlegend saniert. Gegenwärtig hinterlässt er bei den Fahrgästen einen schlechten Eindruck und erfordert eine umfassende Renovierung.

Der Stadtrat von Plymouth, Network Rail und Great Western Railway haben sich verpflichtet, bei der Umsetzung des Projekts mit der Universität Plymouth zusammenzuarbeiten. In der ersten Phase des Projekts wurden 5 Millionen Pfund von der South West Local Enterprise Partnership und 500.000 Pfund des Cornwall Stadtrates für den Bau eines neuen mehrstöckigen Parkhauses und den Abriss eines bestehenden Parkhauses bereitgestellt. Dies wird zur Schaffung mehrerer Entwicklungsstandorte führen, die Investitionen in das Bahnhofsgebiet anziehen und Mittel für die Zugänglichkeit des Bahnhofs und die Verbesserung des öffentlichen Raums bereitstellen sollen.

Der Stadtrat von Plymouth und Network Rail haben einen ehrgeizigen Masterplan ausgearbeitet, wobei die favorisierte Option von den Hauptakteuren befürwortet wurde. Da der Stadtrat von Plymouth und Network Rail die beiden Standorteigentümer sind, sind sie eine Partnerschaft eingegangen und haben Grundsätze für die Zusammenlegung ihrer Flächen für die Neugestaltung des Bahnhofs vereinbart.

Die OPE-Finanzierung erlaubte die Beauftragung von Fachberatern zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie und eines Businessplans für das neue Parkhaus und die Bereitstellung moderner Parkmöglichkeiten am Bahnhof. In der nächsten Phase wird der Geschäftsentwurf ausgearbeitet, und nach Genehmigung der 5 Millionen Pfund Sterling-Finanzierung wird das neue Parkhaus gebaut. Auf dem alten Parkplatz entsteht auf 11.000 Quadratmetern das Gebäude einer neuen Fakultät der Universität Plymouth. Der Stadtrat von Plymouth und Network Rail planen den Abschluss eines Grundbesitzabkommens und vereinbaren eine Grundstückstransaktion mit der Universität von Plymouth für das vorgeschlagene Fakultätsgebäude und den dazugehörigen öffentlichen Bereich.

Ergebnisse:

- Erschließungsgebiet, das durch den Rückbau des bestehenden Parkplatzes geschaffen wurde
- Hochwertiger öffentlicher Raum, der eine angemessene Atmosphäre für den Bahnhof schafft
- Neue Empfangshalle und Einzelhandelsflächen
- Verbesserte Parkmöglichkeiten für Autos, Busse und Taxis
- Akademische Fakultät der Universität Plymouth

Zielgruppen

In diesem Fall handelt es sich bei den Zielgruppen um Investoren aus dem Privatsektor, wie z.B. gewerbliche Immobilienentwickler, die ihre Kreativität und ihre technischen Fähigkeiten einbringen, um das Beste aus diesen Vermögenswerten zum gegenseitigen Nutzen herauszuholen.

Angestrebte Ziele

Sanierung des Bahnhofsgeländes von Plymouth durch Freigabe des durch den alten Parkplatz belegten Geländes, um einen neues Parkhaus zu bauen, die Bahnhofseinrichtungen zu verbessern und Platz für die akademische Fakultät der Universität Plymouth bereitzustellen.

Vorteile

Abgesehen von den unmittelbaren Ergebnissen der Sanierung werden die Vorteile in den nächsten 10 Jahren folgende sein: ausländische Investitionen in Höhe von £48-£55 Millionen, Senkung der laufenden Kosten um £1,4 Millionen, Schaffung von 920 Arbeitsplätzen und 16.000 Quadratmeter neuer, gemischt genutzter Entwicklungsflächen.

Nachteile

Das Projekt involviert eine Reihe verschiedener Akteure und damit verbundener Arbeitsbereiche. Die Erstellung des Projektplanes und die Identifizierung aller kritischen Pfadelemente und Wechselwirkungen sind kompliziert und mit hohem Aufwand verbunden.

Bewertung

Dieser Finanzierungsmechanismus ist äußerst vorteilhaft, da er den Wert von Vermögenswerten des öffentlichen Sektors freisetzt. In diesem Fall wurde der bestehende Parkplatz abgerissen, um Platz für ein neues modernes Parkhaus, einen verbesserten Bahnhof und Grundstücke für die Universitätsfakultät zu schaffen. Voraussetzung für eine effektive Durchführung des Programms ist eine starke Partnerschaft und Zusammenarbeit.

Relevanz für kleine und mittelgroße Städte

Der Verkauf von Grundstücken und Eigentum in öffentlichem Besitz kann für kleine und mittelgroße Städte eine wichtige Form der Finanzierung von nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekten sein. Die lokalen Behörden behalten eine stärkere Kontrolle über die Ausgaben für eine solche Finanzierung, da diese von ihnen selbst erbracht wird. Durch den Aufbau von Partnerschaften mit gewerblichen Immobilienentwicklern und die Nutzung von deren Fachwissen und technischen Fähigkeiten können Vermögenswerte Einnahmen generieren, die zur Finanzierung nachhaltiger Verkehrsprojekte verwendet werden können.

