



Was geben Kommunen für Mobilität aus – Das Beispiel Stuttgart

ADAC-Fachveranstaltung „Erhaltung und Finanzierung kommunaler Straßen“

Dipl.-Wi.-Ing. Stefan Tritschler

Was geben Kommunen für Mobilität aus?

Durch die traditionelle Gliederung der kommunalen Haushalte in Einzelpläne sind Ausgaben und Einnahmen der Querschnittsaufgabe Verkehr nicht an einer Stelle gebündelt.

Um zur Kostenwahrheit beim Thema Verkehr beizutragen, wurden am Beispiel der Jahre 2001 bis 2004 alle verkehrsrelevanten Zahlungsströme der Landeshauptstadt Stuttgart ermittelt, analysiert und nach Verkehrsträgern zusammengefasst. Dabei wurde unterschieden in

- Fußgänger
- Radverkehr
- Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Lkw, Krad)
- Öffentlicher Verkehr (Bus, Straßenbahn, Stadtbahn, Eisenbahn)

Die Ermittlung der Kosten des Öffentlichen Verkehrs nur auf Grund der städtischen Jahresrechnungen wäre unvollständig, daher wurden auch Zahlen der kommunalen Verkehrsbetriebe mit einbezogen.

Verkehrsausgaben im Kommunalhaushalt

Der Einzelplan 6 eines städtischen Haushaltes enthält die meisten offensichtlich verkehrsrelevante Abschnitte:

- 63 Gemeindestraßen
- 65 Kreisstraßen
- 66 Bundes- und Landesstraßen
- 68 Einrichtungen für den ruhenden Verkehr

Allerdings finden sich auch Ausgaben (und Einnahmen), in anderen Einzelplänen. So werden im Einzelplan 6 nur

- ca. **55 %** aller Ausgaben und
- ca. **25 %** aller Einnahmen

aufgeführt, die durch den Verkehr verursacht werden.

Wo finden sich nun die restlichen Einnahmen und Ausgaben?

Zahlungen außerhalb des Einzelplan 6

Unterabschnitte 1000 "Polizei"
und 1100 "Öffentliche Ordnung"

- Einnahmen durch Bußgelder und Verwaltungsgebühren
- Ausgaben für Verkehrsüberwachung, Verkehrsverwaltung und Kfz-Meldewesen



Unterabschnitt 5810
"Grünanlagen"

- Ausgaben für das Grün an Straßen sowie für Fuß- und Radwege
- Fuß- und Radwege in Parkanlagen



Zahlungen außerhalb des Einzelplan 6

Unterabschnitte 7000 "Stadtentwässerung"
und 7200 "Abfallentsorgung"

- Ausgaben für die Entwässerung und für die Entsorgung von Abfällen von Verkehrsflächen



Unterabschnitte 8200 "Verkehrsunternehmen"
und 8300 "Kombinierte Versorgungs- und Verkehrsunternehmen"

- Ausgaben für Verkehrsunternehmen mit städtischer Beteiligung (z. B. Nahverkehrsunternehmen, aber auch Flughäfen und Häfen)



➔ Dieses Wissen kann im Zuge der Einführung der Doppik bei der Definition von **Produkthaushalten** genutzt werden.

Unterscheidung nach Verkehrsträgern

Die Zahlungsströme wurden im nächsten Schritt den verschiedenen Verkehrsträgern zugeordnet. Falls diese nicht vollständig einem bestimmten Verkehrsträger zugeordnet werden konnten, wurde eine sachgerechte Zerlegung der Gesamtsumme vorgenommen.

