

F-Projekt 11
2004/2005

Verkehrssystem Kiel: Fit für die Zukunft?!

- Schrumpfung und ihre Auswirkungen -

↑   404 76

↑  Zentrum

↑ Kiel

Ostuferhafen  →

Zukunft! ? →

Finanzierung? →

Betreuung & Beratung:
Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau
Univ.-Prof in Dr.-Ing. Sabine Baumgart

Universität Dortmund - Fakultät Raumplanung

Abschlussbericht

Vorwort

Vorab ein paar Worte des Dankes: Wir danken ganz herzlich allen, die zu dieser Arbeit beigetragen haben, die uns durch Rat, Tat und Material zur Seite standen und uns ihre Zeit zur Verfügung gestellt haben. Zu nennen sind hier vor allem der Projektbetreuer Herr Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau und die Projektberaterin Frau Prof'in Dr.-Ing. Sabine Baumgart.

Ein weiterer Dank gilt der Stadtverwaltung der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt Kiel, hier allen voran Herrn Dr. Kinkeldei und Herrn Polzin (Tiefbauamt), aber auch deren Kollegen aus den Abteilungen Straßenbau und Brückenbau, dem Kämmerer der Stadt Kiel, und den Mitarbeitern des V.V.I.P., die allesamt zur Bearbeitung unserer Fallstudie beigetragen haben. Des Weiteren gilt ein Dank den Mitarbeitern des Fachgebietes Verkehrswesen und Verkehrsplanung, hier besonders Frau Lehmkühler-Middendorf, die uns jederzeit helfend zur Verfügung stand, sowie dem Fachgebiet Finanz- und Haushaltsplanung an unserer Fakultät.

Die hier gesammelten Erfahrungen, sowohl in Bezug auf das wissenschaftliche Arbeiten als auch die Zusammenarbeit im Team, aber auch der Spaß, den wir zusammen hatten, werden uns noch lange in Erinnerung bleiben und im weiteren Studienverlauf hilfreich sein.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	i
Abbildungsverzeichnis	iii
Tabellenverzeichnis	iv
Abkürzungsverzeichnis	iv
1. Einleitung.....	5
2. Methodik.....	8
3. Schrumpfungproblematik	11
3.1 Schrumpfungsprozesse	11
3.2 Auswirkungen von Schrumpfungprozessen auf den Verkehr	16
4. Leitbild und Zielsetzung.....	19
4.1 Leitbild	19
4.2 Zielsetzung.....	19
5. Auswahl des Untersuchungsraums	21
5.1 Vorgehen zur Auswahl des Untersuchungsraums.....	21
5.2 Untersuchungsraum Kiel	23
6. Untersuchungsansatz	26
7. Regionale Aufteilung der Verkehrskosten	29
7.1 Ziele und Untersuchungsfragen.....	29
7.2 Analyse der kommunalen Einnahmen.....	31
7.3 Kommunaler Finanzausgleich in Schleswig-Holstein	35
7.4 Ergebnisse.....	37
7.5 Handlungsempfehlungen.....	40
7.5.1 Einnahmenverteilung (angebotsorientiert).....	41
7.5.2 Kostenaufteilung (nachfrageorientiert).....	47
7.6 Fazit.....	51
8. Laufende Kosten des Verkehrssystems	52
8.1 Das System der Bestandserhaltung.....	54
8.2. Die Bestandserhaltung der Straßen in Kiel.....	62
8.2.1 Verwendete Straßenstandards in Kiel.....	62
8.2.2 Die derzeitige Situation in Kiel.....	63
8.2.3 Das Beispiel Düsternbrooker Weg.....	70
8.3 Die Situation der Ingenieurbauwerke in Kiel	75
8.3.1 Grundlagen der Bestandserhaltung für Ingenieurbauwerke	76
8.3.2 Beispiel: Neubau der Gablenzbrücke und Gablenzstraße	78
8.4 Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Kiel	83
8.5 Bewertung.....	86

8.6 Handlungsempfehlungen.....	87
8.7 Fazit.....	95
9. Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit von Zentren	97
9.1 Ziele und Untersuchungsfragen.....	97
9.2 Untersuchung ausgewählter Kieler Zentren	105
9.2.1 Friedrichsort	105
9.2.2 Gaarden.....	112
9.2.3 Mettenhof.....	120
9.3 Fazit.....	126
10. Einsatz von Fördermitteln	128
10.1 Problemstellung und Ziele	128
10.2 Fördermöglichkeiten für verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen.....	130
10.3 Antrag auf Förderung am Beispiel der GVFG-Förderung	131
10.4 Befragung	132
10.4.1 Auswertung der Befragung	133
10.4.2 Schlussfolgerungen	139
10.5 Fazit	140
11. Resümee	141
Reflexion.....	143
Literaturverzeichnis.....	145
Teilnehmerliste.....	154
Anhang	155
Anhangverzeichnis.....	156

Abbildungsverzeichnis

Abb.1: Aufbau des Endberichtes.....	7
Abb.2: Ablauf Projektarbeit.....	10
Abb.3: Entwicklung der zusammengefassten Geburtenziffer seit 1952	12
Abb.4: Bedeutung der Ost-West-Wanderung in den Regionen	14
Abb.5: Künftige Bevölkerungsdynamik in den Kreisen bis 2020	15
Abb.6: Schema zur Auswahl eines Untersuchungsraums	21
Abb.7: Kreise und kreisfreie Städte in Schleswig-Holstein	23
Abb.8: Auspendler und Einpendler Landeshauptstadt Kiel 1999 (nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)	24
Abb.9: Taschenplan Kiel	24
Abb.10: Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden in der Region Kiel	26
Abb.11: Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Raum Kiel 2000 - 2020	27
Abb.12: Wanderungsbeziehungen der Stadt Kiel mit den Kommunen der K.E.R.N.- Region.....	28
Abb.13: Steuereinnahmen der Kommune	32
Abb.14: Die wesentlichen Elemente des Kommunalen Finanzausgleichs in Schleswig- Holstein	36
Abb.15: Status Quo der Finanzströme im Kommunalen Finanzausgleich.....	44
Abb.16: Variante 1 des Status Quo der Finanzströme im Kommunalen Finanzausgleich	45
Abb.17: Variante 2 der Finanzströme im Kommunalen Finanzausgleich	46
Abb.18: Variante 3 der Finanzströme im Kommunalen Finanzausgleich	47
Abb.19: Zustand der Kieler Fahrbahnen 2005	57
Abb.20: Erhaltungsstrategie.....	60
Abb.21: Baumaßnahme Düsternbrooker Weg	71
Abb.22 & 23: Baumaßnahmen am Düsternbrooker Weg	73
Abb.24: Abmarkierte Busspur am Düsternbrooker Weg	74
Abb.25: SIB-Bauwerke Verwaltungsprogramm: Ruhrtalbrücke Velmede	77
Abb.26: Baumaßnahme Gablenzbrücke / Gablenzstraße	78
Abb.27: Gablenzbrücke in Kiel.....	79
Abb.28: Maroder Zustand einzelner Brückenelemente.....	79
Abb.29: Fußgängerperspektive aus Richtung Hörn.....	80
Abb.30: Vogelperspektive zum Widerlager Ost.....	81
Abb.31: Verteilung der Gesamtkosten auf die Beteiligten	82
Abb.32: Ansicht der Neuplanung der Gablenzbrücke in Kiel	83
Abb.33: Gesellschaftliche Verknüpfungen	84
Abb.34: Verteilung des Kieler Einzelhandels im Stadtgebiet	103
Abb.35: Fördeufer in Friedrichsort.....	105
Abb.36: Blick auf die Straße „An der Schanze“	106
Abb.37: Bestandskarte des Einkaufsbereichs in Friedrichsort	107
Abb.38: Verbesserungsvorschläge für das Zentrum in Friedrichsort	108
Abb.39: Anlass für den Aufenthalt im Zentrum in Friedrichsort.....	108
Abb.40: Verkehrsmittelwahl zur Erreichung des Zentrums in Friedrichsort	109
Abb.41: Die Altersstruktur in Gaarden.....	112
Abb.42: Bebauung in Gaarden	113
Abb.43: Bestandskarte des Einkaufsbereichs in Gaarden.....	114
Abb.44: Vinetaplatz in Gaarden am Marktag	115
Abb.45: Parksituation in den Seitenstraßen	115
Abb.46: Verkehrsmittelwahl zur Erreichung des Zentrums in Gaarden	116
Abb.47: Anlass für den Aufenthalt im Zentrum in Gaarden	116
Abb.48: Verbesserungsvorschläge für das Zentrum in Gaarden	117
Abb.49: Bebauungsstruktur in Mettenhof	120
Abb.50: Skandinaviendamm	121

Abb.51: Fußgängerbrücke.....	121
Abb.52: Bestandskarte des Einkaufsbereichs in Mettenhof.....	122
Abb.53: „weißer Riese“	123
Abb.54: Verbesserungsvorschläge für das Zentrum in Mettenhof	123
Abb.55: Anlass für den Aufenthalt im Zentrum in Mettenhof	124
Abb.56: Verkehrsmittelwahl zur Erreichung des Zentrums in Mettenhof	124
Abb.57: Bevölkerungsverteilung der Städte, beantwortete Fragebögen	133
Abb.58: Bundesländeranteil	133
Abb.59: Einwohnergrößen	133
Abb.60: Einwohnerentwicklung bis 2030	134
Abb.61: Haushaltssicherungskonzept	134
Abb.62: Finanzsituation	134
Abb.63: Finanzmittel der Instandhaltung sind gesichert	135
Abb.64: Finanzmittel des Neu- und Ausbaus.....	135
Abb.65: Ausgaben für Neu- und Ausbau im Jahr 2004 in den Kommunen	136
Abb.68: Erforderlichkeit von Ausbaumaßnahmen.....	136
Abb.70: Zuweisungen für Bestandserhaltung	138
Abb.71: Zuweisungen für Neu- und Ausbau	138
Abb.72: Fördermöglichkeiten begünstigen nicht erforderlichen Neu- und Ausbau....	138
Abb.73: Fördermöglichkeiten begünstigen überzogene Standards	138
Abb.74: Vergessen von Folgekosten.....	139
Abb.75: Planung von Maßnahmen aufgrund von Fördermitteln.....	139

Tabellenverzeichnis

Tab.1: Übersicht über die Konzeptionsvorschläge	49
Tab.2: Mittelbedarf in der Straßenbestandserhaltung	66
Tab.3: Ausgaben für die Straßenbestandserhaltung von 1994 bis 2003	67
Tab.4: Kostenzusammenstellung	81

Abkürzungsverzeichnis

ASP	Anti-Stau-Programm
BAB	Bundesautobahn
BaST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BGB	Bundesgesetzbuch
BID	Business Improvement District
BMS	Bauwerks-Management-System
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DSM	Deutsche Städte Medien GmbH
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EU	Europäische Union
FAG	Finanzausgleichsgesetz
FAG SH	Finanzausgleichsgesetz des Landes Schleswig-Holstein
FNP	Flächennutzungsplan
GG	Grundgesetz

GIS	Geo-Informationssystem
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVP	Generalverkehrsplan
KAG	Kommunales Abgabengesetz
K.E.R.N.	Technologieregion Kiel-Eckernförde-Rendsburg-Neumünster
KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft
LH	Landeshauptstadt
LSA	Lichtsignalanlage
MEZ	Mettenhofer Einkaufszentrum
Mifrifi	Mittelfristiges Förderprogramm
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSWKS	Ministerium für Städtebau, Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen
MWAV SH	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig- Holstein
MWTV SH	Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Personennahverkehr
PMS	Pavement-Management-System
PPP	Public-Private-Partnership
RI-EBW-PRÜF	Richtlinie zur einheitlichen Erfassung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076
RstB	Richtlinien im Straßenbau der Landeshauptstadt Kiel
SIB	Straßeninformationsdatenbank
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRB	StadtRegionalBahn
StrWG SH	Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein
VRK	Verkehrsverbund Region Kiel
V.V.I.P.	Vereinte Versorgung, Infrastruktur und Planung, Aufgabenträgersgesellschaft ÖPNV Kiel
ZIP	Zukunftsinvestitionsprogramm

1. Einleitung

Was genau sind eigentlich Schrumpfungprozesse? Und welche Auswirkungen können sie auf das Verkehrssystem einer Stadt haben? Dies sind nur zwei zentrale Fragen, die sich bei der Projektarbeit stellten. Wie diverse Studien der letzten Jahre, so geht auch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) in seinem aktuellen Raumordnungsbericht von einem deutlichen Rückgang und einer Alterung der Wohnbevölkerung in den nächsten Jahrzehnten aus, man spricht daher allgemein von einer Schrumpfung der Bevölkerung. In vielen Städten und Regionen Deutschlands tritt dieses Problem bereits heute auf, dabei beschränkt sich die Entwicklung nicht mehr nur auf die neuen Bundesländer (vgl. Frommhold 2004: 10f). Ferner ist festzustellen, dass sich Schrumpfung nicht nur durch den demographischen Wandel, sondern vor allem auch durch den sich weiter vollziehenden räumlichen Strukturwandel ergibt. Diese Entwicklungen hängen oftmals voneinander ab und bewirken schließlich Wanderungsbewegungen der Bevölkerung. Diese Bevölkerungsabnahme führt in den Kommunen zum Verlust von wichtigen Einnahmen: Schrumpfung bedingt mittelfristig