Eine solche Form des Finanzierungsmechanismus wurde bereits in mittleren bis großen Städten wie Plymouth und London angewendet und funktioniert auch in kleineren Städten.

Leitfaden für die Anwendung

- Es muss ein Rahmen geschaffen werden, um die Richtlinien für die Veräußerung des Gemeindegebiets zu definieren.
- Es sollte ein Konsultationsprozess mit allen Interessengruppen und Vertretern der Öffentlichkeit durchgeführt werden, um die Zustimmung aller beteiligten Parteien zu erhalten.

- Die lokalen Behörden müssen klar und transparent darlegen, wie die Einnahmen verwendet werden sollen.
- Die Kartierung der Vermögenswerte der Kommunalbehörden ist der Schlüssel zur Ermittlung der Möglichkeiten, diese effizienter zu nutzen.
- Die Verkaufsprozesse sollten erleichtert werden, um den Sektor der gewerblichen Immobilienentwicklung zu ermutigen, mit den Kommunalbehörden zusammenzuarbeiten und mehr Investitionen aus dem Privatsektor anzuziehen.
- Durch die Erstellung eines wirksamen Geschäftsplans und die Zusammenarbeit mit den richtigen Entwicklungspartnern kann der beste Wert für die im öffentlichen Besitz befindlichen Grundstücke und Immobilien erzielt werden.
- Schaffung eines starken Governance-Mechanismus und wirksamer Partnerschaften mit allen beteiligten Akteuren.
- Die Zusammenarbeit mit Partnern aus dem öffentlichen Sektor in frühen Projektphasen, um eine gemeinsame Vision zu entwickeln und auf ein gemeinsames Ziel hinzuarbeiten.
- Die Verfügbarkeit von Finanzmitteln zur Unterstützung der Anfangsphasen des Projekts.

Zusammenfassung

Der Verkauf von Land und Eigentum der Kommunalbehörden kann eine praktikable Option sein, um Mittel für nachhaltige Verkehrsprojekte zu generieren. Es ist von entscheidender Bedeutung, die richtigen Entwicklungspartner frühzeitig einzubinden. Mit ihren Fähigkeiten und ihrem Fachwissen können sie dazu beitragen, die Vermögenswerte der Kommunalbehörden so zu nutzen, dass aus diesen effizient Einnahmen generiert werden können.

Kleine und mittelgroße Städte, denen es an Erfahrungen und Kapazitäten im Hinblick auf die rechtlichen und administrativen Prozesse fehlt, könnten von der Zusammenarbeit mit anderen lokalen Behörden profitieren, die über diese Erfahrung verfügen. Möglicherweise wird auch die Unterstützung der Zentralregierung benötigt. Ein Beispiel ist das One Estate Programme (OPE) in Großbritannien, das mit der Zentralregierung, den Kommunalverwaltungen und anderen Partnern des öffentlichen Sektors zusammenarbeitet und den Stadträten praktische und technische Unterstützung bietet, um Projekte mit dem Ziel einer effektiveren Nutzung der Ressourcen umzusetzen.

Wenn sie effektiv eingesetzt wird, kann diese Form der Finanzierung einen beträchtlichen Ertrag generieren und kleinen und mittelgroßen Städten erhebliche Vorteile bieten, nämlich:

- Wirtschaftliches Wachstum schaffen (mehr Wohnraum und Arbeitsplätze)
- Umsetzung nachhaltiger Verkehrsprojekte
- Stärkeres Angebot an integrierten Dienstleistungen
- Senkung der laufenden Kosten der Vermögenswerte

Nützliche Links:

Unlocking the value in public sector assets, February 2017
https://www.local.gov.uk/unlocking-value-public-sector-assets-0 [Accessed 15th March 2019]

Building a movement through partnership, November 2018
https://www.local.gov.uk/building-movement-through-partnership[Accessed 15th March 2019]

Referenzen

One Public Estate Programme, https://www.local.gov.uk/topics/housing-planning-and-homelessness/one-public-estate [Accessed 15th March 2019]

Transport for London (TfL) property development, https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2015/october/tfl-releases-land-for-10-000-homes-across-the-capital [Accessed 15th March 2019]

Plymouth Railway Station Project, https://www.local.gov.uk/transport-plymouth-city-partnership-plymouth-railway-station-project [Accessed 15th March 2019]

One Public Estate: building a movement through partnership 2018, https://www.local.gov.uk/sites/default/files/documents/11.120%20OPE%202018%20prospectus_v13.pdf

Anlage C.20 Grants from Private Foundations and Trusts – Zuwendungen von Privatstiftungen und Trusts

