

# Memorandum zur Verkehrs(infrastruktur)finanzierung in Städten, Gemeinden und Regionen

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) war – „cum grano salis“ – eine Erfolgsgeschichte ersten Ranges!

Mit ihm wurde der Aufbau eines der besten öffentlichen Verkehrssysteme der Welt finanziert und gesteuert.

Aus größter Sorge um die sachgerechte Finanzierung des ÖPNV hat der Wissenschaftliche Beirat im VDV ein Memorandum zu Verkehrs(infrastruktur)finanzierung in Städten, Gemeinden und Regionen verfasst, denn er sieht die Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze und Verkehrsdienstleistungen aller Verkehrsträger zunehmend gefährdet. Dies wäre eine Katastrophe für unsere Wirtschaft! Es gilt das bestehende Angebot zu erhalten und zu erneuern!

**Es** stehen aber auch neue Aufgaben an, auf die es die Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden anzupassen gilt. Diese sind u.a. die umfassende Reduktion der Treibhausgase, der Beitrag des Verkehrs zur Energiewende, die Sicherung der Barrierefreiheit für alle Menschen und die Anforderungen der verstärkten Berücksichtigung der Baukultur.

Wir brauchen eine Neuauflage des GVFG-Bundesprogramms mit einer Ausrichtung auf Zukunftsziele, und wir benötigen eine Fachdiskussion um diese Ziele.

## Rahmenbedingungen

(1) Der Wissenschaftliche Beirat beobachtet mit größter Sorge die zunehmende Gefährdung der Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze und -dienstleistungen aller Verkehrsträger. Neben den Nachholbedarfen bei der Erneuerung von Straßen, Schienen, Brücken, Tunneln und verkehrslenkenden Ausstattungen (Leitsysteme) auf Bundes- und Länderebene(n) gilt dies insbesondere für die Verkehrsnetze und Verkehrsangebote in Städten, Gemeinden und Regionen. Diese kommunalen

Netze und Angebote sind zentrale Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit der überörtlichen und interregionalen Netze, da städtische Hauptverkehrsnetze die Funktion von Knoten haben und daher „integriert“ erhalten, erneuert und weiterentwickelt werden müssen. Die Menschen haben ihr Mobilitätsverhalten auf die existierenden Infrastruktur- und Verkehrsangebote abgestimmt. Deren Wegbrechen würde nicht nur die finanzielle Disposition, sondern auch die Standortentscheidungen der privaten Haushalte und der Wirtschaft zunichtemachen.

(2) Gleichzeitig kommen insbesondere auch auf kommunaler und regionaler Ebene weitere – zumeist bundesgesetzlich vorgegebene – Anforderungen zu. Es sind dies

- die Reduktion der Gesamtsumme der Treibhausgase bis 2020 um mindestens 25 %, bis 2050 um 80 % – jeweils im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990,
- die Umsetzung der Energiewende auch im Verkehrs-



▲ Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur sind für einen leistungsfähigen ÖPNV unabdingbar.

▲ Umweltfreundliche Car-Sharingangebote sollen Lücken in der Mobilitätskette schließen.

▲ Im Logistik-Bereich müssen umweltfreundliche Beladungselemente das Maß aller Dinge werden.

▲ Fahrradverleihstationen wie hier Call a Bike helfen, den innerstädtischen Verkehrsinfarkt zu umgehen.

bereich – beispielsweise durch Elektrifizierung und Ausstattung mit Lademöglichkeiten,

- die Sicherung der Barrierefreiheit für alle Menschen, • die Ausstattung bzw. Umrüstung der Infrastruktur mit Informations- und Kommunikationstechnologien zur Verbesserung von Verkehrsmanagement und -sicherheit,
- Anforderungen einer verstärkten Berücksichtigung der Baukultur.

(3) Die Funktionsfähigkeit von Privat- und Wirtschaftsverkehren innerhalb von Städten und Gemeinden, in Verdichtungsräumen – unter Einschluss der Ziele der Energiewende, des Klimaschutzes, der Stadtqualitäten und Stadtattraktivität – setzt hochleistungsfähige und attraktive ÖPNV-Systeme voraus. Deren Finanzierung ist mit der Bahnreform einvernehmlich Mitte der 90er-Jahre vor allem durch das Regionalisierungsgesetz sichergestellt worden. Die Regionalisierungsmittel sind „konstitutiv“ für einen guten ÖPNV und dürfen nicht in Frage gestellt werden. Sie müssen vielmehr hinsichtlich erweiterter Handlungsbedarfe in der Finanzmittelausstattung aufgestockt werden. Eine stringente Prüfung des Einsatzes und deren Effizienz stehen außer Frage.

