

Versteckte Kosten des städtischen Autoverkehrs

**Öffentliche Gelder für den
privaten Verkehr**



Funded by the
European Commission,
Directorate General
for Environment

Versteckte Kosten des städtischen Autoverkehrs

Öffentliche Gelder für den privaten Verkehr

Jahr für Jahr beschert der Autoverkehr den Kommunen hohe Kosten. Allein deutsche Städte geben schätzungsweise 15 Milliarden Euro pro Jahr dafür aus. Aber nur 15 bis 45 Prozent dieser Ausgaben sind durch Einnahmen, wie z. B. Parkgebühren oder Finanzmittel von Bund und Ländern, gedeckt. Umgelegt auf die Einwohner entsprechen die ungedeckten Kosten etwa 100 bis 150 Euro pro Kopf. Dabei werden die Kosten des Autoverkehrs weder genau erfasst noch entsprechend zugeordnet.



Im Gegensatz dazu addieren die Haushälter Ausgaben für den Öffentlichen Verkehr gesondert auf, so dass dieser schnell defizitär erscheint und zu unangemessenen Mittelkürzungen einlädt. Untersuchungen aus anderen europäischen Städten zeigen vergleichbare Ergebnisse. In der österreichischen Stadt Graz beispielsweise sind die Gesamtausgaben für den Autoverkehr etwa doppelt so hoch wie für den Öffentlichen Personennahverkehr.

Es ist inzwischen zunehmend Konsens, dass öffentliche Gelder verstärkt für nachhaltige Aktivitäten ausgegeben werden sollen. Den Autoverkehr zu subventionieren lässt jedoch eher das Gegenteil vermuten. Um Licht ins Dunkel zu bringen, wurden im Rahmen des EU-Projekts „SIPTRAM – Sustainability in the Public Urban Transport Market“ kommunale Haushaltspläne untersucht und analysiert. Diese Veröffentlichung ergündet, was hinter den Zahlen steht und was daraus gefolgert werden kann.

Stadtverkehr: Zeit zum Umsteuern

Seit Jahren leiden Städte unter den Folgen des Autoverkehrs: Staus, Lärm und Abgase. Der Kraftfahrzeugverkehr trägt nicht nur zum Treibhauseffekt bei, sondern er ist eine der Hauptquellen für den Ausstoß von Feinstaub (PM 10). Dieser Umstand ist besonders bedeutsam, da seit Anfang 2005 mit Inkrafttreten der EU-Luftqualitätsrichtlinie verschärfte Grenzwerte für Feinstaub gelten. Bereits nach wenigen Monaten haben zahlreiche Städte in Europa diesen Grenzwert überschritten und vielerorts werden Maßnahmen diskutiert, wie die Grenzwerte künftig eingehalten werden können. Ab 2010 droht weiteres „Ungemach“: Dann gelten auch verschärfte Grenzwerte für Stickoxide.

Auf der anderen Seite sichert der Öffentliche Nahverkehr die Funktionsfähigkeit von Städten. Außerdem bieten Bus und Bahn insbesondere für ältere und jüngere Menschen oftmals die einzige Möglichkeit der Fortbewegung. Durch einen attraktiveren und leistungsfähigeren ÖPNV können die verkehrlichen Belastungen verringert werden, indem ein großer Teil des Verkehrszuwachses auf den weniger umweltbelastenden ÖPNV verlagert wird. Aus Umweltschutzsicht besteht deshalb ein erhebliches Interesse daran, den bestehenden ÖPNV nicht nur zu sichern, sondern auch zu verbessern und auszubauen. Die Förderung des Umweltverbundes – öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fußverkehr – verbunden mit einer Reduzierung des Autoverkehrs –, ist daher die wichtigste Strategie für die Schaffung einer lebenswerten städtischen Umwelt.

Finanzierung des ÖPNV

Angesichts knapper öffentlicher Kassen in den meisten europäischen Städten werden Mittelzuweisungen für den ÖPNV zunehmend in Frage gestellt. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der städtischen Umwelt müsste der ÖPNV allerdings jährlich um zwei Prozent zunehmen, was auch höhere Investitionen bedeuten könnte. Ein Blick in verschiedene Städte zeigt deutliche Unterschiede bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV. Während beispielsweise die Fahrgastzahlen in Bologna, Lissabon und Newcastle in den letzten Jahren jährlich um drei Prozent gesunken sind, sind sie in Köln und Straßburg um mehr als vier Prozent gestiegen.