Schlüsselmerkmale

- Zuwendungen von privaten Stiftungen und Trusts sind Gelder, die für einen bestimmten Zweck gewährt werden. Sie sind oft an Ziele und Vorgaben gebunden oder können für ein bestimmtes Projekt zur Verfügung gestellt werden. Es wird erwartet, dass mit den Investitionen im Gegenzug ein öffentliches Interesse verfolgt wird.
- Solche Zuwendungen unterscheiden sich von Zuwendungen der Regierung. Das Geld stammt nicht von Steuerzahlern.
- Private Zuschüsse sind eine Form der "Philanthropie" oder der "privaten Finanzierung im öffentlichen Interesse".
- Oft gibt es strenge Verfahren und Prozesse, die bei der Beantragung von privaten Zuschüssen einzuhalten sind, und es kann einen Wettbewerbsprozess geben, bei dem nur bestimmte Antragsteller Zuschüsse erhalten.
- Zuschüsse von privaten Stiftungen und Trusts können zur Finanzierung innovativer Projekte verwendet werden, die sonst keine Finanzierung erhalten würden.

Kurzbeschreibung

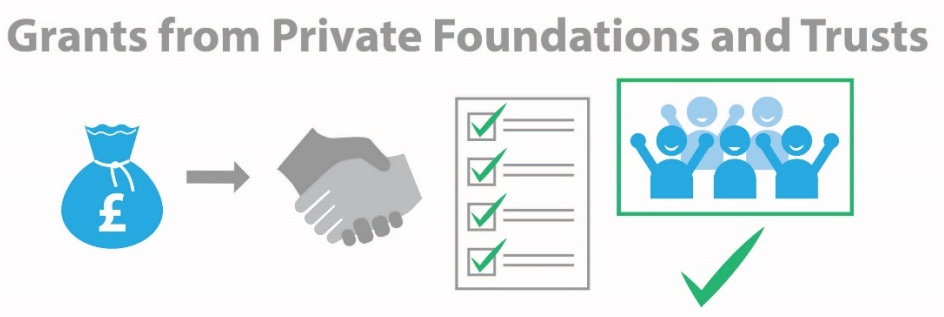


Abbildung 21: Zuwendungen von Privatstiftungen und Treuhandfonds Key Characteristics

Eine Zuwendung ist definiert als eine Geldsumme, die von einer Regierung oder einer anderen Organisation für einen bestimmten Zweck gewährt wird. Ein Zuschuss unterscheidet sich insofern von einem Darlehen, als dass nicht erwartet wird, dass das Geld zurückgezahlt wird. Im Vereinigten Königreich vergeben Stiftungen und Trusts, die Zuschüsse gewähren, jedes Jahr etwa 3,9 Milliarden Pfund in Form von Zuschüssen. Zuschüsse von privaten Trusts und Stiftungen unterscheiden sich von den staatlichen Zuschüssen, da das Geld nicht von Steuerzahlern stammt.

In den meisten Fällen stammen die Mittel der Trusts aus Stiftungen, die von wohlhabenden Einzelpersonen oder Unternehmen gestiftet werden.

Hintergrund

Trusts und Privatstiftungen können unterschiedliche Formen haben, ebenso wie deren Zuwendungen. Einige Trusts unterstützen beliebige Projekte oder Empfängergruppen,

während andere sich auf bestimmte Bereiche konzentrieren (wie die Finanzierung von Kunst, Bildung oder Nachhaltigkeit).

Der Vorteil solcher Stiftungen, die Zuschüsse gewähren, besteht darin, dass sie manchmal Ideen, Innovationen oder Forschungsprojekte finanzieren, die von anderen Geldgebern möglicherweise nicht unterstützt werden. Dabei handelt es sich meistens um eine einmalige Zahlung, die zur Finanzierung kleiner bis mittelgroßer Projekte verwendet werden kann, und es besteht die Möglichkeit, dass, wenn sie etabliert sind und nachweislich funktionieren, eine längerfristige Finanzierung aus anderen Quellen bezogen werden kann.

Zum Teil werden Gelder von den Privatstiftungen und Trusts über Wettbewerbe wie der Bloomberg Mayor's Challenge bereitgestellt, der mit Geldern der Bloomberg Foundation ausgestattet ist. Das Ziel besteht darin, innovative Lösungen für Probleme von Städten zu finden. Im Rahmen des Wettbewerbs werden den erfolgreichen Projekten Zuschüsse für die Verfolgung ihrer Vorschläge gewährt.

