

情况说明书：城市交通融资项目的国家支持机制描述与评估

德国

项目	年份				
	1992	2002	2010	2022	2032
年份					
人口（百万） ^{1 3}	80.62	82.51	81.70	81.32	77.28
居住在城市地区的人口比例 (%) ^{2 3}	73.4 (1990)	75.1 (2000)	73.8	75.3	78.6
人均国内生产总值 (货币单位：美元) ³	无数据	22,850	43,980	无数据	无数据
每 1000 居民汽车拥有量 ⁴	无数据	无数据	510	无数据	664
行政结构	基于议会民主的联邦议会共和制国家				

1. 国家政策

交通发展趋势

德国的城市交通出行结构经历了从步行到私有机动车出行（主要是汽车）的转变。与此相反，自行车和公共交通工具的交通分担率则保持相对的稳定。在最初几年，自行车和公共交通的使用保持相对稳定，但是最近几年，德国大多数城市的自行车出行又开始复苏。从 1996 年到 2006 年，私人汽车的牌照数量增加了 12%。但城乡之间的差异是显而易见的，在人口密集区域汽车的使用量较少（偏向于公共交通和非机动化交通出行）而城市的机动车保有量因为公共交通和非机动化出行设施的完善而显著较小。在过去的 30 年中，日出行的次数没有发生很大的变化，但人均日出行的里程从 1976 年的平均 27 公里增加到了 2002 年的 37 公里，此变化的主要原因是汽车行驶里程的增加。

国家政策

在德国没有单独的“国家城市交通政策”。国家、州/省和地方有各自相应的法律和项目。联邦政府通过不同的法律将地方交通全部都交给联邦州责任。国家政府也向城市和公共交通提供投资（数量由国家法律来控制），这些投资由联邦州分配到城市和乡村地区。年，国家政府向各联邦州提供约 70 亿欧元的资金，用于支持城市交通在各个城市的发展。

对公共交通，国家政府颁布调节公共交通模式需求的法律，并建立了联邦州的一套组织框架。对照一下国家政策我们就会发现，目前在国家制定的各项交通模式中，道路投资享有最大的优先权。

¹ Statistisches Bundesamt

² 联合国

³ 世界银行

⁴ Umweltbundesamt

根据这种责任分工制，在本概览中将以一个联邦州的例子来说明德国的交通政策及其相关的财政举措。此州是北莱茵威斯特法伦，因为它人口众多，是典型的密集型城市。

制度框架

政府层级	机构	角色
第一级	国家交通部	制定和资助国家政策和项目
第二级	联邦州，建筑、生活、城市发展和交通部	负责在本州内的交通运输投资，道路/铁路运输政策的制定。
第三级	当地政府或规划部门	确定项目以及制定当地的城市交通战略。执行项目

区镇的与公共交通有关的角色主要由规划、设计以及组织当地的公共交通组成。当地由区镇政府制定到各个管理部门，以便：

- 引入多运营商的票价系统
- 协调公共交通的供应，并创造一个共同的形象
- 消除低效率的重复线路运营
- 解除不同的运营商的线路运营限制
- Provide attractive PT services to customers 提供有吸引力的公共交通服务

2. 项目的认定与开发

负责公共交通技术项目开发机构	联邦州一次政府全权负责公共交通项目（除非影响到了国家铁路轨道）。规划、设计和组织当地的交通任务通常由各个行政机关负责，以便进行更有效率的合作。
国家层面的财政支持	是的；由 RegionalG 和 GemeindevG 资助的项目资金是通过 NRW 公共交通法的渠道来进行的。
国家层面的技术支持	无