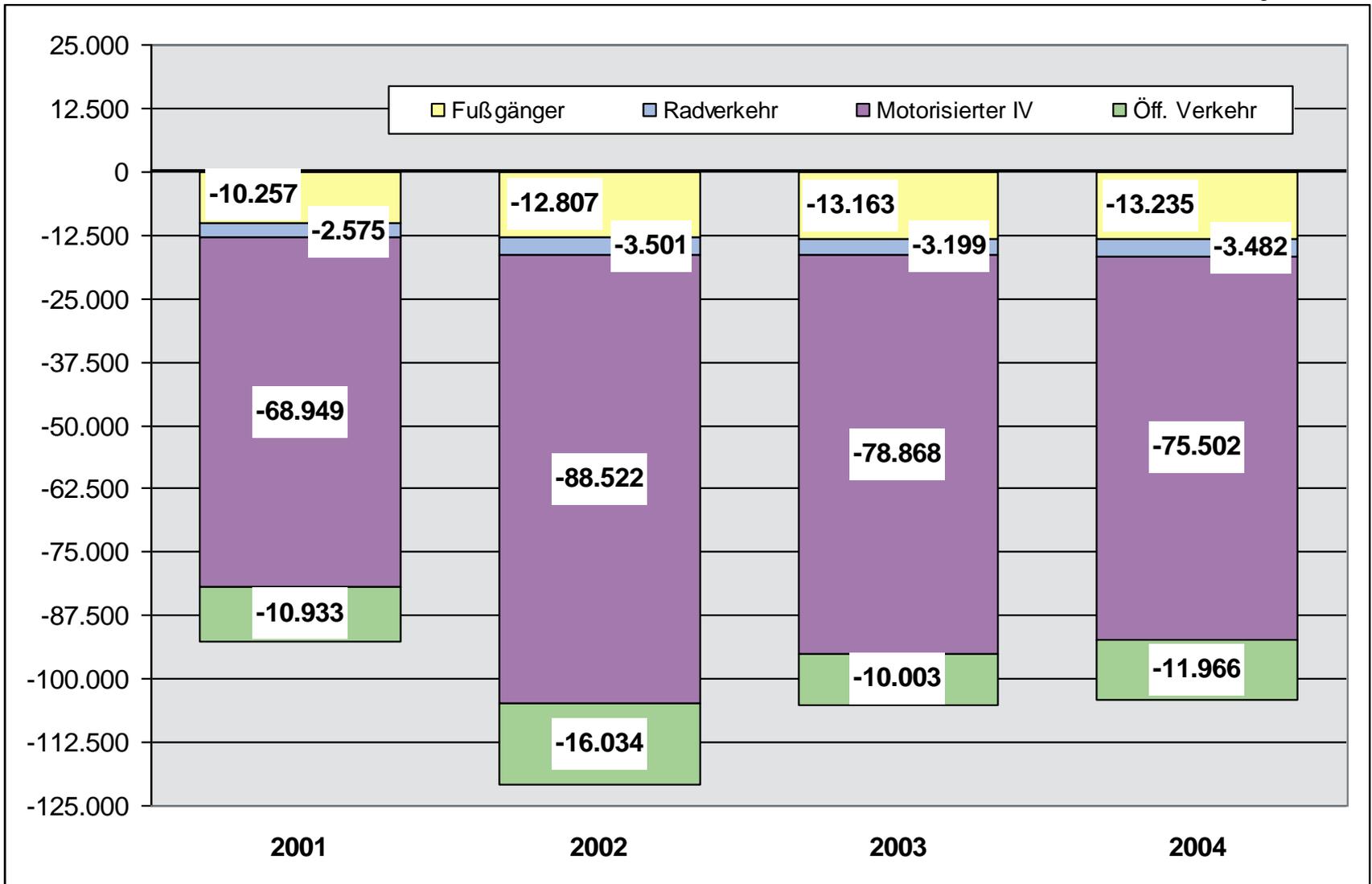
Beispiel

Der Anteil der Ausgaben für den MIV beträgt in den Unterabschnitten 6300 (Gemeindestraßen) und 6600 (Bundesstraßen) des VWH laut Auskunft der zuständigen Ämter ca. 70 % der Personalausgaben und ca. 90 % der Sachausgaben.

