

„Investitionsrückstand und Investitionsbedarf der Kommunen“

**Tilman Bracher,
Deutsches Institut für Urbanistik**

Die Kernbotschaften des „Least cost transportation planning“ (LCTP)¹ die vom Referenten und anderen vor rund einem Jahrzehnt auch im Auftrag des UBA in mehreren Forschungsprojekten erarbeitet wurden, sind nach wie vor richtig. Verkehr ist teurer als man denkt, und die Kosteneffizienz des Radverkehrs ist evident. Die Höhe der kommunalen Verkehrsausgaben wird unterschätzt, weil ein großer Teil der kommunalen Verkehrsausgaben aus den Haushalten der Gemeinden und den Geschäftsberichten der kommunalen Verkehrsbetriebe nicht unmittelbar als Verkehrsausgaben erkennbar ist, sondern unter anderen Positionen steht. Die kommunalen Ausgaben der öffentlichen Hand für Verkehrsleistungen des nicht motorisierten Verkehrs betragen nur einen Bruchteil des Aufwands für den motorisierten Verkehr.

In der Praxis der meisten Städte haben weder die kommunale Finanzpolitik noch die Verkehrsplanung darauf reagiert. Bei den kommunalen Haushältern stehen die Beschaffung von Zuwendungen und Finanzierungskonzepte für Neu- und Ausbauprogramme im Vordergrund. Praxis der Verkehrsplanung in den meisten Kommunen ist – trotz der auf Nachhaltigkeit und Verkehrsvermeidung in Verkehrsentwicklungsplänen und kommunalpolitischen Leitbildern gesetzten Akzente - die parallele Förderung aller Verkehrsträger.

Wie gering der finanzielle Handlungsspielraum zum Umsteuern im Bereich der kommunalen Verkehrspolitik ist, wird an den Ergebnissen der aktuellen Bedarfsschätzung für die Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden deutlich².

Die für 2006-2020 vorgenommene Schätzung umfasst Nachholbedarf, Erweiterungsbedarf, und den Ersatzbedarf der vorhandenen Infrastruktur. Einbezogen wurden dabei nur die Investitionen in kommunaler Trägerschaft, also weder Bundes- noch Landesstraßen, und auch keine Regional- und S-Bahnen.

Das zugrunde gelegte Szenario einer ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltigen Verkehrsentwicklung³ berücksichtigt überproportional steigende Preise für Verkehrsgüter, eine Rückwanderung von Land in die Stadt, die Wanderungsbewegung vom Osten in den Westen, die Überalterung der Gesellschaft und weiterhin Wirtschaftswachstum von rund 1,4 % p.a.

Der Schwerpunkt des Investitionsbedarfs liegt in der Erneuerung der ab Mitte der 60iger-großzügig ausgebauten Straßen, Brücken und Tunnel, die in den kommenden Jahren „abgängig“ sind. Unter Berücksichtigung der bisherigen Erhaltungsmaßnahmen ergibt sich ein jährlicher Erneuerungsbedarf im Umfang von rund fünf Mrd. Euro im Straßenwesen und 1,5 Mrd. Euro beim ÖPNV.

¹ Möglichkeiten der Umweltentlastung und Kostenreduzierung im Verkehr durch Verkehrsplanung – mit Leitfaden für die LCTP-Anwendung in Kommunen – von T. Bracher, Th. Backes, A. Uricher, UBA-Texte 23/02 (2002)

² Investitionsrückstand und Investitionsbedarf der Kommunen, von M. Reidenbach, T. Bracher u.a., Edition Difu Bd. 4 (2008)

³ Mobilität 2050. Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050. Von S. Oeltze, T. Bracher u.a., Edition Difu Bd. 1 (2007)

Weil die Verkehrsnachfrage über kurz oder lang abnehmen wird, gibt es kaum noch Erweiterungsbedarf. Aber für die im Zuge der Reurbanisierung der Städte erforderliche Umgestaltung der Städte und für und die Aufgabe, die Potenziale des nicht motorisierten Verkehrs offensiv zu erschließen, sind weitere Investitionen erforderlich, ebenso für Erweiterungsmaßnahmen im ÖPNV, beispielsweise zur Integration von Regionalbahnen in den innerstädtischen Verkehr (Regional-, Stadtbahn), und zum Abbau von Überlastungen.

Der heutige Umfang der Verkehrsinfrastruktur hat zu einer strukturellen Finanzlücke geführt, die sich durch die Kommunen nicht mehr schließen lässt, weil konkurrierende kommunale Aufgaben (Schule, Gesundheit) wichtiger geworden sind, und es keine neuen ergiebige Finanzierungsquellen gibt. Es gibt zwar preiswerte Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements, aber kaputte Straßen eignen sich nicht zum Rad fahren, und der ÖPNV funktioniert mit gesperrten oder verkommenen Tunnelanlagen nicht. Letztendlich sind und bleiben die investiven Handlungsspielräume der Kommunen zum Umsteuern der Verkehrspolitik gering.

Eine auch an den Klimaschutzziele orientierte strategische Verkehrspolitik muss berücksichtigen, dass Verkehr langfristig finanzierbar bleibt. Neben der Reduzierung der Verkehrsnachfrage durch effiziente Raumstrukturen und der Förderung des Umstiegs auf Fahrrad und Füße geht es um einen intelligenten Umbau des ÖPNV, und um einen bezahlbaren Umfang an Straßen.

Die Nachhaltigkeit des Verkehrssystems hängt auch von einem zukunftsfähigen Finanzierungsmodell ab. Dazu sollten geschlossene Finanzkreisläufe etabliert und neue Quellen (z.B. eine Nahverkehrsabgabe oder eine allgemeine Straßenbenutzungsgebühr) erschlossen werden, und die Kommunen sollten von einzelnen Haushaltsentscheidungen und Projektzuwendungen von den Bundesländern (oder vom Bund) unabhängiger werden.