Attraktivität des Finanzierungsmechanismus

- Zuschussgelder von privaten Stiftungen und Trusts können für einen bestimmten Zweck bereitgestellt werden, um spezifische und messbare Ziele zu verfolgen.
- Die Zuschüsse können zur Förderung innovativer Ideen eingesetzt werden. Im Falle des Bloomberg Mayor's Challenge wird der Wettbewerb dazu genutzt, Vorschläge zu entwickeln, wobei die Gewinner finanzielle Mittel erhalten. Selbst in den Fällen, in denen Projekten keine Mittel zugesprochen werden, ist das Verfahren für die Erarbeitung innovativer Lösungen nützlich. Die Bewerberstädte können daher später andere alternative Methoden finden, um die für den Wettbewerb geschaffenen Projekte zu finanzieren, so dass das Verfahren in jedem Fall nützlich ist
- Die mit den Zuschüssen verbundenen Berichterstattungsanforderungen sollten im Allgemeinen sicherstellen, dass die Mittel so verwendet werden, wie sie vorgesehen wurden.
- Im Gegensatz zu einem Darlehen müssen Zuschussgelder nicht zurückgezahlt werden und sind in der Regel von der Steuer befreit.
- Bei privaten Zuschüssen gibt es im Gegensatz zu Zuschüssen von der Regierung, bei denen das Geld direkt von den Steuerzahlern kommt, mehr Möglichkeiten zur Übernahme von Risiken. Zuschüsse von privaten Stiftungen und Trusts sind auch weniger abhängig von politischen Interessen.

Herausforderungen und Risiken

- Der Erhalt von Zuschüssen einer privaten Stiftung oder eines Trusts kann ein komplizierter Prozess sein. Anträge erfordern oft die Einhaltung strenger Auswahlkriterien und es kann Einschränkungen hinsichtlich potenzieller Antragsteller geben.
- Zuwendungen können eine umfangreiche Berichterstattung über ihre Verwendung erfordern. Die Forderung nach einer umfangreichen Berichterstattung kann einen hohen Verwaltungsaufwand für die Zuwendungsempfänger bedeuten.

- Zuschüsse von privaten Stiftungen oder Trusts sind im Allgemeinen keine regelmäßige Finanzierungsquelle, sondern in der Regel einmalig. Sobald die Zuschussgelder verwendet wurden, werden etwaige laufende Kosten nicht mehr gedeckt.
- Gewöhnlich gibt es eine Reihe von Antragstellern, die um dieselben Mittel konkurrieren.

Erfolgsbilanz

Zuschüsse von privaten Trusts und Stiftungen zur Finanzierung von Verkehrsprojekten sind nicht sehr verbreitet, und es gibt derzeit nur wenige Fallstudien. In den USA bemühen sich die Stadtverwaltungen um gemeinnützige Zuschüsse zur Verbesserung ihrer Städte und erproben zum Teil wagemutige und innovative Ideen. Ein Beispiel dafür ist das 20-köpfige Grants-Team der Stadt Detroit, eine engagierte Gruppe, die Gelder von großen gemeinnützigen Organisationen wie Bloomberg Philanthropies, JPMorgan Chase, der Kellogg Foundation und der Knight Foundation akquiriert. Die Projekte umfassten ein internes Innovationsteam, das Datenanalysen zur Unterstützung der Entwicklungs- und Erneuerungsprojekte der Stadt einsetzt. Diese Stiftungen spielten eine bemerkenswert große Rolle bei der Rettung der Stadt Detroit vor dem Bankrott nach der Finanzkrise im Jahr 2008.

Ein bekanntes Programm, das in Form eines Wettbewerbs durchgeführt wird, ist die Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge, die den Gewinnerstädten Mittel für die Entwicklung innovativer Ideen zur Verbesserung ihrer Städte zur Verfügung stellt und im folgenden Absatz näher erläutert wird.

Fallstudie: Bloomberg Mayors Challenge

Die Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge ist ein Wettbewerb, der Städte dazu anregt, neue innovative Ideen zur Lösung ihrer größten Probleme zu entwickeln und diese Ideen und Lösungen mit anderen Städten zu teilen. Der Wettbewerb fand 2013 in den USA, 2014 in Europa, 2016 in Lateinamerika und der Karibik statt und wird seit 2018 wieder in den USA durchgeführt.

2018 wurden US-Städte mit mehr als 30.000 Einwohnern zur Teilnahme an diesem Wettbewerb eingeladen. Dabei sollen sie deutlich machen, vor welchen Herausforderungen sie stehen und auf welche innovative Art und Weise sie diese angehen wollen. Die Siegerstädte erhalten bis zu 100.000 Dollar, um ihre Ideen umzusetzen. Ihnen wird auch eine Plattform geboten, auf der Innovationsexperten und Stadtplanungsspezialisten ihr Fachwissen zur Verfügung stellen und auf der die teilnehmenden Städte kooperieren und ihre Ideen austauschen können.

Die Auswahl basiert auf vier Kategorien: Vision; Wirkung; Umsetzung und Übertragbarkeit. Die Mayors Challenge ist eine internationale Initiative zur Verbesserung des Lebens der Bürgerinnen und Bürger auf der ganzen Welt. Dabei geht es vor allem auch um die Anregung des Austauschs von Innovationen, neuen Strategien und Instrumenten, die derzeit in den Städten entwickelt werden.

Die Bloomberg Philanthropies haben einen Bericht (Bringinging Bold Ideas to Life - Mutige Ideen zum Leben erwecken) veröffentlicht, der Informationen darüber enthält, wie die Gewinnerstädte ihre Ideen erfolgreich umgesetzt haben, inklusive der dabei gewonnenen Erkenntnisse, die auch für andere Städte von Bedeutung sein können.