Die restlichen Ausgaben sind demnach auf Fußgänger, Radverkehr und den öffentlichen Verkehr zu verteilen. Dazu wurde nach Diskussion mit den Ämtern das Verhältnis der Untergruppierungen „Unterhaltung von ...“ (Haushaltsstellen 1.6600.5100.000 bis 1.6600.5150.000 bzw. 1.6300.5100.000 bis 1.6300.5150.000) als Verteilungsschlüssel gewählt.

Ausgabenüberschüsse nach Verkehrsträger

Alle Angaben in T€



Auswertung der Jahresrechnungen

Durch die Auswertung der Jahresrechnungen (anstelle der Haushaltsansätze) ergeben sich teilweise erhebliche **Schwankungen** der Werte im Betrachtungszeitraum. Dies erklärt sich u. a. durch die teilweise verzögerte Erstattung von Ausgaben. So entstehen die Ausgaben für eine Baumaßnahme oft in einem Jahr, während die Zuweisungen vom Land oder vom Bund erst im nächsten oder übernächsten Jahr zahlungswirksam werden.

Die auf den ersten Blick unerwartet hohen Ausgabenüberschüsse im **Fuß- und Radverkehr** entstanden nicht nur bei separaten Maßnahmen (z. B. neue Fuß- oder Radwege), sondern vor allem bei Erhaltung und Unterhalt sowie bei großen Bauvorhaben, bei denen neben der Straße auch Fuß- und/oder Radwege neu angelegt oder verbessert wurden.