In den meisten europäischen Ländern wird der ÖPNV traditionell durch kommunale Unternehmen im Rahmen der Daseinsvorsorge erbracht, um ein gewisses Maß an Mobilität für alle Bürger zu gewährleisten. Der städtische Nahverkehr hat sich allerdings von einem einstmals profitablen Geschäftszweig mit hohem

Verkehrsanteil zu einem Verlustbringer mit vielerorts nur noch geringem Anteil entwickelt. Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen benötigt der ÖPNV auch in Zukunft enorme öffentliche Finanzmittel. Daher ist es an der Zeit, die bisherige Praxis der ÖPNV-Gestaltung und -finanzierung grundlegend zu ändern.

Versteckte Kosten des Autoverkehrs – Der Ansatz

Öffentliche Gelder werden nicht nur für den ÖPNV ausgegeben. Erhebliche Mittel werden für den Autoverkehr aufgewandt. Gleichzeitig tragen Autofahrer durch Steuern und Parkgebühren zur Finanzierung bei. In der vorliegenden Untersuchung wird die Differenz zwischen öffentlichen Ausgaben und öffentlichen Einnahmen des Autoverkehrs als Subvention abgegrenzt. Da sich die Untersuchung ausschließlich auf städtische Verwaltungseinheiten und deren Entscheidungen bezieht, werden nur die Geldtransfers betrachtet, die direkt von der Stadtverwaltung ausgegeben bzw. eingenommen werden. Nicht berücksichtigt sind die externen Kosten und Nutzen des Autoverkehrs.

Eine Million hier, eine Million dort – wie viel Geld geben Stadtverwaltungen aus?

Die Ausgaben öffentlicher Verwaltungen für den Autoverkehr werden zumeist mit dem Bau von Straßen assoziiert. Gerade beim Autoverkehr gibt es jedoch neben den Mitteln für Straßenbau und -unterhalt eine ganze Reihe versteckter Kosten. Die höchsten Ausgaben entfallen dabei auf den Unterhalt und Bau von Parkplätzen sowie auf die Straßenreinigung, Straßenbeleuchtung und Straßenentwässerung. Darüber hinaus sind erhebliche Mehraufwendungen bei Feuerwehr, Polizei, Wirtschaftsförderung, Grünflächenämtern und städtischen Bauhöfen durch den Autoverkehr bedingt. Es muss jedoch beachtet werden, dass diese Kosten nicht zu 100 Prozent dem Autoverkehr zugerechnet wer-

den können. Es ist daher notwendig, Ausgaben, die auch anderen Verkehrsarten zugute kommen, bei der Betrachtung der Kosten für den Autoverkehr zu trennen. Da die meisten städtischen Haushaltspläne eine solche differenzierte Analyse nicht zulassen, müssen die Ausgaben für andere Verkehrsarten abgeschätzt werden. Für Straßen lässt sich beispielsweise auf Grundlage der räumlichen und zeitlichen Flächeninanspruchnahme und dem Grad der Abnutzung ableiten, dass die Ausgaben zu 80 bis 90 Prozent dem Autoverkehr zuzuordnen sind, während der Anteil anderer Verkehrsmittel bei rund zehn Prozent liegt.

In der folgenden Übersicht sind die Kennzahlen von zwölf deutschen Städten zusammengestellt, die sich – soweit möglich – aus den kommunalen Haushalten ableiten lassen. Da die Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten der lokalen Verwaltungen hier sehr ähnlich sind, können die Angaben für die einzelnen Städte gut miteinander verglichen werden. Erhebliche Unterschiede zeigen sich bei der Betrachtung der Ausgaben bezogen auf die Einwohnerzahl. Besonders interessant sind auch die Kostendeckungsgrade, die zwischen 15 und 47 Prozent variieren.

Zusätzlich zu den deutschen Städten wurden vertiefte Analysen für drei europäische Städte durchgeführt: Ferrara in Italien, Genf in der Schweiz und Graz in Österreich. Die Ergebnisse aus diesen Städten zeigen, dass die Situation in anderen europäischen Ländern vergleichbar ist. Die Angaben unterscheiden nicht nach festgelegten Finanzzuweisungen und solchen, die vermieden werden können. Allerdings zeigt die vertiefte Analyse, dass durch eine nachhaltige Kommunalpolitik Einfluss auf die Höhe der Mittel und auf die Aufgabenzwecke genommen werden kann.