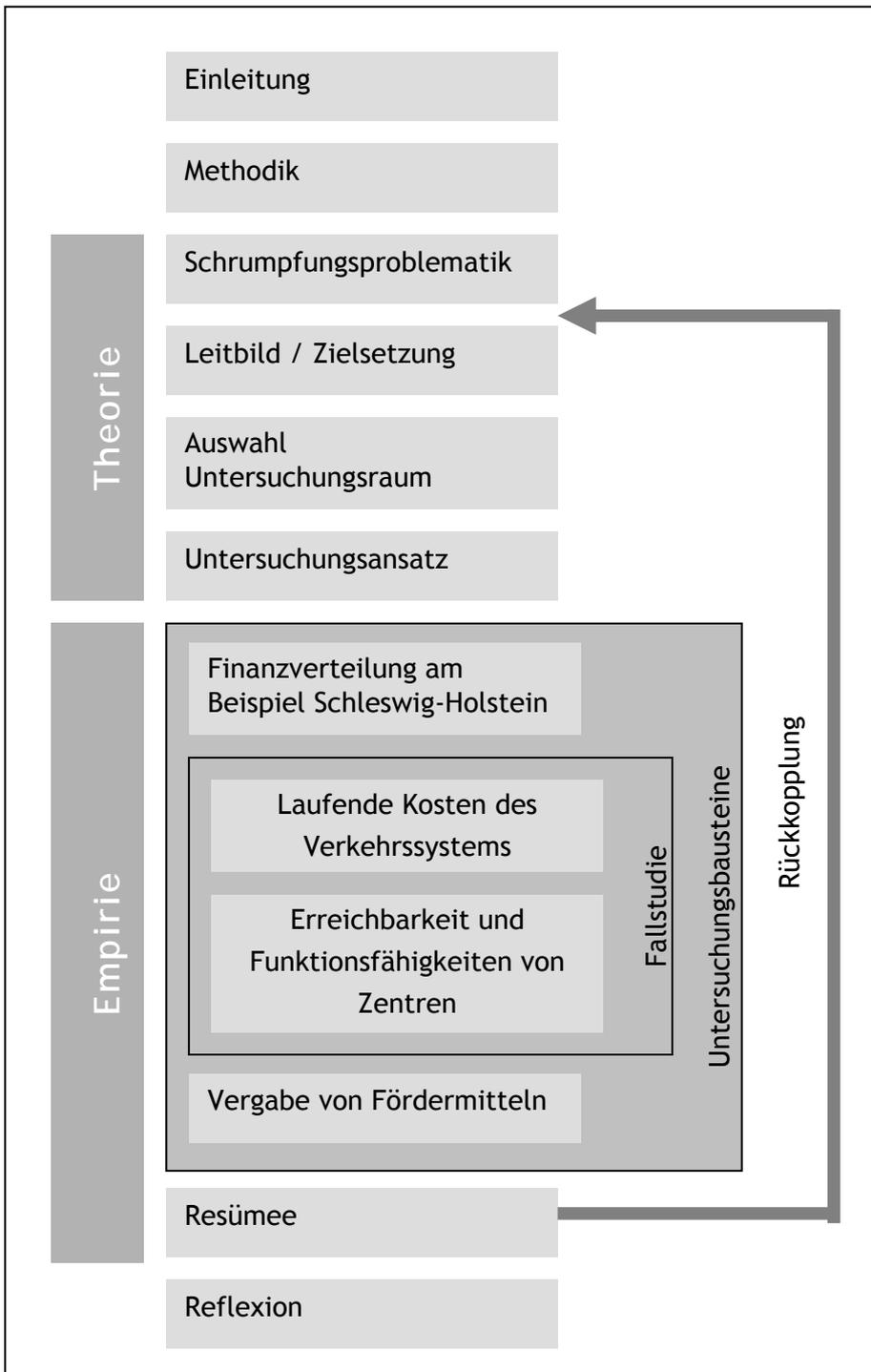
Verluste bei der Einkommenssteuer, Verluste im Finanzausgleich und schließlich Probleme im finanziellen Förderbereich (vgl. LH Kiel 2002: 4). Die finanziell schlechte Lage vieler Kommunen wird somit verstärkt.

Unabhängig davon müssen die Kommunen aber dem sogenannten „Tagesgeschäft“ weiter nachgehen. Dies kann zu erheblichen Problemen führen, doch trotz der oben beschriebenen Entwicklung planen Bund, Länder und Gemeinden einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (vgl. BMVBW 2003a: 1).

Am Beispiel der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt (LH) Kiel wurde in mehreren Themenbereichen untersucht, wie man bei schrumpfenden Bevölkerungszahlen und den damit verbundenen Finanzproblemen ein funktionsfähiges und finanzierbares Verkehrssystem gestalten kann. Daher lautet der Titel dieser Arbeit: „Verkehrssystem Kiel: Fit für die Zukunft?! - Schrumpfung und ihre Auswirkungen -“. Es war dem Projekt wichtig, wie die Landeshauptstadt Kiel mit ihren Problemen umgeht und welche Maßnahmen in Zukunft ergriffen werden sollen. Als Ergebnis der Projektarbeit stehen Handlungsempfehlungen für alle Themenbereiche, die unter anderem an der Fallstudie Kiel erarbeitet wurden, trotzdem aber Allgemeingültigkeit besitzen können.

Die Abbildung 1 zeigt den Aufbau des Endberichtes:

Abb.1: Aufbau des Endberichtes



Quelle: eigene Darstellung

Dieser wird in einen theoretischen und einen empirischen Teil gegliedert. Dabei befasst sich das zweite Kapitel zunächst mit der Methodik, die während der Projektarbeit angewendet wurde. Der Theorieteil umfasst die Kapitel 3 bis 6. Im dritten Kapitel wird die Schrumpfungproblematik genauer erläutert, dabei geht es um den Begriff Schrumpfung im Allgemeinen (3.1) und ihre Auswirkungen auf den Verkehr (3.2). Das Kapitel 4 stellt daraufhin das Leitbild und die Zielsetzung des Projektes dar. Im fünften Kapitel ist die Auswahl des Untersuchungsraumes beschrieben (5.1). In Kapitel 5.2 folgt die Vorstellung desselben. Im sechsten Kapitel wird der, über den Verlauf des Projektes entwickelte Untersuchungsansatz vorgestellt. Die Kapitel 7 bis 11 befassen sich mit den näher untersuchten Themenbereichen und bilden somit den empirischen Teil der Arbeit. Beginnend mit der „Regionalen Verteilung der Infrastrukturkosten“ am Beispiel Schleswig-Holsteins (Kap. 7), geht es in Kapitel 8 weiter um die „Laufenden Kosten des Verkehrssystems“, wobei die Bestandserhaltung der Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund steht. Das neunte Kapitel beschäftigt sich mit der „Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit von Zentren“ in der LH Kiel, bevor im zehnten Kapitel die Fördermittelproblematik, die in Deutschland besteht, durch die Auswertung einer schriftlichen Befragung erläutert wird. Die Kapitel 8 und 9 bilden die oben erwähnte Fallstudie Kiel. Ein Resümee ist in Kapitel 11 zu finden, hier werden die einzelnen Themenbereiche miteinander verzahnt und Rückschlüsse auf die Projektziele gezogen. Der Abschlussbericht schließt mit einer Reflexion der Projektarbeit.

2. Methodik

Zu Beginn der Projektarbeit führte das Projekt zum Einstieg in die Themengebiete Schrumpfung, Verkehr und Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur eine Literaturanalyse durch, um die Ursachen und Auswirkungen von Schrumpfungprozessen zu erfahren.

Da für das Projekt kein Untersuchungsraum vorgegeben war, wurde anschließend eine Stadt ausgewählt, an der das Thema „Schrumpfung und immer mehr Verkehr“ untersucht werden sollte. Nach bestimmten Kriterien wurde Kiel als Untersuchungsraum ausgewählt (siehe Kap. 5) und im Anschluss eine Exkursion dorthin durchgeführt, um erste Kenntnisse und Eindrücke zu bekommen.

Durch die vor Ort geführten Gespräche stellte sich die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems als Hauptproblematik heraus, so dass das Projekt beschloss, sich mit dieser eingehender zu beschäftigen. Unter diesem Aspekt wurde für die Region Kiel eine Problemanalyse durchgeführt. Das Projekt ging davon aus, dass die Probleme in anderen schrumpfenden Städten ähnlich sind und betrachtete Kiel somit als Fallstudie. Die Arbeit stand unter dem Oberziel, eine funktionsfähige und finanzierbare Verkehrsinfrastruktur zu erreichen.

Um auf das Oberziel hinzuwirken, wurde anschließend mit drei Bausteinen gearbeitet. Abbildung 2 zeigt den Verlauf der Projektarbeit.

Der erste Baustein befasst sich mit der Möglichkeit zur regionalen Finanzverteilung für Infrastruktur am Beispiel Schleswig-Holsteins. Eine Literaturanalyse diente dem Verständnis des kommunalen Finanzausgleichs. Expertengespräche, z.B. mit dem Kämmerer der Stadt Kiel, stellten dar, wie das System des kommunalen Finanzausgleichs in Kiel angewandt wird und halfen bei der Bewertung des Systems. Literaturrecherche und Expertengespräche waren Grundlage für Handlungsempfehlungen zur Verbesserung des bestehenden Systems.

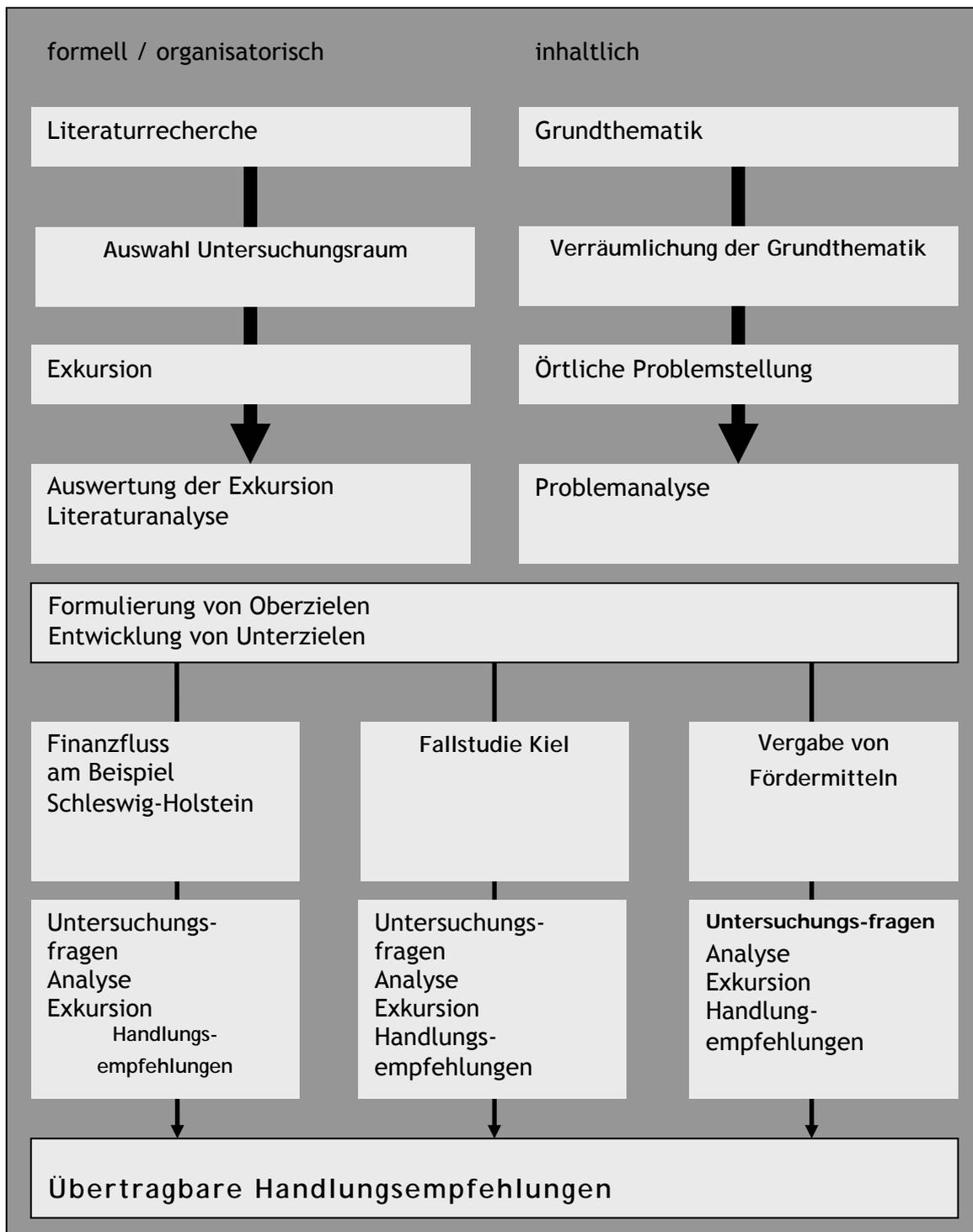
Im zweiten Baustein, der Fallstudie Kiel, wurden die laufenden Kosten des Verkehrssystems und die Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit von Zentren genauer untersucht.

Zur Untersuchung der laufenden Kosten des Verkehrssystems wurde zunächst eine Literaturanalyse durchgeführt, die die allgemeine Problematik und Verfahren der Bestandserhaltung aufzeigt. Durch Experteninterviews mit Vertretern des Tiefbauamtes wurde die Komplexität bei der Bestandserhaltung in Kiel verdeutlicht. Mit Hilfe von Ortserkundungen wurde anschließend die Situation in Kiel diesbezüglich genauer untersucht und anhand von zwei Beispielen näher erläutert. Die Schwierigkeiten bei der Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur sollen durch Empfehlungen, die für jede Stadt anwendbar sein sollen, gelöst werden.

Eine Literaturrecherche bildete den Ausgangspunkt für die Untersuchung der Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit von Zentren und lieferte Informationen über Veränderungen im Einzelhandel und Auswirkungen von Schrumpfung auf Einzelhandelsstandorte. Es wurden drei Nebenzentren ausgewählt, die beispielhaft für alle Kieler Zentren genauer untersucht wurden. Mit Hilfe einer Ortserkundung und einer Befragung wurden die ausgewählten Stadtteile analysiert. Nach der Analyse wurde für jedes Zentrum ein Mängel- und Chancenplan entwickelt, der als Grundlage für Handlungsempfehlungen diente, die die Zentren in ihrer Versorgungsfunktion sichern sollen.