Integration der SSB

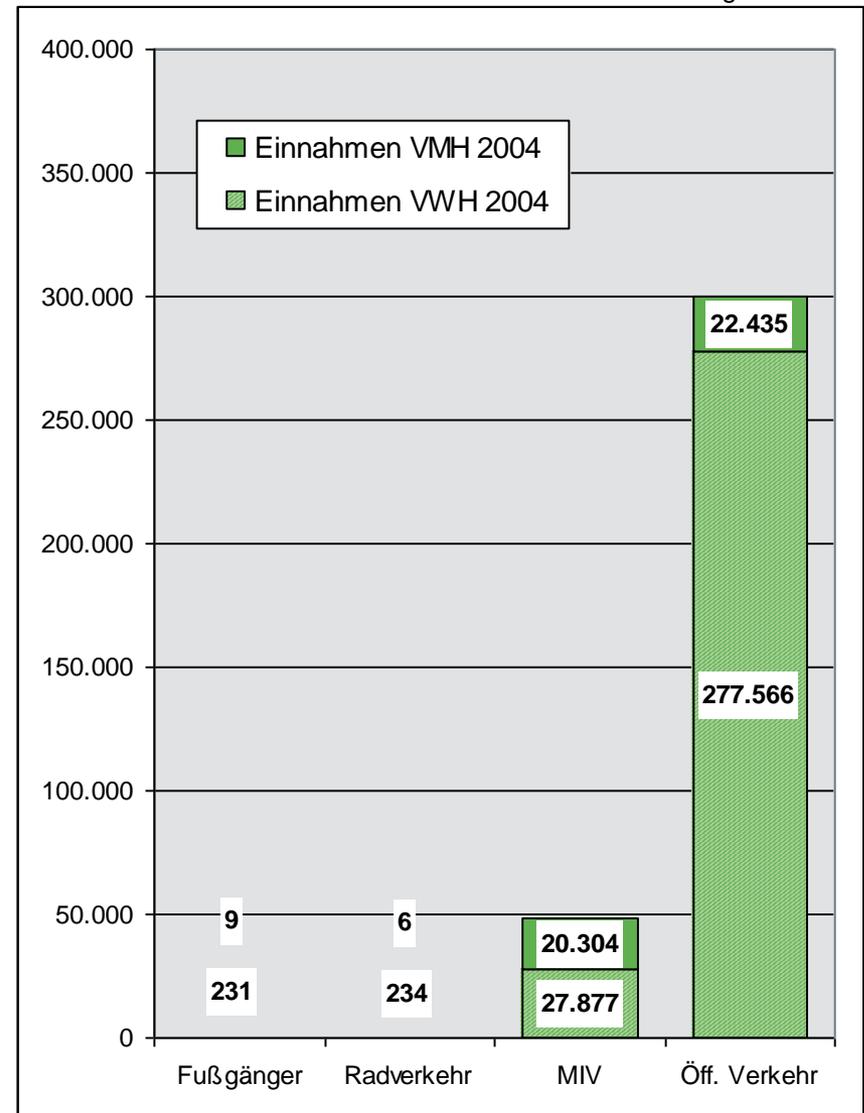
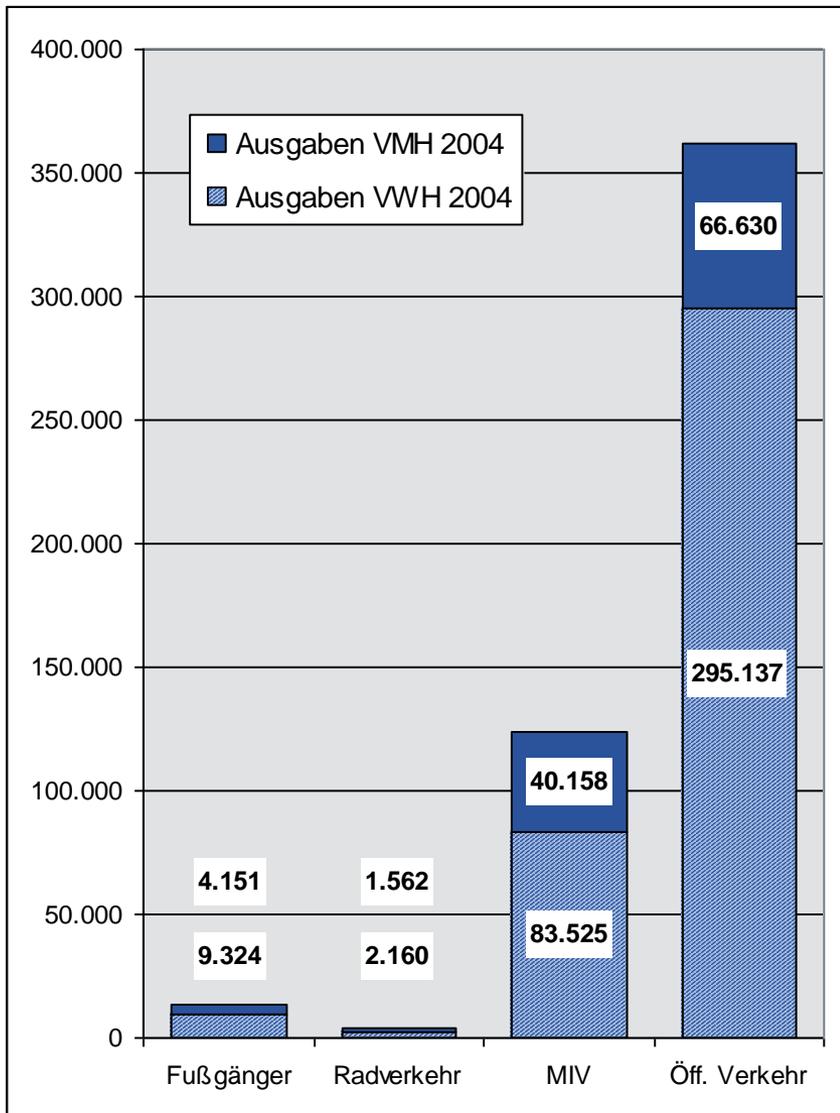
Für eine vollständige Zusammenstellung aller Ausgaben und Einnahmen sind neben der Kommune selbst auch die Zahlungsströme relevanter städtischer Unternehmen mit einzubeziehen, um den öffentlichen Verkehr vollständig abbilden zu können. Im Falle von Stuttgart betrifft dies insbesondere das Nahverkehrsunternehmen SSB AG.