Versteckte Kosten selbst ermitteln

Mit Hilfe eines von ICLEI entwickelten Berechnungsprogramms können deutsche Städte den Anteil der versteckten Kosten des Autoverkehrs unter <http://www.iclei.org/europe/ccp/arbeitsblaetter.pdf> selbst ermitteln.

| | Jahr | Einwohner | Einnahmen | Ausgaben | Differenz | Ungedeckte Kosten pro Einwohner | Kostendeckungsgrad |
|---|------|-----------|------------|-------------|-------------|---------------------------------|--------------------|
| Heidelberg | 2004 | 142.500 | 13.137.822 | 30.634.581 | 17.496.759 | 122,8 | 42,9% |
| Rotenburg | 2003 | 22.500 | 693.380 | 3.094.252 | 2.400.872 | 106,7 | 22,4% |
| Ludwigsburg | 2000 | 86.936 | 9.090.874 | 19.293.557 | 10.202.683 | 117,4 | 47,1% |
| Düsseldorf | 2002 | 569.046 | 24.699.867 | 167.106.878 | 142.407.011 | 250,3 | 14,8% |
| Lüneburg | 2000 | 70.000 | 3.411.848 | 9.194.623 | 5.782.775 | 82,6 | 37,1% |
| Augsburg | 2000 | 254.867 | 21.046.353 | 47.766.056 | 26.719.703 | 104,8 | 44,1% |
| Aschaffenburg | 2002 | 67.788 | 3.041.045 | 11.366.940 | 8.325.895 | 122,8 | 26,8% |
| Freiburg | 2000 | 201.000 | 17.163.087 | 37.993.383 | 20.830.296 | 103,6 | 45,2% |
| Ingelheim | 2003 | 26.000 | 1.264.617 | 6.985.282 | 5.720.665 | 220,0 | 18,1% |
| Bremen | 2000 | 547.000 | 12.551.020 | 72.959.184 | 60.408.163 | 110,4 | 17,2% |
| Dresden | 2000 | 459.000 | 9.132.653 | 65.306.122 | 56.173.469 | 122,4 | 14,0% |
| Stuttgart | 2000 | 581.000 | 20.663.265 | 104.591.837 | 83.928.571 | 144,5 | 19,8% |
| <i>Durchschnitt deutsche Städte (bezogen auf die Einwohner)</i> | | | | | | 145,5 | 29,1% |
| Graz | 2003 | 238.000 | 20.832.664 | 60.959.484 | 40.126.820 | 169 | 34% |
| Genf | 2002 | 182.560 | 13.944.143 | 40.038.362 | 26.094.219 | 142 | 34,8% |
| Ferrara | 2002 | 130.000 | 3.553.267 | 9.310.289 | 5.757.022 | 44 | 38,2% |

Fallstudie Graz

Die Stadt Graz (238 000 Einwohner) betreibt bereits seit Jahren eine engagierte Umweltpolitik, was unter anderem durch die Einführung des so genannten Eco-Profit-Programms zum Ausdruck kommt, das örtliche Wirtschaftsunternehmen bei kosteneffizienten Maßnahmen im Bereich des Umweltmanagements unterstützt. Der kommunale Haushalt weist für das Jahr 2003 Ausgaben für den Autoverkehr in Höhe von rund 60 Mio. Euro aus, dem 21 Mio. Euro an Einnahmen gegenüberstehen. Dies entspricht einem Kostendeckungsgrad von knapp 35 Prozent und einer pro-Kopf-Subvention von 169 Euro pro Jahr.