Der dritte Baustein beschäftigt sich mit dem Einsatz von Fördermitteln in der Bundesrepublik Deutschland. Durch eine Literaturrecherche wurden zunächst grundlegende Informationen zu Fördermitteln und ihrer Verteilung erlangt. Es wurde ein Fragebogen zur kommunalen Finanzsituation und dem Umgang mit Fördermitteln entwickelt, der an alle Städte mit mehr als 25.000 Einwohnern in Deutschland verschickt wurde. Nach der Auswertung der Umfrage wurden Rückschlüsse auf die Schrumpfungproblematik und die finanzielle Zukunft in Städten und Gemeinden gezogen. In einer abschließenden Zusammenführung wurden die Handlungsempfehlungen der drei Bausteine zusammengefasst. Die übertragbaren Handlungsempfehlungen der Bausteine sollen für Städte mit einer ähnlichen Problematik anwendbar sein.

Abb.2: Ablauf Projektarbeit



Quelle: eigene Darstellung

3. Schrumpfungproblematik

In diesem Kapitel soll die Schrumpfungproblematik näher erläutert werden, da sie den Ausgangspunkt für die Projektarbeit bildete. So werden im folgenden Abschnitt zunächst Schrumpfungsprozesse beschrieben und ihre Ursachen und Wirkungen dargestellt. Im Anschluss daran werden die daraus resultierenden Folgen und Wechselwirkungen in Bezug auf die Verkehrsnachfrage und -infrastruktur beschrieben.

3.1 Schrumpfungsprozesse

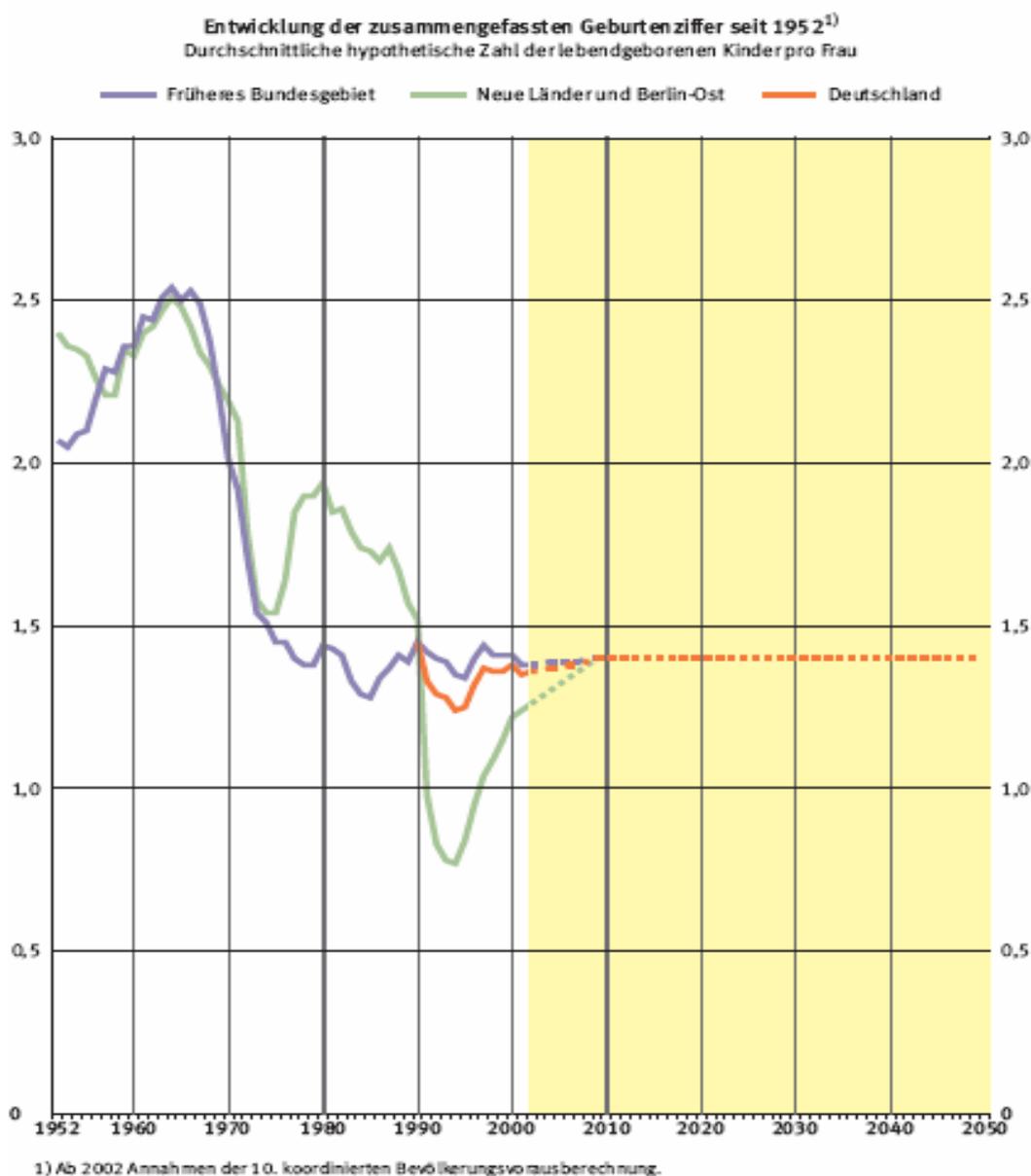
Nach dem 2. Weltkrieg war die Bundesrepublik Deutschland sehr stark durch Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum geprägt. Doch heutzutage ist unsere Gesellschaft in Folge des demographischen, wirtschaftlichen und sozialen Wandels sowie durch Wanderungsbewegungen von Schrumpfung und Alterung gekennzeichnet. Der Prozess des Schrumpfens und die daraus resultierenden Probleme stellen Deutschland in Zukunft vor eine Herausforderung.

Der demographische Wandel und seine Folgen sind nicht erst ein in den letzten Jahren entstandenes Problem. Seit über hundert Jahren gibt es die Tendenz, dass „der Anteil der Frauen, der Kinder bekommt und damit die ‚Reproduktion‘ der Bevölkerung bestimmt, immer weiter abnimmt“ (Scholich und Strubelt 2004: 1). Ein Jahrgang reproduziert sich lediglich zu zwei Dritteln, was langfristige Folgen hat. Man spricht von einer sinkenden „Fertilitätsrate“. Dieses Problem betrifft nicht nur Deutschland, in ganz Europa hat sich die mittlere Geburtenzahl je Frau von 2,6 Kindern Anfang der 1950er Jahre auf 1,4 im Jahr 2003 fast halbiert. Trotz schwankender Werte innerhalb Europas liegt die Geburtenziffer grundsätzlich zwischen 1,9 und 1,3 (vgl. Gans und Schmitz-Veltin 2004: 84).

In Deutschland begann der Geburtenrückgang Mitte der 1960er Jahre und hält bis heute an. Zu Beginn der 1960er Jahre gab es in beiden Teilen Deutschlands noch einen kurzfristigen Anstieg der Geburtenrate auf 2,5 Kinder pro Frau - die höchste Geburtenrate der Nachkriegszeit. „Das folgende rapide Sinken der Geburtenzahlen setzte in der ehemaligen DDR schon 1964 ein, seit 1967 nahmen auch im früheren Bundesgebiet die Geburtenzahlen ab“ (Statistisches Bundesamt 2003: 10). Bis 1975 fiel die Geburtenziffer auf 1,45 Kinder in den alten Bundesländern und 1,54 in den neuen Bundesländern ab. Ab Mitte der 1970er Jahre verlief die Geburtenentwicklung in beiden Teilen Deutschlands sehr unterschiedlich. In den alten Bundesländern setzte sich der Rückgang fort und erreichte Mitte der 1980er Jahre seinen Tiefpunkt mit 1,3 Kindern pro Frau. Danach stieg die Geburtenhäufigkeit bis 1990 auf 1,45 Kinder an und schwankt seither nur geringfügig um diesen Wert (vgl. Statistisches Bundesamt 2003: 10). In der DDR dagegen wurde durch umfangreiche staatliche Fördermaßnahmen für Familien mit Kindern einer weiteren Absenkung entgegen gewirkt. Dies führte zu einem kurzfristigen Anstieg der Geburtenziffer auf 1,94 Kinder pro Frau im Jahr 1980.

Dann ging auch hier die Geburtenhäufigkeit u.a. in Folge der wirtschaftlichen und sozialen Umbrüche, die mit der Wiedervereinigung einhergingen, zurück. Die Geburtenziffer fiel in den Jahren 1990 bis 1994 von 1,52 auf 0,77 Kinder pro Jahr (vgl. Statistisches Bundesamt 2003: 12). Mit dieser Geburtenentwicklung kam es in den neuen Ländern zu einer Anpassung an westliche Verhaltensmuster. Frauen bekommen ihre Kinder erst in höherem Alter, da eine gute Ausbildung und Karriere heute mehr im Vordergrund stehen. Inzwischen hat die Geburtenhäufigkeit sich dem Niveau der alten Bundesländer angeglichen. Das Statistische Bundesamt prognostiziert, dass sich die Geburtenhäufigkeit in Deutschland langfristig auf einem Niveau von 1,4 Kindern pro Frau stabilisieren wird. Folgende Abbildung stellt die Entwicklung der Geburtenziffer dar.

Abb.3: Entwicklung der zusammengefassten Geburtenziffer seit 1952



Quelle: Statistisches Bundesamt 2003

Heute leben in Deutschland ca. 82 Millionen Menschen. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes zur Bevölkerungsentwicklung wird die Zahl in den kommenden Jahren abnehmen und 2050 je nach Variante zwischen 67 und 81 Millionen liegen¹. Dies wird maßgeblich durch die bereits beschriebene Entwicklung der Geburtenhäufigkeit beeinflusst, aber auch durch eine steigende Lebenserwartung und Zu- bzw. Abwanderungen. Besonders gravierend ist der natürliche Bevölkerungsrückgang durch sinkende Geburtenraten und in Folge dessen eine Überalterung der Gesellschaft. Nach der 10. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes werden diese Faktoren dazu führen, dass die Zahl der unter 20-Jährigen von heutzutage 17 Millionen auf 12 Millionen zurückgeht, dahingegen wird die Gruppe der über 60-Jährigen mit 28 Millionen mehr als doppelt so groß sein wie heute. Während sich die Geburtenhäufigkeit auf einem geringen Niveau stabilisiert, nimmt jedoch die Lebenserwartung seit Jahrzehnten zu.

Eine weitere Ursache für das Schrumpfen der Städte sind Wanderungsbewegungen, sowohl im Nah- als auch im Fernbereich. Wanderungsbewegungen im Nahbereich sind z.B. Suburbanisierung oder Stadt-Umland-Wanderungen. Ab einem Umzug über eine Entfernung von 50 km spricht man von Fernwanderung.

In der Bundesrepublik Deutschland kam es in den letzten Jahrzehnten zu verschiedenen Formen von Wanderungsbewegungen. Es gab eine internationale Wanderungsbewegung, welche die Bundesrepublik Deutschland insbesondere ab 1950 durch Zuzüge von Gastarbeitern und ab 1970 auch ihrer Familien trifft. Ab 1970 beginnt die Suburbanisierung² (vgl. Heineberg 2004: 40), ein Trend der bis heute anhält. Einen Bruch stellt die Wiedervereinigung des Jahres 1990 dar. Nun kommt es verstärkt zu Binnenwanderungen.

Die oben erwähnte Stadt-Umland-Wanderung geschieht meistens ohne Arbeitsplatzwechsel. Neben der Wohnsuburbanisierung kommt es auch zur „Gewerbe- und tertiäre[n] Suburbanisierung einschließlich der Expansion des großflächigen Einzelhandels bzw. von neuen Einkaufszentren auf der ‚grünen Wiese‘“ (Heineberg 2004: 40). Es gibt verschiedene Gründe für die Menschen, die Kernstädte zu verlassen: „Die Motive liegen überwiegend im Bereich des Wohnungsmarktes und lassen sich ökonomisch mit Preisdifferenzen bei den Wohnungsmieten oder beim Bauland erklären“ (Schlömer 2004: 99). Weitere Gründe sind Zuschüsse wie die Eigenheimzulage oder die Pendlerpauschale. Zudem tragen eine verbesserte Infrastruktur und Mobilität der Menschen dazu bei, dass das Wohnen außerhalb der Stadt keine wesentlichen Probleme bereitet. Somit nimmt der Verkehr insgesamt, sowohl in der Kernstadt als auch außerhalb zu. Es kommt zudem zu Zersiedelungen. Gleichzeitig kommt es in den Städten zu sozialer Segregation³. Insgesamt hat die Bevölkerung in den Agglomerationsräumen der alten Bundesländer zwischen 1995 und

¹ Andere Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung verzeichnen abweichende Werte.

² Hier gibt es abweichende Meinungen, in anderen Quellen wird angegeben, dass die Suburbanisierung in den 1960er Jahren einsetzt.

³ Dies bedeutet in diesem Fall, dass sich die Stadtgesellschaft entmischt und sich soziale Benachteiligung in bestimmten Stadtteilen konzentriert (vgl. Bader und Strohmeier 2004: 51).

2001 durchschnittlich um 0,9% abgenommen, während sie im Umland zugenommen hat, im hochverdichteten Umland um 2,7%, im verdichteten Umland um 3,9% und im ländlichen Umland um 5,1% (vgl. Kemper 2004: 22).