Angestrebte Ziele

Ziel der Bloomberg Mayors Challenge ist die Bereitstellung von Finanzmitteln für städtische Verantwortliche, um neue innovative Ideen zur Lösung der dringendsten Probleme ihrer Städte zu entwickeln und diese mit anderen Städten auf der ganzen Welt zu teilen.

Vorteile

Der Nutzen dieses Wettbewerbs liegt darin, die teilnehmenden Städte zu ermutigen und zu unterstützen, ihre innovative Idee weiterzuentwickeln und sie dazu zu bringen, diese Ideen auch mit Städten weltweit zu teilen.

Nachteile

- Der Wettbewerb ist jeweils auf eine bestimmte Region beschränkt.
- Die innovativen Ideen finden nicht immer den Weg zu konkreten Lösungen für die Umsetzung
- Der Zuschuss reicht möglicherweise nur zur Finanzierung kleiner Projekte aus.

Bewertung

Die Bloomberg Mayors Challenge zeigt, dass private Zuschüsse und Finanzierungen auch eine sehr nützliche Form der Mittelbeschaffung für Investitionen in innovative Ideen für nachhaltigen Verkehr und Mobilität sein können. Sie kann es Städten ermöglichen, neue Ideen zu erforschen und Lösungen zu entwickeln, ohne dem Druck der staatlichen Kontrolle ausgesetzt zu sein, da dieses Geld nicht vom Steuerzahler kommt und es zudem keine politischen Barrieren gibt.

Relevanz für kleine und mittelgroße Städte

Die Gewährung privater Zuschüsse ist für S-M-Städte zulässig und könnte eine sehr nützliche Option sein, um innovative Ideen für nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsprogramme zu entwickeln. Lokale Behörden können diese Finanzierung ohne staatliche Vorschriften verwenden und Projekte finanzieren, die aufgrund des mit ihnen verbundenen Risiken möglicherweise keine finanzielle Förderung erhalten. Die Zuwendungen müssen nicht zurückgezahlt werden.

Die Herausforderung besteht darin, nach geeigneten Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen und diese gezielt einzusetzen, denn es gibt eine Vielzahl von Trusts und privaten Stiftungen, und es ist wichtig, diesbezüglich auf dem Laufenden zu bleiben.

Es lohnt sich auch der Versuch, große kommerzielle Stiftungen zu finden, die bereit sind, Zuwendungen für innovative Projektvorschläge für die nachhaltige Verbesserung von Verkehr und Mobilität in der Region zu gewähren.

Leitfaden für die Implementierung

- Behörden, die für die Finanzierung von ÖPNV-Projekten verantwortlich sind, sollten sich über relevante Websites und Foren zum Thema private Stiftungen und Trusts

auf dem Laufenden halten, um sicherzustellen, dass sie keine Gelegenheit verpassen, sich um Zuschüsse zu bewerben.

- Registrierung auf Websites die Informationen über Zuschüsse von privaten Stiftungen und Trusts bieten.
- Der Finanzierungsmechanismus ist eignet sich vor allem für kleinere innovative Einzelprojekte mit kurzen Projektlaufzeiten.

Zusammenfassung

Private Zuschüsse von Trusts und Stiftungen sind für kleine und mittelgroße Städte sehr gut geeignet, wie insbesondere die Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge zeigt. Im Gegensatz zu staatlichen Zuschüssen, die aus Steuergeldern stammen, gibt es mehr Möglichkeiten, neue und innovative Ideen im Bereich des nachhaltigen Verkehrs auszuprobieren, und zwar ohne große Anforderungen in Hinblick auf die öffentliche Rechenschaftspflicht.

Die Herausforderung liegt in der Suche nach den richtigen Zuschüssen und privaten Stiftungen, die solche Mittel bereitstellen und geneigt sind, innovative Projekte zur Verbesserung der Region zu finanzieren. Wie im Fall der Stadt Detroit geht es darum, ein engagiertes Team zu haben, das vor großen Stiftungen pitchen und die Vorteile des nachhaltigen Verkehrsprojekts präsentieren kann.

Zudem benötigt man qualifiziertes Personal zum Verfassen erfolgreicher Angebote.

Zuschüsse von privaten Stiftungen oder Trusts sind in der Regel eine einmalige Zuwendung und stellen keine zuverlässige Finanzierungsquelle dar. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, dass, sobald das Projekt initiiert wurde und sich als erfolgreich erwiesen hat, weitere Finanzmittel zur Entwicklung der Idee von anderer Seite generiert werden können.