Etwa die Hälfte der Ausgaben entfallen auf den Bau und Unterhalt von Straßen. Der zweitgrößte Kostenblock mit 16,5 Mio. Euro sind Ausgaben für das Verkehrsmanagement (u.a. Ampeln und Anzeigesysteme). Es folgen Straßenbeleuchtung (8 Mio. Euro), Anlage von Straßenbegleitgrün (4,75 Mio. Euro) und Parkraummanagement (3,4 Mio. Euro). Ein weiterer großer Kostenblock ist der kommunale Fuhrpark (7,8 Mio. Euro), der Ausgaben für Kraftstoffe und Wartung sowie für das Personal beinhaltet. Die verbleibenden 8 Mio. Euro sind im generellen Budget der Stadt verbucht und beinhalten Personalkosten für Planung und Management. Mit rund einer halben Million Euro stechen die Kosten für die Miete eines Parkplatzes heraus, der kostenlos genutzt werden kann, sowie 300 000 Euro, die bei der Umweltbehörde unter „Ausgaben für den Autoverkehr“ verbucht sind.

Die Einnahmen können grob in drei Bereiche unterteilt werden. Die Hauptquelle der Einnahmen stammt aus Parkgebühren (10 Mio. Euro), obwohl nach Abzug der anfallenden Verwaltungskosten nur noch 2 Mio. Euro verbleiben. Weitere wichtige Einnahmequellen sind Beiträge der Bürger zu den Planungskosten (4,3 Mio. Euro) sowie Bundes- und Landesmittel zur Finanzierung von Straßenbauprojekten (3,7 Mio. Euro).

Um die versteckten Kosten des Autoverkehrs zu identifizieren reicht es nicht aus, nur den kommunalen Haushaltsplan zu durchleuchten. So ist in Graz für einen Großteil der Straßenbauarbeiten die kommunale Gesellschaft „Wirtschaftsbetriebe“ zuständig. Da diese aus verschiedenen öffentlichen Töpfen finanziert wird, waren detaillierte Informationen zu den Ausgaben für den Autoverkehr nur aus dem Jahresabschluss der Wirtschaftsbetriebe zu entnehmen. Außerdem war es nicht möglich, die Kosten für Bau und Unterhalt von Parkplätzen vor öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Theater usw.) zu ermitteln. Kein Verwaltungsbereich war sich bewusst, dass die Stadt diesen kostenlosen Service bezahlt. Und zu guter Letzt: Die Verkehrspolizei wird in Österreich von einer anderen Regierungsebene bezahlt und die Ausgaben sind daher ebenfalls nicht in den Zahlen enthalten.

Graz hat eine bemerkenswerte Vision für den Stadtverkehr, was sich auch bei der Betrachtung der Gesamtausgaben für den Ver-



kehr widerspiegelt. Denn nur ein Drittel der investierten Haushaltsmittel der Verkehrsbehörde (ohne Wirtschaftsbetriebe) entfallen auf den Autoverkehr, während die restlichen zwei Drittel auf Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sowie auf Infrastrukturmaßnahmen für das Straßenbahn- und Radverkehrsnetz entfallen. Insgesamt erhält der ÖPNV in Graz öffentliche Mittel für laufende Kosten in Höhe von 19 Mio. Euro. Zusammen mit den Investitionsmitteln für die Straßenbahn entspricht dies etwa 84 Euro pro Einwohner. Damit liegen die Ausgaben für den ÖPNV aber noch immer um die Hälfte unter denen für den Autoverkehr.

Fallstudie Genf

Die Stadt Genf in der Schweiz liegt inmitten eines Ballungsraums mit fast einer Million Einwohnern, wobei Genf selbst nur rund 183 000 Einwohner zählt. Zahlreiche Pendler aus dem Umland fahren täglich in die Stadt und erhöhen damit die städtische Verkehrsbelastung.

Im Jahr 2002 hat die Stadt insgesamt 40 Mio. Euro für den Autoverkehr ausgegeben. Abzüglich der Einnahmen in Höhe von 14 Mio. Euro entspricht dies einem Kostendeckungsgrad von rund 36 Prozent. Pro Einwohner fallen somit 142 Euro an ungedeckten Kosten für den Autoverkehr an.

Um diese Zahlen in den richtigen Zusammenhang zu setzen, ist es wichtig, auf die Aufteilung der Verantwortlichkeiten beim Verkehr zwischen Stadt und Kanton hinzuweisen: Der Kanton ist zuständig für die Verkehrsregulierung und die Stadt für die Wartung der Straßen in ihrem Hoheitsgebiet. Gleiches gilt für die Polizei, wo die Verantwortlichkeiten ebenfalls aufgeteilt sind. Da es, wie bereits eingangs erwähnt, Ziel der Untersuchung war, die kommunalen Ausgaben für den Autoverkehr aufzudecken, wurden die Ausgaben des Kantons nicht berücksichtigt. Bei Berücksichtigung dieser Ausgaben lägen die ungedeckten Ausgaben für den Autoverkehr pro Einwohner in Genf deutlich höher.