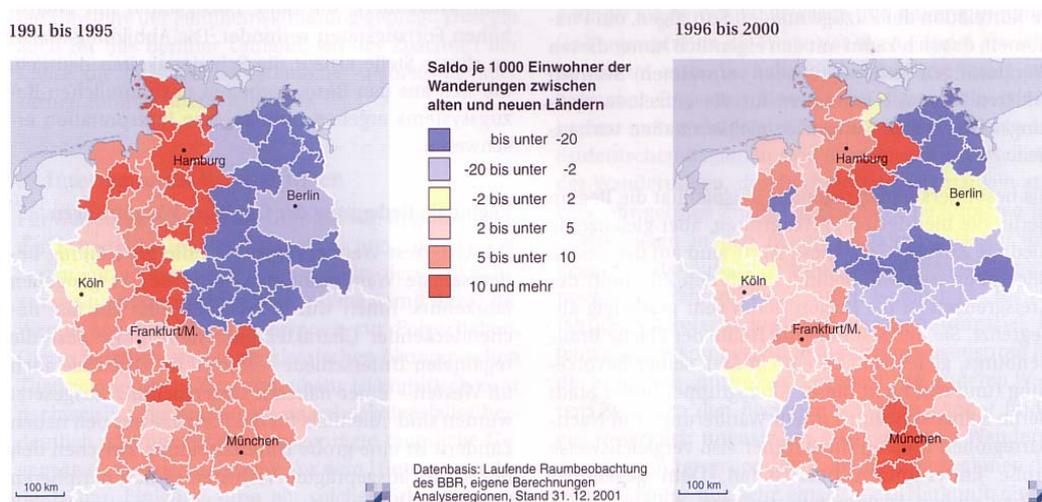
Allerdings wird der Trend der Suburbanisierung sich in den kommenden Jahren abschwächen. Gründe dafür liegen z.B. in der verbesserten Infrastruktur innerhalb der Kernstadt und auch in den immer höheren Kosten für Mobilität und gleichzeitig höheren Versorgungsaufwendungen. Es wird erwartet, dass die Bevölkerung mit zunehmendem Alter daher wieder zurück in die Kernstadt zieht (vgl. Müller und Siedentop 2004: 23).

Neben der Suburbanisierung ist die Bundesrepublik insbesondere seit der Wiedervereinigung 1990 von Binnenwanderung betroffen. Die „Ost-West-Wanderungen sind die großräumig bedeutsamste Wanderungsbewegung des vergangenen Jahrzehnts“ (Schlömer 2004: 105). Sie sind „in der Regel mit einem Wechsel des Arbeitsplatzes verbunden. Sie werden dementsprechend häufig mit ökonomischen Disparitäten zwischen den Regionen zu erklären versucht“ (Schlömer 2004: 105).

Zumeist junge Erwerbspersonen (zwischen 18 und 30 Jahren) wandern aus den Problemregionen ab, insbesondere aus den östlichen Bundesländern in die wirtschaftlich starken Regionen, weil sie sich dort unter besseren wirtschaftlichen Voraussetzungen eine Existenz aufbauen wollen. Den Fortzügen stehen jeweils nur geringe Zuzüge gegenüber. Dabei ist jedoch auch wichtig anzumerken, dass zwar auch sehr viele junge Erwerbsfähige im Westen ihre Region verlassen, diese haben jedoch nicht die östlichen Bundesländer als Ziel. Daher kommt es zu keiner Kompensation des Stromes der Wegziehenden (vgl. Schlömer 2004: 104).

Nach einer kurzzeitigen Entschärfung dieser Problematik in der Mitte der 1990er Jahre hat sich die Situation des Bevölkerungsrückgangs in Ostdeutschland erneut verschärft. „Konnten noch vor wenigen Jahren in zahlreichen ostdeutschen Städtereionen suburbane Wachstumsgürtel ausgemacht werden, so sind zu Beginn des neuen Jahrtausends nur noch wenige ‚Wachstumsinseln‘ zu finden“ (Müller und Siedentop 2004: 18).

Abb.4: Bedeutung der Ost-West-Wanderung in den Regionen

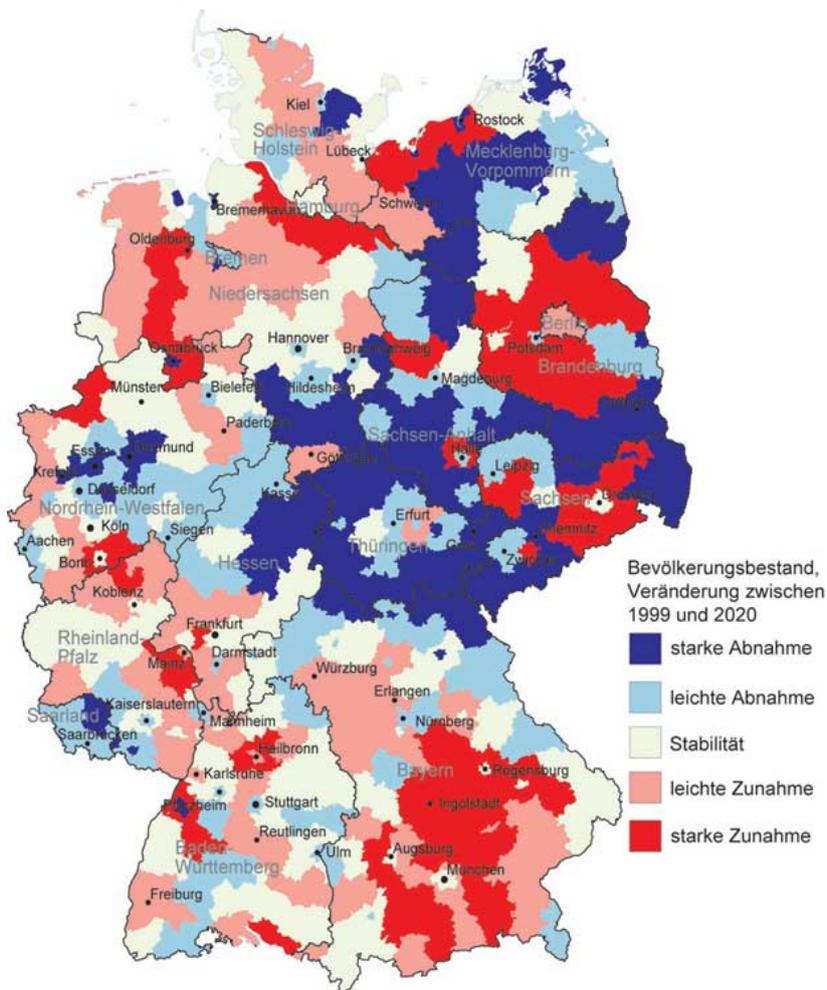


Quelle: Schlömer 2004

Abbildung 4 zeigt, dass im Osten zwischen 1991 und 1995 eine deutliche Abwanderung der Bevölkerung stattfand, während im gleichen Zeitraum die Städte im Westen an Einwohnern gewannen. Zwischen 1996 und 2000 hat sich der Trend im östlichen Bundesgebiet zwar fortgesetzt, jedoch in geringerem Maß. Dahingegen haben nur noch vereinzelte Regionen im Westen Wanderungsgewinne zu verzeichnen, während einige Regionen ebenfalls einen Bevölkerungsrückgang vorzuweisen haben. Insbesondere in den altindustriellen Regionen wie z.B. dem Ruhrgebiet oder dem Saarland, aber auch in anderen Gebieten wie z.B. im südöstlichen Niedersachsen kommt es ebenfalls zur Binnenwanderung. Immer mehr jüngere Menschen verlassen solche Regionen, da sie dort keine Perspektive mehr sehen.

Wie bereits erwähnt, wird bis zum Jahr 2020 ein negatives Bevölkerungswachstum erwartet. Die folgende Abbildung zeigt die zukünftige Entwicklung der Bevölkerung in Ost- und Westdeutschland.

Abb.5: Künftige Bevölkerungsdynamik in den Kreisen bis 2020



Quelle: BBR 2003

Abbildung 5 verdeutlicht, dass sich die o.g. Situation in Zukunft fortsetzt: Regionen wie z.B. das Ruhrgebiet oder auch das Saarland werden wie auch der Osten weiter an

Bevölkerung verlieren, wohingegen der Süden Deutschlands (besonders Bayern) eine Bevölkerungszunahme zu erwarten hat.

Der demographische und wirtschaftliche Wandel sowie die Nah- und Fernwanderungen bewirken viele negative Folgen. Es ergeben sich grundlegende Konsequenzen für die sozialen Sicherungssysteme, für die Wirtschaft, den Arbeitsmarkt und die öffentlichen Finanzen (vgl. Müller 2004: 5).

Finanzielle Einbußen werden besonders die Städte und Gemeinden treffen, die in starkem Maße schrumpfen. Insbesondere die lokalen Einnahmen aus dem Einkommenssteueranteil und dem Finanzausgleich werden dort hinter dem Durchschnitt zurückbleiben. Der Wettbewerb um finanzkräftige Einwohner wird letztendlich zu Lasten z.B. der nachhaltigen Flächennutzung ausgehen, da die Kommunen bestrebt sind, möglichst einen Vorteil gegenüber den anderen zu haben (vgl. Müller 2004: 14).

Gerade die überwiegend durch die Kommunen getragene soziale Infrastruktur ist von der Schrumpfung betroffen. Speziell Schulen und Kindergärten stehen vor Schließungen, dieses führt zu einer Ausdünnung des Angebotes im Raum. Das Netz in seiner heutigen Form wird hauptsächlich in den schrumpfenden Regionen nicht mehr erhalten bleiben können.

Des Weiteren hat auch die technische Infrastruktur mit negativen Folgen zu rechnen. Eine nicht ausgelastete Infrastruktur muss erhalten werden - die Kosten bleiben also gleich. Gleichzeitig muss die Unterauslastung solcher Netze durch Wartungsarbeiten etc. kompensiert werden. Somit muss letztendlich mehr Geld aufgewendet werden, um ihre Funktionsfähigkeit zu erhalten. Diese höheren Pro-Kopf-Aufwendungen sind dann auf die zurückgehende Nutzerzahl aufzuwenden (vgl. Müller 2004: 6).

Die von Schrumpfungsprozessen betroffenen Kernstädte insbesondere in Ostdeutschland haben zudem mit Leerstand und dessen Folgen zu kämpfen. Im Jahr 2000 standen dort bereits insgesamt 1 Million Wohnungen leer - nur gut die Hälfte derer wurden auf dem Markt angeboten. Es wird vorausgesagt, dass die Zahl der leeren Wohnungen auf bis zu 2 Millionen Wohnungen in den nächsten 20 Jahren anwächst (vgl. Kommission Wohnungswirtschaftlicher Strukturwandel in den neuen Bundesländern 2000: 3f).

Die Folgen solcher Entwicklungen sind gravierend, es kommt zu Verödungen der Stadtteilzentren auf Grund der Abwanderungen, insbesondere der finanzkräftigen jungen Familien. Dies bedeutet einen Verlust an Standortattraktivität. Somit verlassen auch die Geschäfte diese Problemgebiete. Schrumpfung führt zu räumlichen Entmischungsprozessen und somit zur sozialen Segregation (vgl. MSWKS 2003: 43). Benachteiligte Bevölkerungsgruppen wie z.B. Arme, Alte und Ausländer werden dann das Stadtbild prägen. Es wird eine Stadtentwicklung erforderlich sein, welche „auf Partizipation, soziale Integration und Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt und ihrem Stadtteil setzt“ (Müller 2004: 12).

3.2 Auswirkungen von Schrumpfungsprozessen auf den Verkehr

Trotz der negativen Bevölkerungsprognosen wird das Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2015 einen leichten Anstieg von 7% verzeichnen. Das Wachstum des Verkehrsaufwandes im Personenverkehr liegt bei ca. 20% (website BMVBW). Diese Prognose des Bundesverkehrswegeplans ist aber kritisch zu betrachten, da dieser auf den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet ist.

Heute legt ein Bürger im Durchschnitt etwa 1.000 Wege pro Jahr zurück. Durch die steigende Motorisierung verändert sich nicht die Anzahl der Wege, sondern lediglich die Distanzen (vgl. Lange 2003: 10). Ein Grund hierfür ist der immer geringer werdende Raumüberwindungsaufwand (vgl. Holz-Rau und Scheiner 2004: 3).

Die Stadt-Umland-Wanderung der Bevölkerung bringt eine Ausdehnung der Aktionsräume und der Distanzen mit sich. Durch die Ansiedlung der Wohnbevölkerung im Umland der Städte entwickeln sich disperse Einkaufs-, Berufs- und Freizeitverkehre mit besonderem Zwang zur MIV-Nutzung, vor allem auf Kosten der Fußwege (vgl. Holz-Rau und Scheiner 2004: 36ff). Diese Entwicklung führt zu einer Zunahme des Verkehrsaufwandes im Nahverkehr.

Auch bei sinkender Bevölkerung in den Kernstädten auf Grund der Stadt-Umland-Wanderung besteht durch das Einpendeln eine hohe Verkehrsbelastung, da Kernstädte weiterhin eine große Bedeutung und Versorgungsfunktion (z.B. Arbeitsplätze und Kulturangebote) für das Umland besitzen. Dagegen erfahren kleinräumig orientierte Stadtteilzentren durch neue Standorte in den Randlagen („auf der grünen Wiese“) oder die Konzentration von Einrichtungen in den Innenstädten eine Ausdünnung und Verödung. Ungeachtet dessen ist die Motorisierung in den Kernstädten wesentlich niedriger als im Umland.

Der verstärkte Ausbau des SPNV- und Autobahnnetzes leistet auch einen Beitrag zur weiteren Suburbanisierung. Im Gegenzug erfordert diese aber auch einen weiteren Infrastrukturausbau (wechselseitige Beziehung). Somit belastet die Stadt-Umland-Wanderung zunehmend die öffentlichen Haushalte. Auch viele Autobahnneubauten dienen immer mehr dem Regionalverkehr anstelle des dafür vorgesehenen Fernverkehrs (vgl. Holz-Rau und Scheiner 2004: 36).

Durch die zunehmende Abwanderung ins Umland und den Rückgang der Bevölkerungszahlen steigen die Kosten für die Infrastrukturerhaltung und den ÖPNV pro Kopf in den jeweiligen Städten. In den wachsenden Regionen ist ein Infrastrukturausbau und die Verbesserung bzw. Ausweitung des ÖPNV-Angebotes notwendig, während die schrumpfenden Städte weiterhin das bereits vorhandene Infrastrukturangebot zum großen Teil aufrecht erhalten müssen, da die Standortqualität der Städte und Regionen entscheidend von jenem bestimmt wird (vgl. BMVBW 2003b: 2). Durch die Stadt-Umland-Wanderung kann die Verkehrsplanung also häufig nicht mehr an der kommunalen Grenze halt machen, sondern wird mehr und mehr zu einer regionalen Aufgabe.