(4) Gleichzeitig ist mit dem für Ende 2019 geplanten Auslaufen des GVFG und der nachfolgenden Entflechtungsmittel die Erhaltung, Erneuerung und zukunftsfähige Weiterentwicklung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen strukturell in Frage gestellt. Der Beirat hält die fehlende Auseinandersetzung

und Entwicklung von tragfähigen Konzepten für einen politischen Skandal: Problemnegierung ist kein Beitrag zur Problemlösung!

### Forderungen

(1) Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV fordert daher trotz aller vermeintlich entgegenstehenden Regelungen – beispielsweise der Schuldenbremse bzw. der Regelungen der Föderalismus-Reform II

- a) die strukturelle Erhaltung und bedarfsgerechte Aufstockung der Regionalisierungsmittel,
- b) die Weiterführung unter zukunftsweisender Gestaltung des GVFG-Bundesprogramms und der Entflechtungsmittel.

(2) Die Finanzhilfen von Bund und Ländern für Städte und Gemeinden müssen sich insbesondere beziehen auf

- a) die Erneuerung oder den Bau bzw. Ausbau von Verkehrswegen der Straßen-, Stadt-, Hoch- und U-Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
- b) die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im ÖPNV bzw. soweit sie dem ÖPNV dienen,
- c) die Erneuerung, den Umbau, Bau und Ausbau von Verknüpfungspunkten des ÖPNV mit Stellplatzanlagen für Fahrräder, Pedelecs und Pkw.

(3) Hinzu kommen Finanzhilfen für

- a) Bau und Ausbau von Anlagen der Bike- und Car-Sharing-Angebote,
- b) Maßnahmen zur Erhöhung der Verlässlichkeit im ÖPNV,

c) verkehrswichtige innerörtliche Straßen (Hauptverkehrsstraßen) und deren Grunderneuerung.

(4) Voraussetzung für die Förderung ist, dass Verkehrsdienstleistungen und Verkehrsinfrastrukturen gefördert werden

- a) die die Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Informationen mit Körperkraft, hoher Energieeffizienz und erneuerbaren Energieträgern ermöglichen,
- b) die in einem integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen sind,
- c) die das Ergebnis qualifizierter Planungs- und Beteiligungsprozesse sind,
- d) die gestalterisch-, bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung der Anforderungen der Baukultur und des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit in einer Life-Cycle-Betrachtung geplant sind,
- e) die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigen und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitgehend entsprechen,
- f) für die als geförderte Maßnahme die dauerhafte Finanzierung der laufenden Betriebskosten und der Unterhaltung durch die Kommune nachgewiesen ist,
- g) und, dass private Anbieter von Verkehrsdienstleistungen dadurch nicht diskriminiert werden.

### Fazit

(1) Nur auf der Grundlage verlässlich gesicherter und aufgabenadäquat ausgestatteter Regionalisierungsmittel können die für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung konstitutiven Elemente der Mobilität von Menschen und des Transports von Gütern planerisch und finanziell verlässlich gesichert werden. Diese Verläss-

lichkeit ist Voraussetzung für Standortentscheidungen von Wirtschaftsunternehmen, Infrastruktureinrichtungen und Haushalten sowie für Standortinvestitionen.

(2) Die soziale, ökonomische, ökologische und baukulturelle Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und -angeboten sind unabweisbar eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden, die abgestimmt gesichert werden muss. Es bedarf einer länder- und regionsübergreifenden Einheitlichkeit der Finanzierungsgrundlagen, so dass Regionen und Städte/Gemeinden in einem einheitlichen Rahmen übergreifender verkehrspolitischer Ziele spezifisch angepasste Lösungen entwickeln können. Mit den Grundstrukturen wird Bewährtes der kommunalen Verkehrsfinanzierung fortgeführt und gleichzeitig neuen Anforderungen entsprechend weiterentwickelt.

(3) Zur Sicherung der Effizienz der Mittelzuwendung haben die Städte und Gemeinden wie auch die Träger des regionalen ÖPNV alle fünf Jahre Infrastrukturzustandsberichte und Verkehrsleistungsberichte vorzulegen und dabei den Einsatz der eigenen Mittel nachzuweisen. ■

### Kontakt:

Univ. - Prof. Dr. - Ing. Felix Huber  
Lehr- und Forschungsgebiet Umwelt und Infrastruktur LUIS, Bergische Universität Wuppertal

Univ. - Prof. Dr. - Ing. Klaus J. Beckmann  
KJB. Kom Prof. Dr. Klaus J. Beckmann -  
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation Berlin“