Um die SSB in die Betrachtung des Haushalts zu integrieren, wurden deren Bilanzzahlen so umgerechnet, wie die SSB als städtisches Amt hätte buchen müsste. Diese **Umrechnung aus der Doppik in die Kameralistik** wurde aus der SSB-Spartenrechnung heraus vorgenommen. Da diese nur alle zwei Jahre durchgeführt wird, standen nur die Zahlen für 2002 und 2004 zur Verfügung.

	Einnahmen 2002	Ausgaben 2002	Einnahmen 2004	Ausgaben 2004
Fiktiver SSB-Verwaltungshaushalt	216,6 Mio. €	224,2 Mio. €	211,7 Mio. €	220,7 Mio. €
Fiktiver SSB-Vermögenshaushalt	28,5 Mio. €	65,7 Mio. €	22,3 Mio. €	63,1 Mio. €
Ausgabenüberschuss Gesamt		44,8 Mio. €		49,8 Mio. €

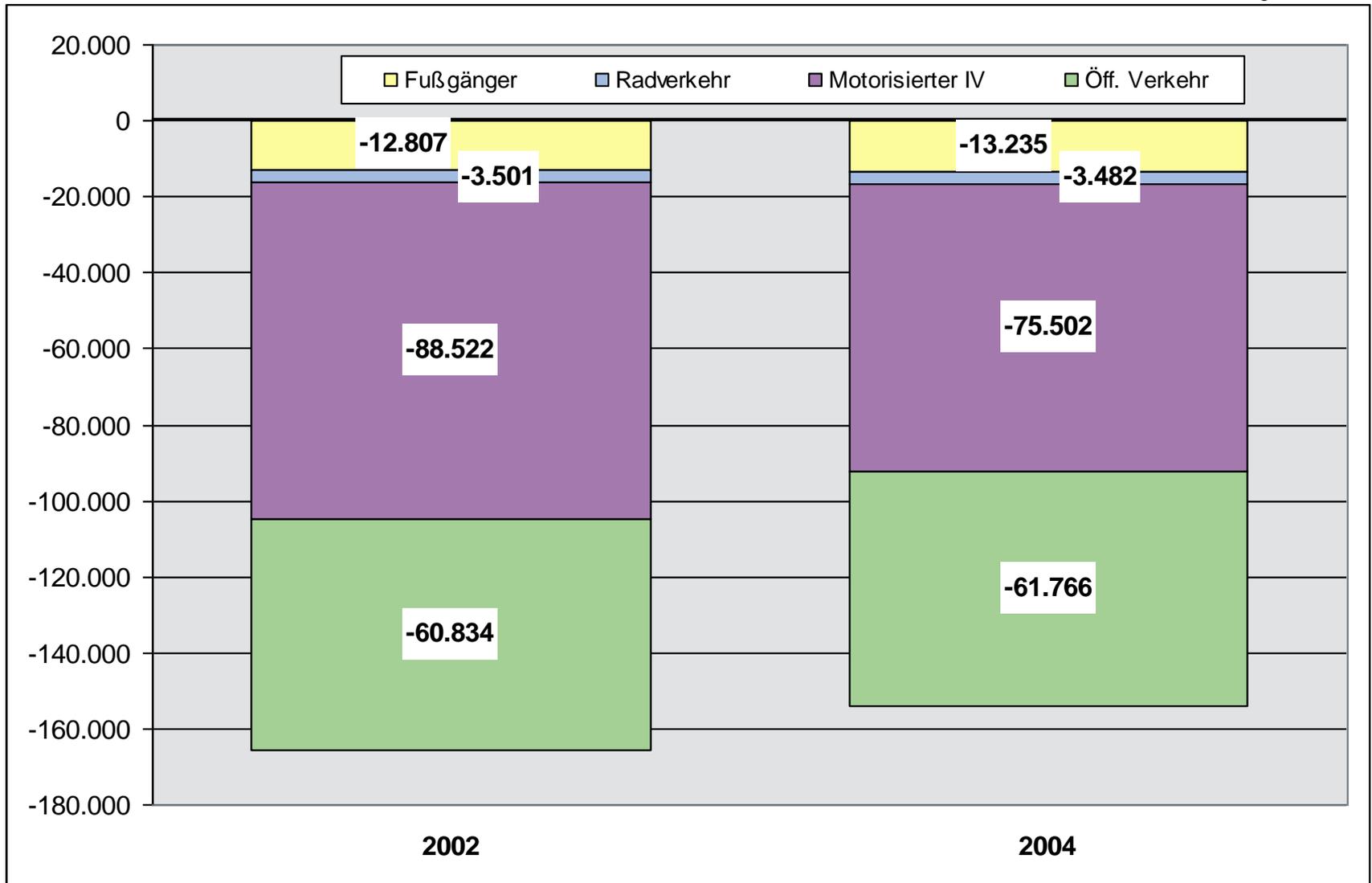
Zahlungsströme inklusive SSB

Alle Angaben in T€



Ausgabenüberschüsse inklusive SSB

Alle Angaben in T€



Ergebnisse

Der Vergleich der Verkehrsträger zeigte, dass die Ausgaben für alle Verkehrsträger größer als die Einnahmen waren. Entsprechend dem deutlich höheren Gesamtvolumen der Einnahmen und Ausgaben ist auch der **Ausgabenüberschuss** beim motorisierten Individualverkehr und beim öffentlichen Verkehr (bei Berücksichtigung der SSB) höher als beim Fuß- und Radverkehr.

Für das Jahr 2004 ergaben sich folgende Ausgabenüberschüsse:

- Fußgänger: 13,2 Mio. €
- Radverkehr: 3,5 Mio. €
- Motorisierter Individualverkehr: 75,5 Mio. €
- Öffentlicher Verkehr: 61,8 Mio. €

Betrachtung aus Sicht der Bürger