Die Schrumpfung der Bevölkerung bedingt neue Anforderungen an den Verkehr, da die verschiedenen Faktoren, welche das Verkehrsverhalten bzw. die Verkehrsmittelwahl der Menschen beeinflussen, dieser Entwicklung unterliegen. Hierzu zählen Aspekte wie die Siedlungsdichte oder -größe einer Stadt. In der Regel herrscht in einem dicht

besiedelten Gebiet auch eine intensivere Flächennutzung, eine höhere Nutzungsmischung oder auch generell ein besseres Infrastrukturangebot vor, so dass hier eine sinkende Abhängigkeit vom MIV und eine entsprechend höhere Nutzung des ÖPNV festzustellen ist. Außerdem sind die Distanzen zwischen Wohnen und Arbeiten oder zum Einkaufen wesentlich kürzer und die jeweiligen Ziele fußläufig oder mit dem ÖPNV leichter zu erreichen. In kleinen Gemeinden werden im Durchschnitt größere Entfernungen pro Tag zum jeweiligen Zielort zurückgelegt. Verkehrsmittel- und Zielwahl werden also entscheidend von der Umgebung geprägt (vgl. Endemann 1998: 17ff).

Ein weiterer Aspekt für die Verkehrsmittelwahl sind sozialstrukturelle Einflussfaktoren. Hierzu zählt das Einkommen, der Wohnort, die Verfügbarkeit eines Pkw und auch die Haushaltsgröße. Ökonomische Faktoren, wie z.B. Steigerung der Benzinkosten beeinflussen ebenfalls das Verkehrsverhalten (vgl. Endemann 1998: 29ff).

Ebenso wie das Verkehrsverhalten verändert sich auch die Verkehrsnachfrage in Folge des demographischen Wandels. Die Nachfrage im Personenverkehr stagniert auf Grund der schrumpfenden Bevölkerung. Die Spitzenbelastungen der Verkehrsnetze im Berufsverkehr verringern sich durch die Abnahme der Personen im Erwerbsalter. Zudem werden die Spitzenzeiten in den Verkehrsnetzen durch die Einführung von individuellen Arbeitszeiten weiter abgeschwächt (vgl. BMVBW 2003b: 9ff).

Ältere Menschen haben heute einen höheren Motorisierungsgrad. Auf Grund fehlender Berufs- und Geschäftswege führt dies jedoch nicht zu einer zunehmenden Verkehrsnachfrage in dieser Bevölkerungsgruppe. Auch im Bereich des Freizeitverkehrs älterer Menschen sind durch den höheren Motorisierungsgrad keine erheblichen Veränderungen im Verkehrsverhalten erkennbar (vgl. BMVBW 2003b: 9ff).

Im ländlichen Raum ist der ÖPNV in hohem Maße vom Schülerverkehr abhängig. Die abnehmende Schülerzahl bewirkt eine Ausdünnung des gesamten ÖPNV-Angebotes in den ländlichen Regionen. Demzufolge steigt die Autoabhängigkeit (vgl. Holz-Rau und Scheiner 2004: 37).

Durch die Stadt-Umland-Wanderung kommt es zu einem vermehrten Aus- bzw. Neubau von Straßeninfrastruktur, die zusätzlich zum schon bestehenden Verkehrsnetz von den Kommunen finanziert werden muss (vgl. Derichs 2003: 1). Die Haushaltslage der Kommune wird zudem durch die Schrumpfung der Bevölkerung und dem damit verbundenen Wegfall von potentiellen Steuereinnahmen weiter belastet. Trotzdem verfolgen die Kommunen immer noch die Politik des Neu- bzw. Ausbaus von Infrastruktur anstelle des notwendigen Erhalts oder Rückbaus, da nur hierfür Förderprogramme wie z.B. im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) vorgesehen sind. Durch die weiterhin hohe Bedeutung der Kernstädte für das Umland müssen diese ihre Verkehrsinfrastruktur erhalten bzw. für den Pendlerverkehr sogar ausbauen, was zu einer erheblichen Mehrbelastung der kommunalen Haushalte der Kernstädte führt.

4. Leitbild und Zielsetzung

Schrumpfung führt zu vielfältigen Problemen in den Kommunen. Das Projekt untersucht beispielhaft die Auswirkungen auf das Verkehrssystem.

4.1 Leitbild

Das Projekt strebt als Oberziel ein funktionsfähiges und finanzierbares Verkehrssystem für die Zukunft an.

Ein Verkehrssystem ist dann funktionsfähig, wenn es alle Ansprüche und Anforderungen der Nutzungen und Nutzergruppen bestmöglichst miteinander in Einklang bringen kann, wobei die Nutzungen und Nutzergruppen von der Stadtstruktur geprägt werden und diese anders herum auch prägen.

Dabei ist die langfristige Finanzierbarkeit Grundvoraussetzung für eine dauerhafte Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems.

Es ist erforderlich, dass eine Funktionsfähigkeit des Raumes durch die Versorgungsstruktur der Zentren wie auch der Verkehrsangebote erreicht wird. Dazu gehört auch die Sicherung und Finanzierung der Daseinsvorsorge und die Sicherstellung von Mobilität aller Alters- und Bevölkerungsgruppen.

4.2 Zielsetzung

Aus unserem Leitbild hat das Projekt das Oberziel abgeleitet, Handlungsempfehlungen für die Zukunft eines Verkehrssystems zu entwickeln, das funktionsfähig und finanzierbar sein soll.

Durch eine Stadt-Umland-Wanderung kommt es zu einer unausgeglichene Kostenbelastung zwischen den Kommunen. Eine ausgeglichene Verteilung der Kosten soll zu einer langfristigen Funktionsfähigkeit und Finanzierbarkeit beitragen.

Durch die Schrumpfung in Städten und Regionen stehen immer weniger finanzielle Mittel zur Verfügung. Diese fehlenden Mittel führen zu einem Defizit in der Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur.

Trotz des Bevölkerungsrückgangs sind die Sicherstellung und der Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten. Eine angepasste Infrastrukturplanung soll zukünftig für geringere Betriebs- und Instandhaltungskosten sorgen und so zu einer langfristigen Funktionsfähigkeit führen.

Weiterhin kann es durch fehlende Mittel und einen Rückgang der Bevölkerung zu einer Gefährdung von Zentren kommen. Es sollen die verschiedenen neuen Ansprüche - die sich aus dem demographischem Wandel und Strukturwandel ergeben - berücksichtigt werden. Bspw. soll die Erreichbarkeit aller Zentren Kiels durch den ÖPNV ausreichend für alle Altersgruppen gesichert werden.

Um das Projektziel zu erreichen, befasst sich das Projekt mit drei Themengebieten:

Das erste Themengebiet hat eine räumlich ausgeglichene Kostenbelastung für die Verkehrsinfrastruktur zum Ziel. In einem weiteren Themengebiet werden beispielhaft die Funktionsfähigkeit der Angebote im Raum anhand von Versorgungszentren und die Finanzierbarkeit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur untersucht. Im dritten Themengebiet wird die Vergabe von Fördermitteln genauer betrachtet.

5. Auswahl des Untersuchungsraums

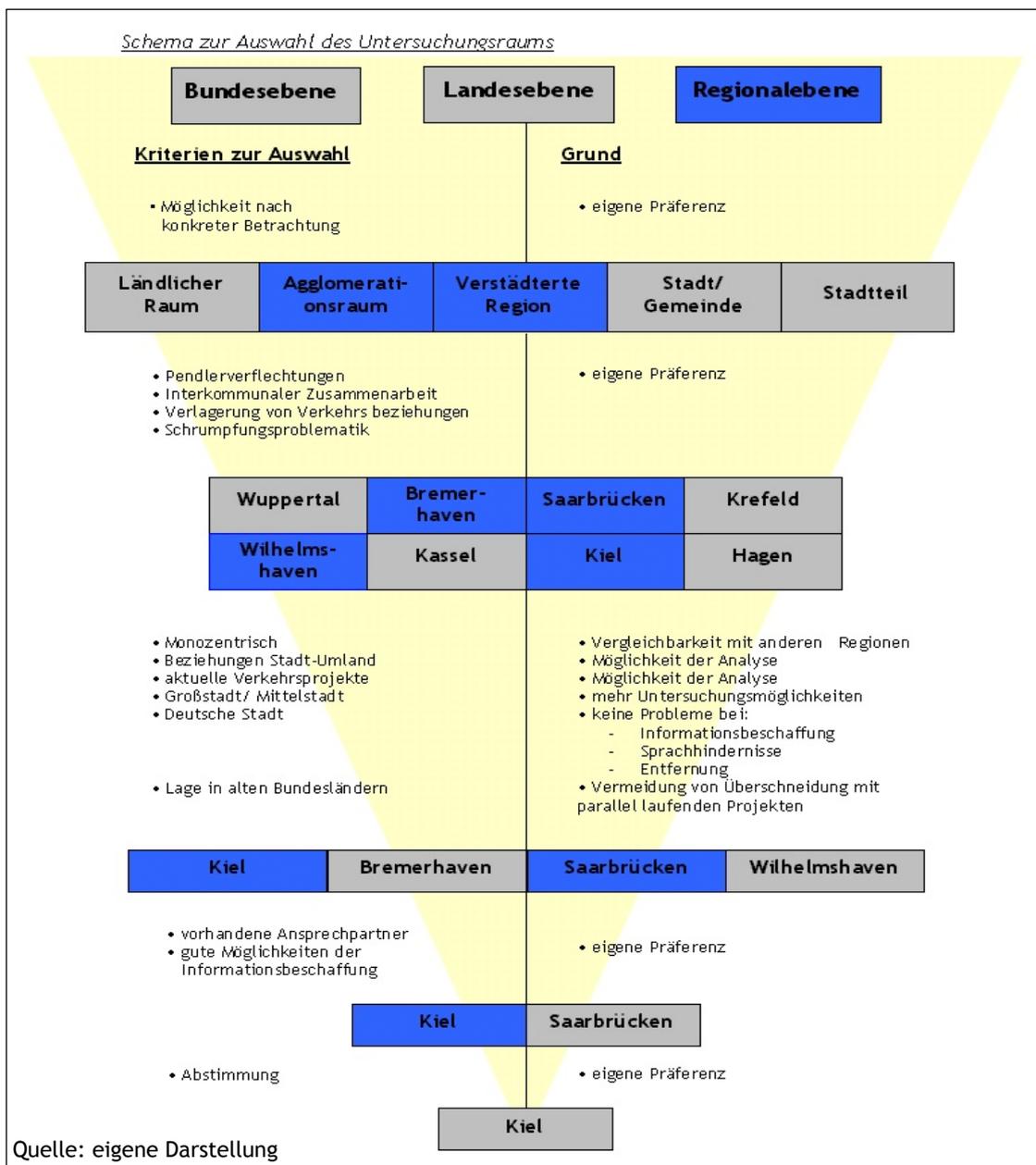
In diesem Kapitel werden die Kriterien und das Vorgehen zur Auswahl eines Untersuchungsraums dargestellt. Anschließend folgt die Vorstellung des endgültig ausgesuchten Untersuchungsraums.

5.1 Vorgehen zur Auswahl des Untersuchungsraums

Nachdem das Projekt sich mit den Ursachen der Schrumpfung und ihren Auswirkungen zum Verkehr beschäftigt hatte, galt es einen Untersuchungsraum zu finden, an dem diese Problematik eingehender analysiert werden konnte.

Diese Auswahl erfolgte in mehreren Stufen:

Abb.6: Schema zur Auswahl eines Untersuchungsraums



Zuerst entschied sich die Projektgruppe, einen Raum auf Ebene einer Region zu untersuchen. Diese Auswahl erfolgte, weil das Projekt so die Möglichkeit sah, eine Betrachtung anhand von konkreten Gegebenheiten durchzuführen.

In der zweiten Auswahlstufe beschloss das Projekt, einen Agglomerationsraum oder eine Verstädterte Region zu analysieren, da die Gruppe an Pendlerverflechtungen, interkommunaler Zusammenarbeit, Verlagerung von Verkehrsbeziehungen und der Schrumpfungproblematik Interesse hatte.

Nach Literatur- und Internetrecherchen lagen 21 Städte vor, welche den zuvor genannten Anforderungen entsprachen.

Daraufhin erfolgte eine weitere Eingrenzung nach folgenden Kriterien:

Die Stadt/Region sollte monozentrisch sein, um eine bessere Vergleichbarkeit zu anderen Regionen zu haben. Des Weiteren sollten die Städte innerhalb Deutschlands liegen, um Probleme bei der Informationsbeschaffung und der Sprache zu vermeiden. Auch sollte die Stadt/Region innerhalb der alten Bundesländern liegen, da dadurch eine Überschneidung mit parallel laufenden Projekten ausgeschlossen wurde. Auf Grund von weiteren Untersuchungsmöglichkeiten sollte es sich um eine Groß- oder Mittelstadt handeln. Ebenfalls mussten Beziehungen von der Stadt zum Umland und aktuelle Verkehrsprojekte vorhanden sein, um schon vorab Möglichkeiten zur Analyse vorliegen zu haben.

Nach einer Vorstellung der übrig gebliebenen acht Städte (es handelte sich um Wuppertal, Bremerhaven, Saarbrücken, Krefeld, Wilhelmshaven, Kassel, Kiel und Hagen), welche den zuvor genannten Kriterien entsprachen, fand eine Untersuchung auf vorhandene Ansprechpartner und gute Möglichkeiten der Informationsbeschaffung statt. Daraufhin ließen sich vier dieser Städte ausschließen (Krefeld, Kassel, Hagen und Wuppertal).