Nützliche Links

Bringing Bold Ideas to Life – Insight from innovators taking part in Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge.

https://mayorschallenge.bloomberg.org/wp-content/uploads/2016/10/report.pdf [Accessed 11th March 2019]

Referenzen

Bloomberg Philanthropies' Mayors Challenge, https://mayorschallenge.bloomberg.org/competition-impact [Accessed 11th March 2019]

When city hall wants a grant: Inside Philanthropy, https://www.insidephilanthropy.com/home/2018/4/9/when-city-hall-wants-a-grant-philanthropys-growing-presence-in-municipal-governments [Accessed 11th March 2019]

Government Funding, http://www.governmenfunding.ork.uk/ content/help-advice/sources-of-funding.aspx [Accessed 11th March 2019]

Anlage C.21 Donations as Part of Consumer Purchases - Spenden bei Verbrauchereinkäufen

- Das Prinzip dieses Finanzierungsmechanismus ist, dass sich Verbraucher bei Einkäufen bereiterklären, einen kleinen zusätzlichen Geldbetrag zu spenden.
- Die Spende kann entweder beim Kauf eines einzelnen Produkts oder als wiederkehrende Spende im Rahmen eines Abonnements erfolgen.

Kurzbeschreibung

Das Ziel dieses Finanzierungsmechanismus ist es, einen kleinen Betrag an zusätzlichen Einnahmen aus jedem Verbraucherkauf zu erzielen. Zu diesem Zweck kann sich ein Käufer, wenn er etwas kauft, bereit erklären, einen kleinen zusätzlichen Geldbetrag zu spenden, der einem bestimmten Zweck zugutekommt.

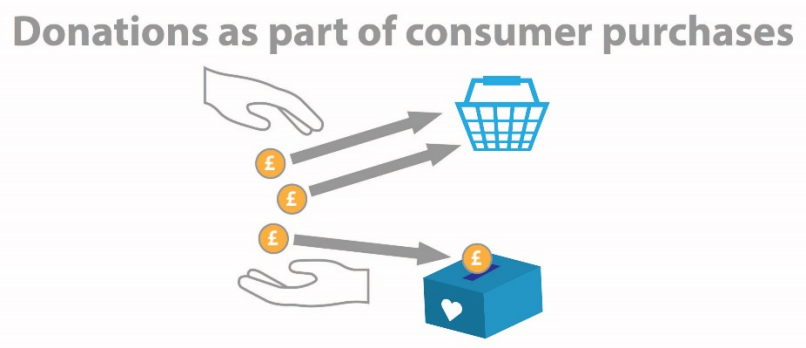


Abbildung 22: Spenden bei Verbrauchereinkäufen

Es gibt zwei Möglichkeiten, wie ein Käufer spenden kann; entweder, wenn er ein einzelnes Produkt kauft, oder als wiederkehrende Spende für einen Abonnementsdienst (z.B. ein Mobilfunkvertrag).

Die Spenden werden mit Hilfe der bestehenden Infrastruktur gesammelt, die vom Dienstleister oder Händler bereitgestellt wird. Im Allgemeinen werden die Spenden über eine unabhängige Stelle verwaltet.

Bisher wurde dieser Finanzierungsmechanismus hauptsächlich dazu verwendet, finanzielle Mittel für internationale Entwicklungsorganisationen oder Wohltätigkeitsorganisationen zu sammeln, er könnte jedoch auch dazu verwendet werden, Mittel für ein bestimmtes lokales Verkehrs- oder Mobilitätsprojekt zu beschaffen.

Hintergrund

Das Sammeln von Geldern über Einkäufe, das auch als Buy to Donate bezeichnet wird, ist eine gängige Form der Mittelbeschaffung. Der Erfolg beruht in hohem Maße auf der Bewerbung der Kampagne und der Hervorhebung des guten Zwecks und des Nutzens. Diese Art des Marketings wird "Cause Marketing" genannt, ein Prinzip, das viele große Unternehmen nutzen, um Geld an Wohltätigkeitsorganisationen zu spenden. Unternehmen wie McDonald's stiften einen bestimmten Betrag aus dem Verkauf jedes Happy Meals und sammeln so Millionen von Dollar für ihre eigene Wohltätigkeitsorganisation, Ronald McDonald House Charities.

In letzter Zeit kommen des Öfteren automatisierte Spendenmöglichkeiten zum Einsatz, wie z.B. die Spende über einen Kartenzahlungsautomaten, bei der es sehr einfach ist, sich für

oder gegen eine Spende zu entscheiden. Eine andere weit verbreitete Methode ist eine Spende im Rahmen eines Online-Einkaufs.

Lokale Behörden, die über diesen Weg Gelder für nachhaltige und Mobilitätsprogramme akquirieren möchten, müssen geeignete Unternehmen/Partner finden, die Erfahrungen in diesem Bereich haben und bereit sind, mit den lokalen Verwaltungen bei der Geldbeschaffung und der Vermarktung der Kampagne zusammenzuarbeiten. Der Erfolg des Programms hängt nicht nur von den gekauften Produkten und Dienstleistungen ab, sondern auch von der wirtschaftlichen Lage der Region. Im Allgemeinen ist es besser, die Spende niedrig zu halten, um mehr Menschen für die Spende zu gewinnen.