优点	<ul style="list-style-type: none"> ● 来自联邦州的支持保证了政策能够高度满足地方要求。 ● 地方对项目的责任和所有权能够保证对土地的使用和交通规划更为有效地整合，并能够相应地考虑当地的环境和需求 ● 由于联邦州直接负责，而国家政府不参与决策，因此可以减少官僚作风。 ● A very high level of integration has been achieved during the last 50 years. First integrated Transit Association in Germany in the Seventies, since then all
----	--

	agglomerations achieved their full integrated 在过去 50 年，土地的使用和交通规划得到高度整合，70 年代产生了德国首个综合运输协会，自那时起，所有城市密集区都在这方面得到了有效的整合
缺点	<ul style="list-style-type: none"> • No standardized approach to sustainable transport in Germany on national level (need for a Master Plan to reduce competitive subsidies).没有国家层面实现德国可持续发展的标准途径（需要一个总体规划，来降低竞争补贴） • Lack of resources in less wealthier cities.较不富裕城市的资源缺乏 • Adequate long-term planning in the absence of secure funding options not possible.在缺少安全资金选择的情况下，充分的长远规划还不太可能 • Lack of transparency of funding options.缺乏资金选择的透明性 •

3. 基础设施资金筹集

因为城市交通归联邦州政府管理，因此以下的内容以北莱茵韦斯特法伦为例。

项目	北莱茵韦斯特法伦 ÖPNV Gesetz
管理实体	北莱茵威斯特法伦联邦州
目标	<ul style="list-style-type: none"> • 立法以调节交通运输的供应，包括对北莱茵威斯特法伦人民的公共交通运输的供应 • 在可持续的、乘客友好方面改进地方的交通状况
范围	道路、轻轨基础设施、长途巴士站和巴士棚、以及公共交通的交通管理系统（操作控制系统、安装交通信号灯）和新购车辆（巴士）。
适用模式	没有特定的适用模式。它适用于一般的基础设施，对整个州的公共交通系统提供支持。
适用度	北莱茵威斯特法伦州的每一个行政机构都会收到一定比例的资金
授权	年度
授予类型	资金
接受方	行政机构

此外，联邦政府还有一个专门的项目，用来支持城市交通（至 2019 年），但范围有限。

评价过程

联邦州只需对国家政府所提供的资金提供数据。关于其他进一步的评价没有明确规定，因而这仅会在州的个别自主项目中有特例。

评价过程中的重要方面

暂无

出资份额

最大国家出资份额	75%
----------	-----

最小个人参与需求	无
最小地方政府参与需求	无

优点	<ul style="list-style-type: none"> • 各个州的灵活性 • 对资金分配更容易
缺点	<ul style="list-style-type: none"> • Investment in oversized projects due to high funding contribution, such as heavy rail links or Metros for corridors with economically insufficient ridership. 项目投资过大，如重轨链接或者为经济实力较弱的乘客而设的地铁过道设施。

4. 融资操作

因为城市交通归联邦州政府管理，因此以下的内容以北莱茵韦斯特法伦为例。

项目	调整北莱茵韦斯特法伦州的地方公共交通
管理实体	北莱茵韦斯特法伦联邦州
目标	<ul style="list-style-type: none"> • 立法以调节交通运输的供应，包括对北莱茵韦斯特法伦人民的公共交通 • 在可持续的、乘客友好方面改进地方的交通状况
范围	联邦州的区域；资金注入到公共交通建筑的所有者（城市和团体）和公共交通协会本身。
适用模式	地区/偏远地区的轨道交通、轻轨、巴士、地铁等
适用度	北莱茵韦斯特法伦的每一个行政机构
授权	每年
授予类型	资金
接受方	首先是行政机构

评价过程

由于资金是由法律规定，因此目前还没有正式关于某些项目的评价过程。

出资份额

最大国家出资份额	75%
最小个人参与需求	无
最大地方政府参与需求	无

5. 交通资金的特别竞赛

联邦政府定期举行各种不同的竞赛以支持在交通领域的创新。在获得投标后，地区将获得一笔资金用以实施所投标的项目。

“电动车之窗”

管理实体：联邦政府

目标：支持地方投资的发展和电动车的使用

范围：每个资金项目授予 1-2 个州（柏林和布兰登堡，巴登符腾堡州，下萨克森州，巴伐利亚和萨克森州）

适用模式：电动车以及相关的基础设施需求

适用度：对德国所有地区开放申请流程