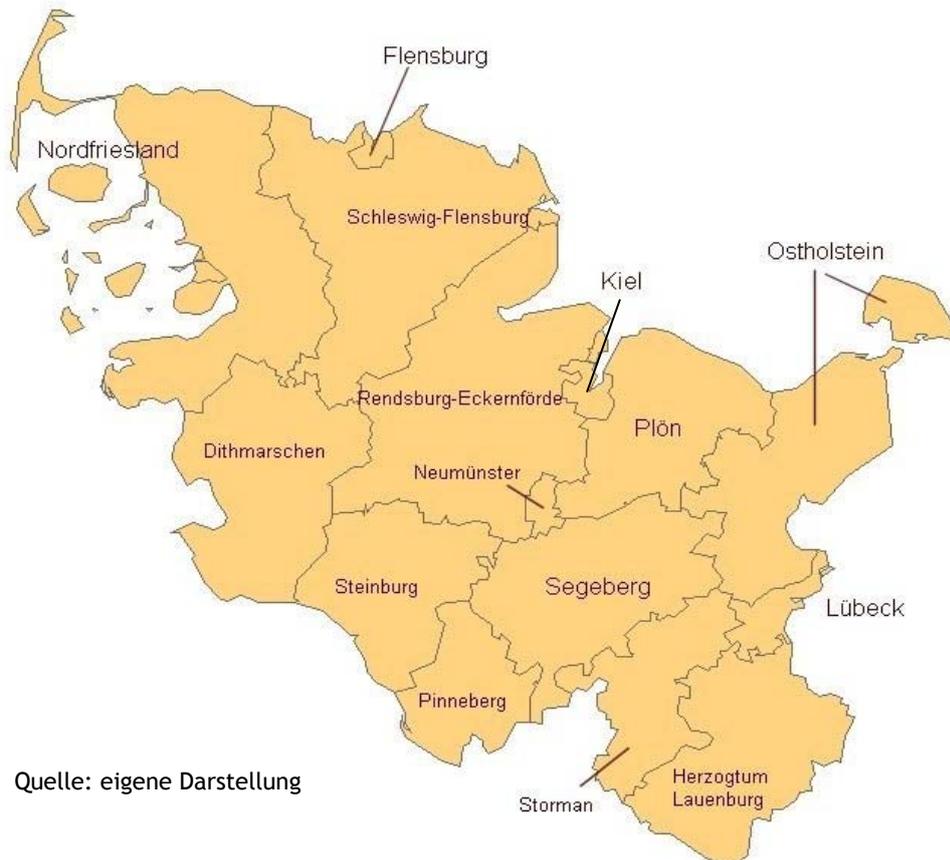
Die vier übrig gebliebenen Städte wurden nun noch eingehender auf Ansprechpartner, aktuelle Projekte und der Möglichkeit der Informationsbeschaffung untersucht. Weil in den Städten Kiel und Saarbrücken die Bereitschaft zur Mitarbeit größer als in Wilhelmshaven und Bremerhaven war, entschied sich die Gruppe diese auszuschließen.

Im letzten Schritt fand eine Abstimmung nach eigenen Präferenzen zwischen Kiel und Saarbrücken statt. Als Ergebnis wurde Kiel als Untersuchungsraum ausgewählt.

5.2 Untersuchungsraum Kiel

Die Stadt Kiel liegt an der Ostseeküste und ist die Landeshauptstadt Schleswig-Holsteins. An die Stadt angrenzend befinden sich die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde; die nächsten größeren Städte wie Eckernförde, Rendsburg, Neumünster und Plön liegen in einem Umkreis von ca. 25 bis 30 km.

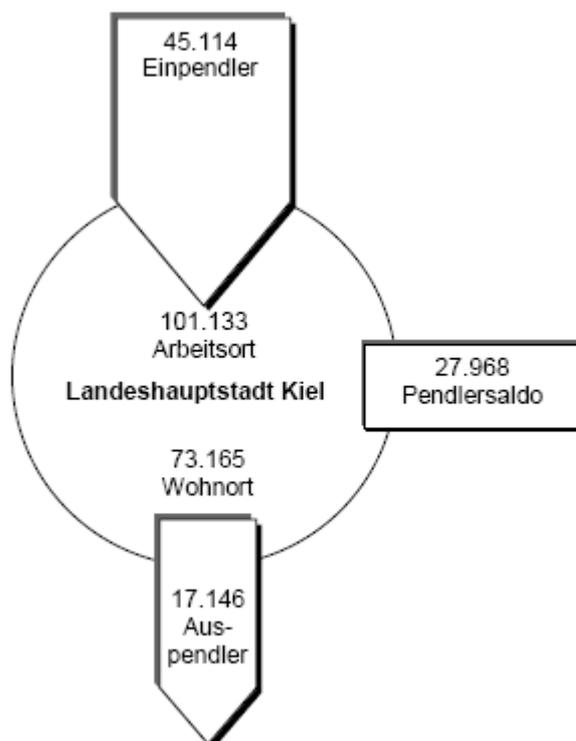
Abb.7: Kreise und kreisfreie Städte in Schleswig-Holstein



Quelle: eigene Darstellung

Die Metropole Hamburg sowie die Großstädte Lübeck und Flensburg sind jeweils ca. 80 km entfernt (vgl. LH Kiel 2000a: 13). Die Stadt ist über Bundesautobahnen und Bundesstraßen an das internationale und nationale Straßennetz angebunden. Die Landeshauptstadt Kiel verfügt in der Region über die meisten Arbeitsplätze. Dies schlägt sich in einem positiven Pendlersaldo in den Pendlerverflechtungen mit dem Umland nieder (siehe Abb. 8).

Abb.8: Auspendler und Einpendler Landeshauptstadt Kiel 1999 (nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)



Quelle: Amt für Wirtschaft, Verkehr, Stadt und Regionalentwicklung

Der Seehafen Kiel mit seiner erheblichen Bedeutung für den Passagier- und Fährverkehr, gepaart mit einer günstigen Lage an der Ostseeküste und am Nord-Ostsee-Kanal, macht Kiel zu einem wichtigen Handelsstandort für die skandinavischen und seit der Auflösung der Sowjetunion im Jahre 1991 auch für die osteuropäischen Staaten (vgl. LH Kiel 2000a: 13).

Kiel hat heute knapp 230.000 Einwohner mit leicht abnehmender Tendenz (website BBR). Das Stadtgebiet mit insgesamt 30 Stadtteilen erstreckt sich über eine Fläche von 11.230 ha. Die Lage an der Förde, die bis in die Innenstadt Kiels reicht, ist ein bestimmendes Merkmal der Stadt und wird besonders als Imagerträger genutzt. Die Landeshauptstadt gilt außerdem als Seglerhochburg und weist durch ihre Lage beachtliche naturräumliche Potenziale auf. Bisher besonders geprägt von der Marine und dem Schiffbau, befindet sich die Stadt im wirtschaftlichen Strukturwandel. Durch die

Abb.9: Taschenplan Kiel



Quelle: website LH Kiel

globale Standortkonkurrenz im Schiffbau und die Konkurrenzsituation mit anderen deutschen Ostseehäfen wird Kiel in Zukunft an Bedeutung verlieren. Im Zuge der Umstrukturierung sieht der Hafen jedoch eine Chance, den Nachteil der zersplitterten Hafensflächen auszugleichen (website Kiel 2030). Trotz jüngster Stationierungsentscheidungen bleibt Kiel größter Bundeswehrstandort Deutschlands und die Bundeswehr ein wichtiger Arbeitgeber für diese Stadt (website LH Kiel).

Kiel steht vor der Herausforderung eines Strukturwandels und setzt dabei zukünftig auf den Tourismus sowie auf seine Rolle als Hochschul- und Technologiestandort. Als Teilnehmer am bundesweiten Wettbewerb „Stadt 2030“ formuliert die Stadt Kiel das Leitbild einer „kompletten und vitalen Stadt“ (website Kiel 2030) mit hoher Lebensqualität unter Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeitmöglichkeiten. Die Leitziele „Inwertsetzung der Meereslage“ und eine „umfassende Stärkung der wissenschaftlichen Potenziale“ unter besonderer Betonung maritimer Forschung und Technologie stehen dabei im Vordergrund.

Als Landeshauptstadt Schleswig-Holsteins ist Kiel „Kernstadt der ‚Region mit Verdichtungsansätzen‘ Mittelholstein“ und gehört somit zur Raumordnungsregion II. Die Stadt deckt als Oberzentrum sowohl die Grundversorgung für den Nahbereich als auch den gehobenen, langfristigen sowie den spezialisierten, höheren Bedarf für sein weitreichendes Umland ab (vgl. LH Kiel 2000a: 17).

Zusammen mit den Landkreisen Rendsburg-Eckernförde sowie der Stadt Neumünster bildet Kiel die Technologieregion K.E.R.N., in der insgesamt mehr als 750.000 Menschen wohnen und 28% der Bruttowertschöpfung des Landes Schleswig-Holstein durch Tourismus, Agrarwirtschaft, Technologie, Wissenschaft und Verwaltung erwirtschaftet werden. Die Region K.E.R.N. hat sich als regionale Entwicklungsinitiative das Ziel gesetzt, die Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Wirtschaftseinrichtungen und Unternehmen zu initiieren und zu intensivieren sowie ihre Außendarstellung zu verbessern (website K.E.R.N.).

Weitere regionale Verflechtungen sind in Kiel am ehesten zu erkennen an den zahlreichen Siedlungs- und Verkehrsachsen von Kiel aus ins Umland. Die im Entwurf des Regionalplanes aufgenommenen Achsengrundrichtungen basieren auf den Aussagen des Landesraumordnungsplanes und grenzen somit die Siedlungsachsen verbindlich von anderen Räumen ab (vgl. LH Kiel 2000a: 17ff). Somit wird eine lückenlose Verzahnung Kiels mit seinem Umland gewährleistet. Diese Tatsache übt sich vor allem auf die einzelnen Verkehrsträger aus. So sieht sich Kiel selbst als „autofreundliche Stadt“ ohne Verkehrsprobleme (website Kiel 2030). Dennoch plant Kiel zusammen mit den Umlandgemeinden eine „StadtRegionalBahn“ zur Verbesserung des ÖPNV. Zur Angebotsverbesserung im Schienenpersonennahverkehr soll der Ausbau Kiels zu einem zentralen Verknüpfungspunkt zwischen Bahnverkehr und ÖPNV in Zukunft wesentlich beitragen (vgl. LH Kiel 2000a: 19). Dagegen wird der Ausbau des überregionalen Flughafens Kiel-Holtenau zurzeit in der Öffentlichkeit heftig diskutiert.

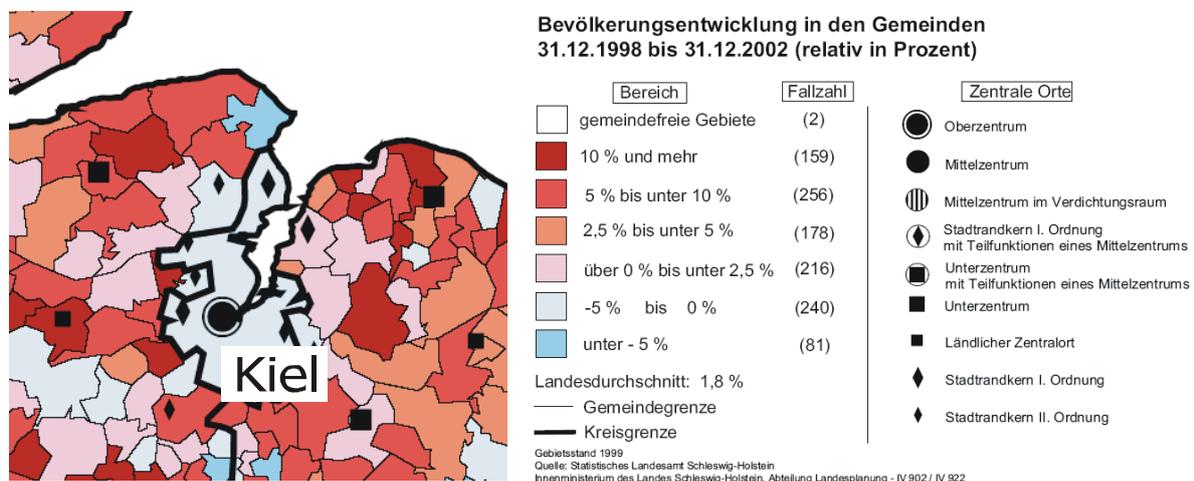
Eine Übersichtskarte der LH Kiel befindet sich im Anhang 16.

6. Untersuchungsansatz

In der von der Projektgruppe ausgewählten Stadt Kiel gestalten sich die im Kapitel 3 allgemein erläuterten Schrumpfungprozesse folgendermaßen:

Die Bevölkerungszahl von Kiel hat im Zeitraum von 1994 bis 1999 um insgesamt knapp 12.800 auf 233.795 Einwohner abgenommen. Dies entspricht einem Rückgang von 5,2% gemessen an der Gesamtbevölkerung (vgl. LH Kiel 2001a: 50). Auch danach setzte sich der Bevölkerungsverlust - wenn auch abgeschwächt (siehe Abb. 10) - weiter fort. Heute zählt Kiel 229.044 Einwohner (website Kiel).

Abb.10: Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden in der Region Kiel



Quelle: eigene Darstellung (Land Schleswig-Holstein 2003: 12)

Ursache für diesen Rückgang waren v.a. Wanderungsverluste, die sich besonders in den 1990er Jahren verstärkt hatten. So verlor Kiel zwischen 1995 und 2000 allein dadurch 11.700 Einwohner. Diese negative Entwicklung hat sich zwar seitdem wieder abgeschwächt - Kiel hatte in den Jahren 2001 und 2002 sogar wieder Wanderungsgewinne zu verzeichnen - wird allerdings in den nächsten Jahren von der negativen natürlichen Einwohnerentwicklung zunehmend überlagert werden (vgl. Ministerium des Inneren des Landes Schleswig-Holstein 2003: 8). Prognosen zufolge wird Kiel in den kommenden Jahren weitere Einwohner verlieren. Eigene Prognosen der Stadt Kiel rechnen bis zum Jahr 2030 mit einem Rückgang von nahezu 45.000 Einwohnern (vgl. LH Kiel 2003: 16).