Die Landeshauptstadt Stuttgart gibt zwar deutlich mehr Geld für den Verkehr aus, als sie im Verkehrsbereich einnimmt, dies ist aber nicht damit gleichzusetzen, dass die Stuttgarter Bürger zu wenig verkehrsbezogene Zahlungen an die öffentliche Hand leisten.

Bei einer Betrachtung aus Sicht der Bürger sind neben den Zahlungen an die Stadt (z. B. Gebühren, Fahrgelderlöse, Bußgelder) in erster Linie die Mineralöl- und die Kfz-Steuern sowie ein verkehrsbezogener Teil der Umsatzsteuer zu berücksichtigen. Für Stuttgart ergeben sich folgende Werte:

- Kraftfahrzeugsteuer: ca. 65 Mio. €
- Mineralölsteuer: ca. 200 Mio. €
- Umsatzsteuer: ca. 235 Mio. €

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Diese ca. 500 Mio. € werden nur zu einem kleinen Teil für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt:

- Über Fördermittel für Verkehrsprojekte (z. B. GVFG/EntflechtG) fließen Gelder wieder zurück in die Stadt
- Übergeordnete Maßnahmen (z. B. überörtlicher Straßenbau, Eisenbahn, ÖPNV ...) nutzen dem Stuttgarter Bürger auch außerhalb seiner Stadt

Dem Non-Affektationsprinzip folgend, dient der weitaus größte Teil der verkehrsbezogenen Steuereinnahmen der allgemeinen Haushaltsdeckung.

Als Fazit stellt sich damit die entscheidende Frage, wie die Kommunen unter schwieriger werdenden Rahmenbedingungen zukünftig die Ausgabenüberschüsse im Verkehrsbereich decken können...



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

Dipl.-Wi.-Ing. Stefan Tritschler, Geschäftsführer

Anschrift: Torstraße 20, 70173 Stuttgart

Telefon: 0711 894602-0, Telefax: 0711 894602-49

E-mail: post@vwi-stuttgart.de

Homepage: www.vwi-stuttgart.de