Mit 18 Mio. Euro der größte Kostenblock sind – wenig überraschend – laufende Kosten für Straßenbaumaßnahmen, gefolgt von Investitionen in die Straßeninfrastruktur (rund 10 Mio. Euro). Allerdings werden die Gelder überwiegend für verkehrsberuhigende Maßnahmen und für die gleichberechtigte Nutzung verschiedener Verkehrsarten eingesetzt. Dies zeigt, dass die Verkehrspolitik der Stadt Genf – im Einklang mit der Agenda 21 Initiative – vor allem auf die Förderung des Umweltverbundes orientiert ist. Weitere 6 Mio. Euro fließen ins Verkehrsmanagement (darunter 3,1 Mio. Euro für den Bereich Planung sowie 2,7 Mio. Euro für die Straßenbeleuchtung). Auch hier muss betont werden, dass der Stadt Genf durch die kostenlose Bereitstellung von Flächen für Parkhäuser Einnahmeausfälle in Höhe von 1,8 Mio. Euro pro Jahr entstehen.

Die Einnahmen der Stadt aus dem Autoverkehr stammen überwiegend aus Verwarn- und Bußgeldern (7,9 Mio. Euro) sowie Parkgebühren und -mieten (5,5 Mio. Euro). Allerdings stammen die Gebühren überwiegend nur noch von Großparkplätzen und Parkhäusern, da die meisten öffentlichen Einrichtungen entweder keine Parkplätze haben oder sie kostenfrei anbieten.

Der städtische Haushalt von Genf liefert nur wenige Details zur Ermittlung der eigentlichen Ausgaben, und auch das Buchhaltungssystem gibt keine klaren Informationen zu den Ausgaben für den Autoverkehr. Von daher beruhen zahlreiche Angaben auf Schätzungen von verschiedenen verantwortlichen Mitarbeitern der Stadtverwaltung. Eine Reihe wichtiger Daten konnte nicht einbezogen werden, da entweder die Verwaltungsabteilungen nicht in der Lage waren, Zahlen zu liefern, oder abzuschätzen, wie viel Arbeitszeit ihre Mitarbeiter für den Autoverkehr aufbringen. Dies ist beispielsweise bei der Polizei der Fall, wo nur ein minimaler Anteil dem Autoverkehr zugerechnet wurde, obwohl die tatsächlichen Kosten möglicherweise deutlich höher sind. Ähnliches gilt für die Unterhaltskosten von Parkplätzen vor

öffentlichen Einrichtungen wie Schwimmbädern, Theatern und Schulen. Die zuständigen Verwaltungsabteilungen waren sich keiner Ausgaben in diesem Sinne bewusst.

Obwohl die ungedeckten Ausgaben für den Autoverkehr in Genf im Rahmen anderer untersuchter Städte liegen, sind die Kosten aufgrund der obigen Gründe sehr wahrscheinlich eher unterschätzt. Demgegenüber belaufen sich die direkten Finanzaufwendungen der Stadt für den ÖPNV auf 400 000 Euro pro Jahr. Es ist anzumerken, dass diese Summe ausschließlich für Quartierbuslinien zur Verfügung steht. Die Hauptlinien des ÖPNV in der Stadt und im Kanton Genf werden vom Kanton finanziert.

Fallstudie Ferrara

Die Stadt Ferrara in Norditalien (130 461 Einwohner) entwickelt ihr Nachhaltigkeitsprogramm in einem rasanten Tempo. Nachdem bereits einige Maßnahmen, wie z.B. die Ausdehnung des Radverkehrsnetzes, verbunden mit einer Bewusstseinskampagne für die stärkere Nutzung des Fahrrades eingeleitet wurden, hat die Stadtverwaltung im Rahmen eines Projektes ihren Ansatz für eine nachhaltige Entwicklung weiter vorangetrieben. Dieser Ansatz spiegelt sich auch im kommunalen Budget für den Autoverkehr wieder. 2002 wurden insgesamt 9,3 Mio. Euro für den motorisierten Individualverkehr ausgegeben, deutlich weniger als in Graz und Genf. Dem standen Einnahmen von 3,55 Mio. Euro entgegen. Der Kostendeckungsgrad liegt zwar mit 38 Prozent nur knapp über den beiden anderen untersuchten Städten, aber mit 5,76 Mio. Euro betragen die ungedeckten Ausgaben bezogen auf jeden Einwohner der Stadt nur 44 Euro.