Abb.11: Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Raum Kiel 2000 - 2020



Quelle: eigene Darstellung (BBR 2003)

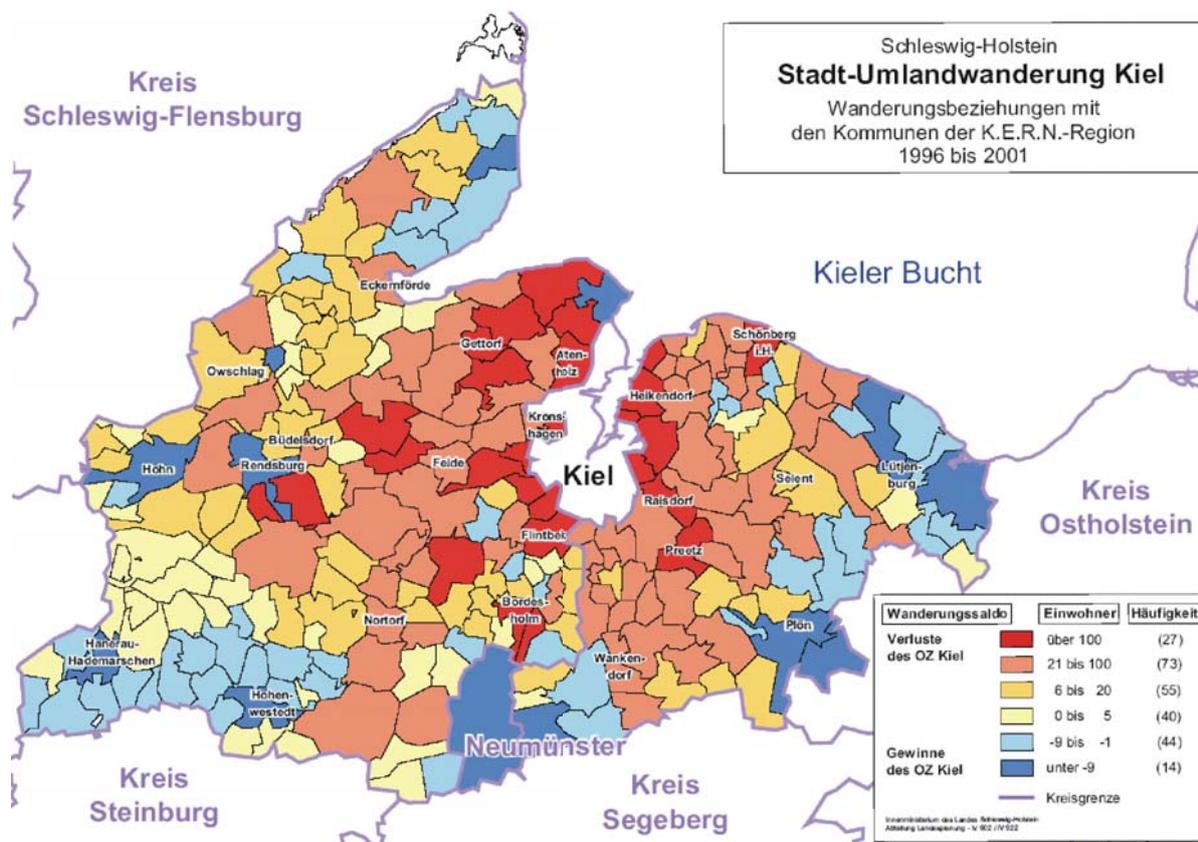
Im Gegensatz zur Kernstadt Kiel ist in den Jahren 1998 bis 2002 die Bevölkerung im gesamten Ordnungsraum Kiel⁴ um insgesamt 4,1% gestiegen. In diesem Zusammenhang fällt jedoch auf, dass die Stadt-Umland-Wanderung sich nicht auf die raumordnerisch ausgewiesenen Zentralen Orte⁵ und Achsengemeinden⁶ konzentrierte. Lediglich 53% des Einwohnerzuwachses im Umland entfielen im Zeitraum 1999 bis 2003 auf die Achsen (vgl. Ministerium des Inneren des Landes Schleswig-Holstein 2003: 10). Die folgende Abbildung verdeutlicht die Wanderungsbeziehungen der Stadt Kiel mit den Gemeinden des Umlandes im Zeitraum 1996 bis 2001. Dabei fanden rund 80% der Wanderungen in die benachbarten Gemeinden im Ordnungsraum statt. Auffällig ist, dass Kiel gegenüber zahlreichen anderen Zentralen Orten Wanderungsgewinne verzeichnet (z.B. Plön, Rendsburg). In Bezug auf kleine Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion ergibt sich zum Großteil ein negativer Wanderungssaldo.

⁴ Der Ordnungsraum Kiel umfasst die Kernstadt Kiel, den Verdichtungsraum (Altenholz, Flintbek, Klausdorf, Kronshagen, Molfsee, Mönkeberg, Raisdorf) sowie den übrigen Ordnungsraum Kiel (weitere 29 Gemeinden im Kreis Plön und 29 im Kreis Rendsburg-Eckernförde) (vgl. Ministerium des Inneren des Landes Schleswig-Holstein 2003: 42)

⁵ Dies sind im Ordnungsraum Kiel: Altenholz, Bordesholm, Felde, Flintbek, Gettorf, Heikendorf, Kiel, Kronshagen, Preetz, Raisdorf, Schönberg

⁶ Dies sind im Ordnungsraum Kiel alle zentrale Orte sowie: Achterwehr, Brügge, Dänischenhagen, Klausdorf, Laboe, Melsdorf, Molfsee, Mönkeberg, Probsteierhagen, Schnellhorn, Schönkirchen, Strande

Abb.12: Wanderungsbeziehungen der Stadt Kiel mit den Kommunen der K.E.R.N.-Region



Quelle: Land Schleswig-Holstein 2003: 18

Als ein Hauptgrund für die Stadt-Umland-Wanderung im Raum Kiel ist der Mangel an Flächenpotenzialen zu nennen, durch den die Nachfrage nach Bauland und Wohnungen in der Kernstadt nicht gedeckt werden konnte. Ebenso haben niedrige Grundstücks- und Erschließungskosten im Umland ihren Teil dazu beigetragen.

Die Bevölkerungsentwicklung im Raum Kiel zeigt deutlich, dass die Kernstadt in den letzten Jahren zahlreiche Einwohner verloren hat (v.a. auf Grund der Wanderungsverluste). Dieser Trend wird sich auch in Zukunft weiter fortsetzen (bei zunehmendem Einfluss der demographischen Entwicklung). Dagegen verzeichnete das Umland (v.a. kleine Gemeinden) durch die Stadt-Umland-Wanderung Einwohnerzuwächse. Langfristig wird sich jedoch auch hier die rückläufige natürliche Bevölkerungsentwicklung bemerkbar machen.

Zum einen die Bevölkerungsumverteilung, zum anderen die natürliche Entwicklung der Bevölkerungszahlen stellen die Region und besonders die Stadt Kiel vor neue Herausforderungen. So hat die Bevölkerungsentwicklung erhebliche Folgen wie die zurückgehende Auslastung von Einrichtungen der sozialen und technischen Infrastruktur, den Funktions- und Substanzverlust der Zentren sowie Arbeitsplatzverluste und den Rückgang von Steuereinnahmen bei gleichzeitigem Fortbestehen der Kosten für die Infrastruktur, die auch von Bürgern der Umlandgemeinden mitgenutzt wird (vgl. Ministerium des Inneren des Landes Schleswig-Holstein 2003: 13).

Die drei genannten Auswirkungen dieser Bevölkerungsentwicklung werden im Folgenden mit dem Fokus auf die Verkehrsinfrastruktur und die Zentren jeweils ausführlich thematisiert. Untersuchungsgegenstand der Themenbereiche ist dabei stets der Umgang mit diesen Auswirkungen.

7. Regionale Aufteilung der Verkehrskosten

Die Abnahme der Bevölkerungszahl von Kiel ist vor allem neben des Sterbeüberschusses in einer starken Stadt-Umland-Wanderung begründet (vgl. Ministerium des Inneren des Landes Schleswig-Holstein 2003: 14). Für Kiel hat diese Entwicklung die Konsequenz, dass auf Grund des nach wie vor großen Bedeutungsüberschusses der Stadt gegenüber dem Umland, der sich z.B. im vergleichsweise hohen Arbeitsplatzangebot (vgl. LH Kiel 2001a: 67) und den zentralörtlichen Funktionen als Oberzentrum zeigt, immer mehr Umlandbewohner das Infrastrukturanangebot in Kiel in Anspruch nehmen⁷.

Zwar profitiert die Stadt Kiel auch von dieser Inanspruchnahme, bspw. durch die bleibende Kaufkraft, jedoch ergeben sich auch viele Nachteile durch diese Entwicklung: Während Steuern oder Gebühren (etwa für die Straßenreinigung) am Wohnort im Umland entrichtet werden, muss die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in Kiel unter sich verschlechternden finanziellen Voraussetzungen weiterhin bereitgestellt werden.

Ausgangspunkt für diesen Themenschwerpunkt war folglich die These, dass sich durch die Stadt-Umland-Wanderung ein Missverhältnis zwischen den Einnahmen und der Infrastrukturkostenbelastung im kommunalen Vergleich (v.a. zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden) entwickelt bzw. verstärkt, das den tatsächlichen Gegebenheiten und Finanzbedarfen für Verkehrsinfrastruktur⁸ in den einzelnen Gemeinden einer Region nicht (ausreichend) Rechnung trägt.

Untersuchungsgegenstand waren daher die kommunalen Einnahmen- und Ausgabenbestandteile im Verkehrsbereich sowie die bestehenden Finanzbeziehungen zwischen den Gemeinden in Schleswig-Holstein.

7.1 Ziele und Untersuchungsfragen

Aus dem angenommenen Ausgangsproblem einer räumlich unausgeglichenen Verteilung der Einnahmen und der Ausgabenbelastung der Kommunen ergibt sich aus diesem Themenbereich das Ziel einer räumlich ausgeglichenen Kostenbelastung für die Straßeninfrastruktur im Raum Kiel. Es sollen Handlungsempfehlungen entwickelt werden, die Möglichkeiten zur Erreichung dieses Ziels aufzeigen.

Die flächendeckende Finanzierbarkeit ist eine Voraussetzung für eine flächendeckende Bestandserhaltung der Straßeninfrastruktur einer Region. In Hinblick auf ein finanzierbares und funktionsfähiges Verkehrssystem müssen gleiche finanzielle

⁷ Diese Beschreibung beruht auf Aussagen von Herrn Polzin am 06.12.2004 in Kiel (siehe Anhang 1).

⁸ In diesem Themenschwerpunkt hat sich das Projekt dabei auf die Betrachtung der Straßen(infrastruktur) konzentriert.

Voraussetzungen in Abhängigkeit von bestimmten Faktoren für alle Kommunen einer Region geschaffen werden.

Das System des Kommunalen Finanzausgleichs soll den Kommunen eine finanzielle Mindestausstattung für ihre Infrastruktur gewährleisten (vgl. Bundesministerium der Finanzen 2004: 56ff). Die Zuweisungen des Kommunalen Finanzausgleichs stellen eine der wichtigsten Einnahmen der Gemeinden zur Erfüllung ihrer kommunalen Aufgaben dar (siehe Anhang 6).

Daher ergibt sich für das Projekt die Untersuchungsfrage, ob durch den Kommunalen Finanzausgleich bereits eine regionale Einnahmenverteilung hinsichtlich des formulierten Oberziels vorgenommen wird. Anhand dreier Kriterien soll das bestehende Verteilungssystem Kommunalen Finanzausgleich analysiert und bewertet werden.

Unter dem ersten Kriterium „angemessen“ versteht das Projekt, dass der Finanzbedarf für Straßeninfrastruktur nach Straßenkilometern und -belastung bei den Zuweisungen des Kommunalen Finanzausgleichs entsprechend berücksichtigt wird. Es wird angenommen, dass der Finanzbedarf für die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur proportional mit der Länge, Fläche und Belastung des Straßennetzes steigt.

Kriterium „ausgeglichen“: Die Bevölkerung einer Region nimmt alle Teile des Verkehrssystems in Anspruch und beschränkt sich nicht nur auf ein Gemeindegebiet. Somit dürfen einzelne Kommunen innerhalb des Systems auf Grund ihrer vorzuhaltenden Straßeninfrastruktur nicht ungleich belastet werden, damit eine ausgeglichene Kostenbelastung aller Kommunen gewährleistet wird. Das Verhältnis von Zuweisungen und Finanzbedarf für den Bestand der Straßeninfrastruktur im Kommunalen Finanzausgleich sollte für alle Kommunen in der Region ausgeglichen, d.h. der aufzubringende Eigenanteil bei gleicher Straßeninfrastruktur auch identisch hoch sein.

„Effizient“ bedeutet, dass die Gesamtsumme der von allen Kommunen geleisteten Steuerabgaben an das Land der Summe der Verteilungsmasse des Kommunalen Finanzausgleichs entspricht. Somit gilt es für das Projekt zu prüfen, ob die geleisteten Steuerabführungen der Gemeinden auch in voller Höhe über das komplexe System des Kommunalen Finanzausgleichs zurückverteilt werden, um einen effizienten Umgang mit öffentlichen Geldern sicherstellen zu können.

Die erläuterten Kriterien dienen als Grundlage für nachfolgende Untersuchungsfragen, anhand derer der Kommunale Finanzausgleich untersucht werden soll.

Neben diesem schon bestehenden Ausgleichssystem auf der kommunalen Einnahmenseite sollen auch Mechanismen auf der Ausgabenseite als Handlungsempfehlungen erarbeitet werden, wobei hier andere Definitionen dieser Kriterien notwendig sind, die an späterer Stelle erklärt werden.

Im Folgenden werden nun kurz der kommunale Aufgabenbereich für die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur umrissen (siehe hierzu auch Kap. 8) und anschließend die wichtigen kommunalen Einnahmeblöcke (Steuereinnahmen und Zuweisungen über den Kommunalen Finanzausgleich) dargestellt.

7.2 Analyse der kommunalen Einnahmen

Die Straßenbaulast beinhaltet alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen verbundenen Aufgaben. Die Unterhaltung, eine Erweiterung oder sonstige Verbesserung der Straße ist in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen. Falls die Kommune unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande ist, ihrer Aufgabe nachzukommen, so ist auf den nicht verkehrssicheren Zustand der Straße hinzuweisen (§ 10 StrWG SH).