Attraktivität des Finanzierungsmechanismus

- Potenzial zur Erzielung beträchtlicher Einnahmen.
- Es gibt einige Beispiele dafür, dass dieser Mechanismus erfolgreich eingesetzt wird und funktioniert.
- Spenden für einen Abonnementsdienst machen die Einnahmen relativ vorhersehbar und leicht zu prognostizieren.
- Dieser Finanzierungsmechanismus ist sowohl politisch als auch gesetzgeberisch leichter umzusetzen als eine Steuer.
- Die mit diesem Finanzierungsmechanismus verbundenen Verwaltungskosten sind gering (etwa 3 bis 10%), da die Spenden unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur gesammelt werden.
- Dieser Finanzierungsmechanismus kann dazu beitragen, das Bewusstsein für nachhaltige Verkehrs- oder Mobilitätsfragen innerhalb einer Stadt zu schärfen.
- Auch für Unternehmen (d.h. Händler oder Dienstleistungsanbieter) kann dieser Mechanismus attraktiv sein, da er ihren Bekanntheitsgrad aufgrund ihrer Verbindung mit öffentlicher Finanzierung erhöhen kann.

Herausforderungen und Risiken

- Es gibt einige Beispiele dafür, wo dieser Finanzierungsmechanismus versagt hat (z.B. MASSIVEGOOD, das Mittel für UNITAID beschafft hat).
- Der Einnahmenstrom kann unvorhersehbar sein, wenn er nicht automatisiert oder nicht optimal genutzt wird.
- Um die Einnahmen zu maximieren, kann eine beträchtliche Investition in die Marketingmaßnahmen erforderlich sein.
- Erfolgreiche Beispiele, in denen dieser Finanzierungsmechanismus umgesetzt wurde, haben keine enormen Einnahmen (in Zehntausenden) erzielt, so dass dieser Finanzierungsmechanismus möglicherweise neben anderen eingesetzt werden muss.
- Der Erfolg des Finanzierungsmechanismus hängt sowohl von der Akzeptanz der Verbraucher als auch der Unternehmen ab.
- Dieser Finanzierungsmechanismus ist anfällig für allgemeine wirtschaftliche Entwicklungen. Konjunkturelle Abschwünge können die Ausgabengewohnheiten der Menschen beeinflussen.

Erfolgsbilanz

Es gibt viele Beispiele für die Mittelbeschaffung durch Verbraucherkäufe. Einige große Unternehmen wie McDonald's, sammeln Geld, indem sie einen bestimmten, meist sehr geringen Betrag, aus dem Verkauf einzelner Produkte spenden. Die Plüschtier-Kampagne von IKEA sammelte bspw. Spenden für Save the Children und UNICEF.

Lokale Behörden, die Gelder für ihre lokalen Nachhaltigkeits- und Mobilitätsprogramme sammeln, müssen idealerweise gezielt Produkte oder Dienstleistungen auswählen, die für den jeweiligen Zweck relevant sind, so dass eine Spende für den Verbraucher dieser Produkte attraktiv ist. Ein Beispiel für eine solche Mittelbeschaffung ist das freiwillige Spendenprogramm auf dem Windmill-Parkplatz in Wimbledon und Putney Commons.

Fallstudie: Freiwilliges Spendenprogramm auf dem Windmill-Parkplatz, Wimbledon und Putney Commons

Wimbledon und Putney Common ist einer der wichtigsten Natur- und Erholungsgebiete Londons inmitten der städtischen Umgebung. Die Wohltätigkeitsorganisation "Conservators" sammelt Geld für den Erhalt des Gebiets. Das gesammelte Geld wird für die Instandhaltung der Gebäude und das tägliche Management, wie Rasenmähen, verwendet. Die Wohltätigkeitsorganisation suchte nach zusätzlichen Möglichkeiten, um Geld für die "Commons" zu sammeln, da die Parkgebühren allein nicht mehr ausreichten.

Im Jahr 2017 wurde eine Anhörung über die Einführung eines freiwilligen Spendenprogramms im Windmühlenpark durchgeführt, um Mittel zur Unterstützung der Instandhaltung und Erhaltung des Parks zu beschaffen. Ab November 2017 wurde das Spendenprogramm versuchsweise für ein Jahr eingeführt. Das System ist rein freiwillig, und Besucher bzw. die Nutzer des Parkplatzes, können selbst entscheiden, ob sie für die Wohltätigkeitsorganisation spenden wollen oder nicht. Alle Spenden werden ausschließlich für den Erhalt des Parks verwendet. Kürzlich wurden auch Zahlungsmöglichkeiten per Mobiltelefon eingeführt.

Zielgruppen

Hauptsächlich die Besucher des Parks, die den Windmill Parkpatz nutzen.

Angestrebte Ziele

Beschaffung von Mitteln für den Unterhalt und die Erhaltung des Wimbledon und Putney Common Erholungsgebiets.

Vorteile

- Seit November 2017 sind durch die Spenden am Parkplatz 4.500 Pfund zusammengekommen, die ausschließlich für die Instandhaltung des Parks verwendet werden.
- Die Initiative hat bei den Besuchern das Bewusstsein dafür geschärft, wie wichtig ihr Beitrag für die Erhaltung des Parks ist.