Fast die Hälfte der Ausgaben in Ferrara stammt aus der Polizeibehörde, wo über 90 Prozent aller Kosten dem Autoverkehr zuzuordnen sind (4,27 Mio. Euro). Es folgen die Ausgaben für Straßenunterhalt mit 4,05 Mio. Euro. Weiterer größerer Kostenblock sind Personalkosten für den Mobilitäts- und Verkehrsservice. Alle sonstigen Ausgaben verteilen sich auf verschiedene Dienstleistungen und Verwaltungsabteilungen und fallen kaum ins Gewicht.

Die bedeutendsten Einnahmen aus dem Motorisierten Individualverkehr finden sich ebenfalls bei der Polizei wieder: 3,1 Mio. Euro – überwiegend aus Verwarn- und Bußgeldern. Die übrigen Einnahmen resultieren aus Parkgebühren (0,34 Mio. Euro), die von der Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft der Stadt erhoben werden. Daneben gibt es einen kleinen Zuschuss von der Regionalregierung, der allerdings vernachlässigt werden kann.

Auch in Ferrara kann festgehalten werden: Der städtische Haushaltsplan liefert nur wenige Details über Ausgaben und Einnahmen. In vielen Fällen war nur durch Gespräche mit den Finanzverantwortlichen eine Zuweisung der Ausgaben für den Auto-

verkehr möglich. Die Berechnungen beruhen daher zu einem großen Teil auf Schätzungen der städtischen Angestellten. Die Gesamtausgaben für den Autoverkehr sind möglicherweise deutlich höher, da für diese Studie ein eher konservativer Ansatz gewählt wurde.

Ferrara hat zweifellos einiges in Sachen nachhaltiger Verkehrsgestaltung erreicht. Dies beruht nicht nur auf den oben vorgestellten Zahlen, sondern ist auch in der Stadt selbst festzustellen. Im Unterschied zu vielen anderen italienischen Städten spielen der öffentliche Nahverkehr sowie der Rad- und Fußverkehr eine wichtige Rolle und stehen für einen Modal-Split-Anteil von fast 44 Prozent. Die ÖPNV-Finanzierung erfolgt zu 65 Prozent durch die Ebene der Regionalregierung, die in Italien hauptverantwortlicher Träger des ÖPNV ist. Die Mittel stammen komplett aus der Kfz-Steuer. Dieser Betrag soll der Sicherstellung eines Minimum-Services dienen. Zusätzliche Angebote werden von den Kommunen finanziert.

Was kann getan werden?

Mit den obigen Zahlenangaben konfrontiert, verteidigen zahlreiche Verkehrsexperten die gegenwärtige Situation. Sie betonen, dass die Kürzung der Ausgaben für den Autoverkehr negative Folgen für die städtische Infrastruktur hätte. Selbstverständlich können nicht alle Straßenwartungsarbeiten gestoppt werden, und auch die Verkehrspolizei wird nach wie vor benötigt. Auch ein nachhaltiges Verkehrssystem braucht neue Straßen. Um trotzdem ein nachhaltiges Stadtverkehrssystem zu etablieren, bedarf es eines pragmatischen Ansatzes. Denn eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs wird die kommunalen Haushalte zusätzlich belasten und die Lebensqualität in Städten verringern. Aus diesem Grund liegt es im Interesse der Kommunen, einen wachsenden Anteil des Innerortsverkehrs auf den ÖPNV zu verlagern und die rechtlichen, finanziellen sowie institutionellen Voraussetzungen hierzu zu schaffen:

- **Bessere Kostendeckung im Verkehr:** Alle Nutzer sollen die Vorteile bezahlen, die sie durch die Bereitstellung eines Verkehrssystems erhalten. Dies gilt nicht nur für den Öffentlichen sondern auch für den privaten Verkehr. Hierfür gibt es auf kommunaler Ebene verschiedene Möglichkeiten. Dazu zählen das Parkraummanagement, Erschließungsabgaben/Gründerwerbssteuern bei Errichtung neuer Gewerbe-, Dienstleistungs- und

Wohnstandorte sowie Straßenbenutzungsgebühren – für zentrale Bereiche, aber auch für Einzelprojekte wie Brücken. Auch städtische Bedienstete und Verwaltungsstellen sollten einen Beitrag leisten, z. B. wenn sie öffentlichen Parkraum oder den städtischen Fuhrpark nutzen. Bei all den Maßnahmen kommt es darauf an, sie in einem ausgewogenen Mix anzuwenden. Um dem Ansatz einer nachhaltigen Entwicklung gerecht zu werden, sollten mindestens 100 Prozent der Kosten für den Verkehr durch Einnahmen gedeckt sein. Werte unter 50 Prozent sind als problematisch anzusehen.

- **Umverteilung der vorhandenen Mittel:** Da die Ausgaben für den Autoverkehr nicht festgelegt sind, kann jede Kommune Finanzmittel für den Umweltverbund – aus Zufußgehen, Radfahren und Bus und Bahn fahren – umschichten. Beispielsweise sind die Budgets für die Anlage von Radwegen in den meisten Städten verschwindend gering, obwohl der modal-split-Anteil des Radverkehrs vergleichsweise hoch ist.

- **Änderung von Rahmenbedingungen:** Nicht zuletzt beeinflussen planerische und andere lokale Entscheidungen die Höhe der Ausgaben für die verschiedenen Verkehrsarten. Beispielsweise erhöhen Vorrangmaßnahmen für den ÖPNV dessen Attraktivität. Gleichzeitig können durch die dann mögliche Reduzierung der Fahrzeugumläufe Kosten gespart werden. Ähnlich verhält es sich bei der Anlage neuer Freizeit- und Einkaufseinrichtungen. Werden diese so geplant, dass sie gut zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind, werden weniger Straßen und Parkflächen benötigt.

Analyse der versteckten Kosten für Ihre Verwaltung

Die Durchsicht des kommunalen Haushaltsplans zur Analyse der Ausgaben für den Autoverkehr ist eine sehr zeitintensive Aufgabe. Hat man jedoch einmal diese Angaben, so liefern sie wertvolle Argumente für eine Neuorientierung lokaler Prioritäten und Strategien hin zu mehr Nachhaltigkeit. Wenn Sie wissen möchten, wie viel Geld Ihre Stadtverwaltung für den privaten Autoverkehr ausgibt, Sie aber keine Kapazitäten dafür haben, dann kann ICLEI Sie bei dieser Aufgabe unterstützen. Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an die angegebene Kontaktadresse.

Impressum

Die vorliegende Veröffentlichung entstand im Rahmen des EU-Projektes SIPTRAM „Sustainability in the Public Urban Transport Market“, das gemeinsam vom Verkehrsclub Deutschland (VCD), dem Städtetzwerk ICLEI – Local Governments for Sustainability und T & E, dem Europäischen Verband für Verkehr und Umwelt, durchgeführt wird. Für den Inhalt ist alleinig ICLEI verantwortlich.

Verantwortlich für die Gesamtherstellung und Übersetzung
Michael Müller, VCD,
Kochstraße 27, 10969 Berlin
Fon 030/280351-19
Fax 030/ 280351-10
michael.mueller@vcd.org

Aktualisierte deutsche Fassung aus dem englischen Original
Hidden Subsidies for Urban Car Transportation – Public Money for Private Transport

Autoren

Christoph Erdmenger, Vivien Führ
ICLEI's Sustainable Procurement Team
Leopoldring 3, 79098 Freiburg
Fon 0761/36892-0
Fax 0761/36892-49
procurement@iclei-europe.org

Redaktion

fairkehr GmbH, Uta Linnert

Fotos

Marcus Gloger

Gestaltung und Grafik

Marc Alexander Venner

Druck

Warlich GmbH

© ICLEI Europasekretariat, Freiburg 2005

Gefördert von der EU-Kommission, Generaldirektion Umwelt, Community Framework for Co-operation to promote Sustainable Urban Development (COM, 2002/C26/08).