Nachteile

- Da es sich um eine freiwillige Spende handelt, ist sie keine sehr zuverlässige Quelle, um Mittel für den Park zu generieren.

Bewertung

Das freiwillige Spendenprogramm auf dem Parkplatz war recht erfolgreich, da seit dem Start im November 2017 innerhalb weniger Monate £4.500 gesammelt werden konnten.

Relevanz für kleine und mittelgroße Städte

Ein Finanzierungsmechanismus mit freiwilligen Verbraucherspenden kann eine praktikable Option für kleine und mittelgroße Städte sein, um zumindest einen Teil ihrer Vorhaben im Bereich nachhaltiger Mobilität zu finanzieren. Die Verwaltungsverfahren und die Umsetzung relativ einfach sein, da die bestehende Infrastruktur genutzt wird. Das angewendete Verfahren sollte bequem und ansprechend für die Verbraucher gestaltet werden, z.B. durch automatisierte Zahlmethoden und einfache Entscheidungen für oder gegen die Spende.

Der Erfolg dieses Finanzierungsmechanismus hängt sehr stark davon ab, wie das Anliegen vermarktet wird und ob es von den regionalen Händlern und Dienstleistern unterstützt wird.

Leitfaden für die Implementierung

- Die Kommunalbehörden sollten Zeit darauf verwenden, die am besten geeigneten Händler und Dienstleister zu finden, die die Spenden sammeln. Das Produkt oder die Dienstleistung des Händlers oder Dienstleistungsanbieters sollte für den Zweck der Mittelverwendung relevant sein. Zu den möglichen Händlern und Dienstleistern, die Spenden sammeln, könnten beispielsweise Mobilitätsdienstleiter zählen.
- Lokale Behörden sollten eine unabhängige Stelle damit beauftragen, die Einnahmen zu verwalten.
- Um beträchtliche zusätzliche Einnahmen zu erzielen, sollte der freiwillige Charakter der Spende betont werden.
- Wenn die Kommunalbehörde ein "Opt-in"-System einführen möchte, bei dem ein Käufer der Spende ausdrücklich zustimmen muss, sollte dies für den Käufer bequem und mit geringem Aufwand verbunden sein.
- Ein weiterer Ansatz zur Maximierung der zusätzlichen Einnahmen ist die Verwendung eines automatisierten Spendensystems. Zum Beispiel die Möglichkeit, eine Spende auf einem Kartenzahlungsgerät zu erfassen.
- Der Betrag, den die Verbraucher zusätzlich zum normalen Preis des Produkts oder der Dienstleistung zahlen, sollte auf einem niedrigen Niveau festgelegt werden, damit der Verbraucher nicht abgeschreckt wird.
- Lokale Behörden sollten für die Notwendigkeit der vorgeschlagenen nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsprojekte werben und die Verbraucher genau wissen lassen, wohin ihre Spenden gehen und welche Effekte damit erzielt werden können. Dies könnte durch eine Marketingkampagne geschehen, indem auf der Website der Kommunalbehörde, auf lokalen Facebook-Seiten, in lokalen Zeitungen und Zeitschriften sowie auf Plakaten und Broschüren geworben wird.

- Es ist auch von Vorteil, wenn eine öffentliche Anhörung durchgeführt wird, um herauszufinden, ob die Verbraucher grundsätzlich bereit sind, eine solche freiwillige Spende zu leisten.

Zusammenfassung

Freiwillige Verbraucherspenden können für kleine und mittelgroße Städte eine Option sein, um zusätzliche Einnahmen für ihre Nachhaltigkeits- und Mobilitätsprojekte zu erzielen, allerdings können nur relativ geringe Einnahmen erzielt werden. Zur Maximierung der Einnahmen ist ein umfangreiches Marketing erforderlich, aber die Verwaltungskosten für die Umsetzung halten sich in Grenzen.

Referenzen

Voluntary donation scheme, Windmill Car Park, Wimbledon and Putney Common.

https://www.wpcc.org.uk/latest-news/news/post/91-voluntary-donation-scheme-at-the-windmill-car-park [Accessed19th March 2019].

European Commission, 2005. *A possible contribution based on airline tickets as a new source of financing development: technical reflections in the run up to the UN High Level Event.* Commission Staff Working Paper. Brussels.

Policy Cures (2019) *Innovative Financing Mechanisms for South East Asia. Policy Brief 8: Voluntary Consumer Donations.* Available at: http://policycures.org/downloads/Policy%20Brief%208%20-%20Voluntary%20Consumer%20Contributions.pdf [Accessed 19 March 2019].

UNDP (2012) *Innovative Financing for Development: A New Model for Development Finance?* Available at: http://www.undp.org/content/dam/undp/library/Poverty%20Reduction/Development%20Cooperation%20and%20Finance/InnovativeFinancing_Web%20ver.pdf [Accessed 19 March 2019].