Die Kommunen sind Träger der Straßenbaulast der Gemeindestraßen (§ 13 StrWG SH). Gemeindestraßen dienen überwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden (§ 3 StrWG SH). Bei Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern sind die Kommunen Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten (§ 12 StrWG SH). Wenn das Land oder der Kreis die Baulastträger für die Ortsdurchfahrten sind, dann liegen dennoch bestimmte Straßenteile wie z. B. Gehwege, Parkplätze, Standspuren usw. in der Verantwortung der Kommunen (§14 Abs. 4 StrWG SH) (website Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (a))⁹.

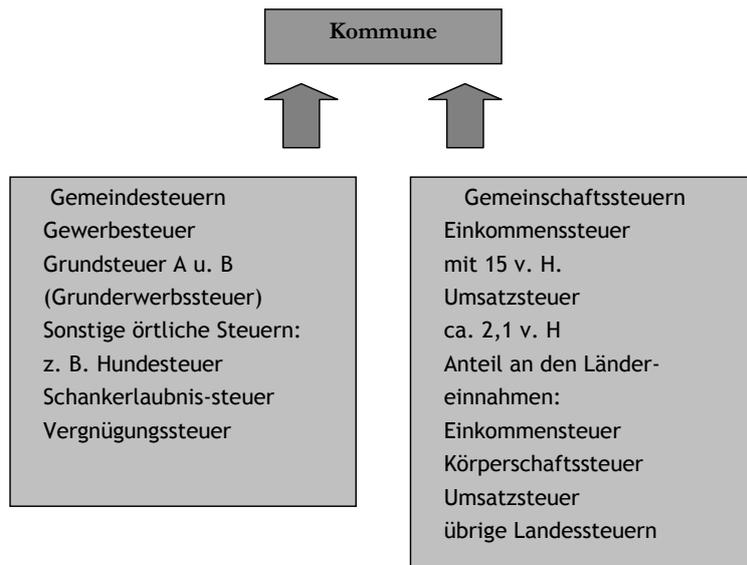
Damit die Kommune ihre Funktion als Straßenbaulastträger erfüllen kann, bedarf es einer finanziellen Ausstattung, die unter anderem durch das bestehende kommunale Steuereinnahmesystem sichergestellt wird.

a) Kommunale Steuereinnahmen

Steuern sind öffentliche Abgaben, die keine Gegenleistung für eine bestimmte Leistung der öffentlichen Hand beinhalten. Sie erzeugen fiskalische Effekte (Einnahmen) und Lenkungseffekte (Verhalten). Die Steuereinnahmen tragen einen wesentlichen Teil zum Haushalt einer Gemeinde bei und können für alle Aufgabenbereiche verwendet werden. Die Gemeinden regeln im Rahmen der Gesetze alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft. Um diese Selbstverwaltungsgarantie durch finanzielle Mittel zu sichern, müssen die Steuern so ergiebig sein, dass die Gemeinde ihren entsprechenden Aufgaben nachkommen kann (vgl. Kroës et al. 2002: 30). Die folgende Grafik zeigt eine Übersicht über die kommunalen Steuereinnahmen:

⁹ Zur Straßenbaulast und den kommunalen Ausgaben im Bereich der Straßeninfrastruktur siehe auch Kap. 8

Abb.13: Steuereinnahmen der Kommune



Quelle: eigene Darstellung

Die Gemeindesteuern umfassen die Gewerbesteuer, die Grundsteuer A u. B und sonstige örtliche Steuern. Das Aufkommen dieser Steuern steht den Gemeinden bzw. den Gemeindeverbänden zu. Laut Art. 106 des Grundgesetzes ist der Kommune das Recht einzuräumen, die einzelnen Hebesätze im Rahmen der Gesetze festzusetzen (website Bundesregierung).

Die wichtigste originäre Einnahmequelle der Kommunen (ca. 15 % der gesamten Gemeindeeinnahmen) zur Deckung ihrer Ausgaben ist die Gewerbesteuer, die auf dem ermittelten Gewinn eines Betriebes erhoben wird. Sie wird mit einem Hundertsatz (Hebesatz) festgesetzt und von der zuständigen Gemeinde erhoben (website Bundesministerium der Finanzen).

Durch eine Umlage der Gewerbesteuer werden ebenfalls der Bund und die Länder beteiligt (website Bundesministerium der Finanzen). Der Prozentsatz der Gewerbesteuerumlage wechselt jährlich, und ist Gegenstand der Verhandlungen zwischen dem Land und den Kommunen (vgl. Kroës et al. 2002: 33).

Neben der Gewerbesteuer stellt die Grundsteuer eine weitere kommunale Real- oder Objektsteuer dar. Sie bezieht sich auf die Beschaffenheit und den Wert eines Grundstücks. Die Grundsteuer fließt den Gemeinden in vollem Umfang zu. Viele Gemeinden verbinden die Erhebung der Grundsteuer mit der Erhebung der von den Grundstückseigentümern zu entrichtenden Benutzungsgebühren für Müllabfuhr, Straßenreinigung und Entwässerung¹⁰ (website Bundesministerium der Finanzen). Es werden dabei zwei Grundsteuertypen unterschieden: Typ A (Grundstücke von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben) und Typ B (die übrigen Grundstücke).

Sonstige örtliche Steuern aus dem Bereich der Gemeindesteuern sind zum Beispiel die Hundesteuer, die Schankerlaubnissteuer oder die Vergnügungssteuer. Die Gesetzgebungskompetenz liegt beim Bund oder bei den Ländern, während die

¹⁰ Gebühren und andere Entgelte werden bei der Betrachtung der kommunalen Einnahmen nicht berücksichtigt - in der Annahme, dass die Kommunen dadurch keine Gewinne erzielen, sondern nur die Kosten für die entsprechenden Dienstleistungen (Müllabfuhr, Straßenreinigung etc.) decken.

Gemeinden die Einnahmen erhalten. Hinzu kommt noch die Grunderwerbssteuer, die je nach Vereinbarung den Ländern oder den Kommunen zufließt (vgl. Kroës et al. 2002: 37).

Das Steuersystem in Deutschland beinhaltet weiterhin die Gemeinschaftssteuern wie Lohn- und Einkommenssteuer, die Umsatzsteuer bzw. Mehrwertsteuer und die Körperschaftsteuer. Sie sind die ertragreichsten Steuern und stehen dem Bund und den Ländern zu.

Die Gemeinden werden direkt am Aufkommen der Einkommenssteuer mit 15 v. H. beteiligt. Bei der Umsatzsteuer liegt der Betrag bei ca. 2,1 v. H. (vgl. Bundesministerium der Finanzen 2004: 7). Zudem haben die Kommunen einen Anteil an den Einnahmen der Länder aus der Einkommen-, Körperschaft- u. Umsatzsteuer und eine fakultative Beteiligung an den übrigen Landessteuern nach Maßgabe der zuständigen Landesgesetzgebung (vgl. Bundesministerium der Finanzen 2004: 46).

Weiterhin gibt es noch die verkehrsspezifischen Einnahmen aus der Mineralölsteuer und der Kraftfahrzeugsteuer. Die Gesetzgebung und der Ertrag der Mineralölsteuer liegen beim Bund. Der sog. Gemeindepfennig als Teil der Mineralölsteuer sollte für Kreis- und Gemeindestraßen zur Verfügung stehen, die mit Bundesfernstraßen verbunden sind. Auf diese Mittel müssen die Kommunen aber inzwischen weitgehend verzichten, da die Fördermittel schrittweise reduziert wurden. Die Länder erhalten die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer zur freien Verwendung. Ursprünglich sollten diese Mittel für die Aufgaben der Länder und der Kommunen im Verkehrsbereich, insbesondere für die Straßenbaulast eingesetzt werden, doch es gibt keine rechtliche Bindungswirkung für diese Empfehlung. Die Länder verzichten inzwischen auf eine zweckgebundene Beteiligung der Kommunen an den Kfz-Steuererträgen durch die Verrechnung mit den allgemeinen Finanzausweisungen (vgl. Kolks und Schmidt 1998: 29f), die im Folgenden erläutert werden.

b) Der Kommunale Finanzausgleich

Auf Grund der oben beschriebenen Einnahmequellen, auf die jede Gemeinde zurückgreifen kann, bestehen oft erhebliche Unterschiede in der Finanzlage einzelner Städte und Gemeinden. Hierfür ist ein das gemeindliche Steuereinnahmesystem ergänzender Kommunaler Finanzausgleich notwendig, welcher dazu beiträgt, dass die Kommunen ihre Aufgaben im Bereich der Infrastruktur bewältigen können.

Zunächst hat das Instrument des Kommunalen Finanzausgleichs eine fiskalische Funktion. Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Aufgabenbelastung aller Kommunen eines Landes soll eine finanzielle Mindestausstattung im Bereich der Infrastruktur gewährleistet werden (vgl. Bundesministerium der Finanzen 2004: 56).

Dies führt zu einer Stärkung der finanziellen Selbstverantwortung der Gemeinden, weil dadurch die Finanzkraft der Gemeinden aufstockt wird, die ohne diese Zuwendungen in der Regel nicht zur Deckung des gemeindlichen Finanzbedarf ausreicht (vgl. Bernhard et al. 1995: 3).

Auch raumordnerische Aspekte werden durch den Kommunalen Finanzausgleich verfolgt. So trägt der Kommunale Finanzausgleich dazu bei, dass übermäßige

Finanzkraftunterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden zu einem gewissen Teil ausgeglichen werden (redistributive Funktion), um Abwanderungsströme aus den finanzschwachen Gemeinden zu verhindern.

Auch wird durch die Zuweisungen des kommunalen Finanzausgleiches die Konjunkturabhängigkeit der gemeindlichen Haushaltswirtschaft verringert (vgl. Rottmann 1982: 133ff).

Der kommunale Finanzausgleich fördert eine sinnvolle Raumordnung. Hier sind v.a. die Zentralen Orte von Bedeutung. Diese haben eine finanzielle Mehrbelastung durch übergemeindliche Aufgaben, welche der Kommune durch die zentralörtliche Funktion zugewiesen werden. Dies betrifft z.B. weiterführende Schulen, Theater etc., welche auch Bewohner der Umlandgemeinden nutzen, und die Zentralen Orte somit die Versorgungsfunktion für das Umland mit übernehmen (vgl. Bernhard et al. 1995: 19f). Diese Mehrbelastung wird in den Zentralen Orten durch zusätzliche finanzielle Mittel gedeckt (vgl. Gutsche 2004: 150).

Die Verteilung der Mittel des kommunalen Finanzausgleichs an die Gemeinden ist Aufgabe des Landes. Es erfolgt kein direkter Ausgleich zwischen den einzelnen Gemeinden (vgl. Kroës et al. 2002: 60).

Über Zuweisungen erfolgt die Verteilung der Mittel des Kommunalen Finanzausgleichs an die Kommunen. Diese Zuweisungen stehen der Gemeinde entweder zur freien Verfügung (allgemeine Zuweisungen) oder sind zweckgebunden (Zweckzuweisungen). Die allgemeinen Zuweisungen werden nochmals aufgeteilt in Schlüsselzuweisungen und Bedarfszuweisungen (vgl. Kroës et al. 2002: 60f).

Bei der Ausgabe der Mittel aus den Schlüsselzuweisungen kommt die kommunale Entscheidungsfreiheit voll zur Geltung. Die Gemeinde kann selbst entscheiden, für welchen Bereich der gemeindlichen Aufgaben diese Mittel ausgegeben werden. Dies entspricht dem Non-Affektionsprinzip. Bei den Zweckzuweisungen ist dies nicht mehr der Fall, da schon bei der Vergabe der Mittel vom Land an die Kommunen der Ausgabezweck festgelegt wird.

Die Schlüsselzuweisungen erfolgen an die Gemeinden entsprechend ihrer durchschnittlich notwendigen Aufgabenbelastung (Finanzbedarf) und ihrer Steuerkraft (Finanzkraft). Durch die Anwendung der durchschnittlich notwendigen Aufgabenbelastung wird verhindert, dass eine besondere Ausgabefreudigkeit einer Gemeinde mit berücksichtigt wird (vgl. Rottmann 1982: 143).

Der Finanzbedarf ergibt sich aus der Einwohnerzahl, aber auch Aspekte wie die Arbeitslosen- und die Schülerzahl werden berücksichtigt, da diese besonders gewichtige Mehrbelastungen bedeuten. Bei der Einwohnerzahl kommt es zu einer „Veredelung der Bevölkerung“. Dies bedeutet, dass mit zunehmender Einwohnerzahl einer Gemeinde ein Anstieg des Finanzbedarfs je Einwohner angenommen wird.

Die Finanzkraft der Gemeinden ergibt sich aus den kommunalen Steuereinnahmen (vgl. Kroës et al. 2002: 60f). Man nimmt die Steuerkraft als Messgröße für die Finanzkraft einer Gemeinde (vgl. Rottmann 1982: 147).

Der Ausgleich zwischen Finanzbedarf und Finanzkraft erfolgt über ein zweistufiges System. Falls der Finanzbedarf größer ist als die Finanzkraft, so wird der Finanzbedarf

zu 50% ausgeglichen. Im Falle, dass die Steuerkraft und die Schlüsselzuweisungen geringer sind als 90% der Finanzkraft der Gemeinden, kommt es zu nochmaligen Zuweisungen bis auf 90%.

Ist die Finanzkraft größer als der Finanzbedarf erhält diese Kommune keine Schlüsselzuweisungen (abundante Gemeinde). Eine finanzschwache Gemeinde erhält also höhere Zuweisungen als eine finanzstarke Kommune (vgl. Rottmann 1982: 148f).

Den Bedarfszuweisungen liegt der von den Gemeinden benötigte Bedarf zugrunde. Hier werden auch außergewöhnliche Belastungen einzelner Gemeinden berücksichtigt (z.B. Kiel als Landeshauptstadt). Größtmögliche Verteilungsgerechtigkeit ist erreicht, wenn jede Gemeinde einen im Verhältnis zum Gesamtbetrag aller Gemeinden angemessenen Zuschuss zu ihrem Bedarf erhält (vgl. Bundesministerium der Finanzen 2004: 56ff).

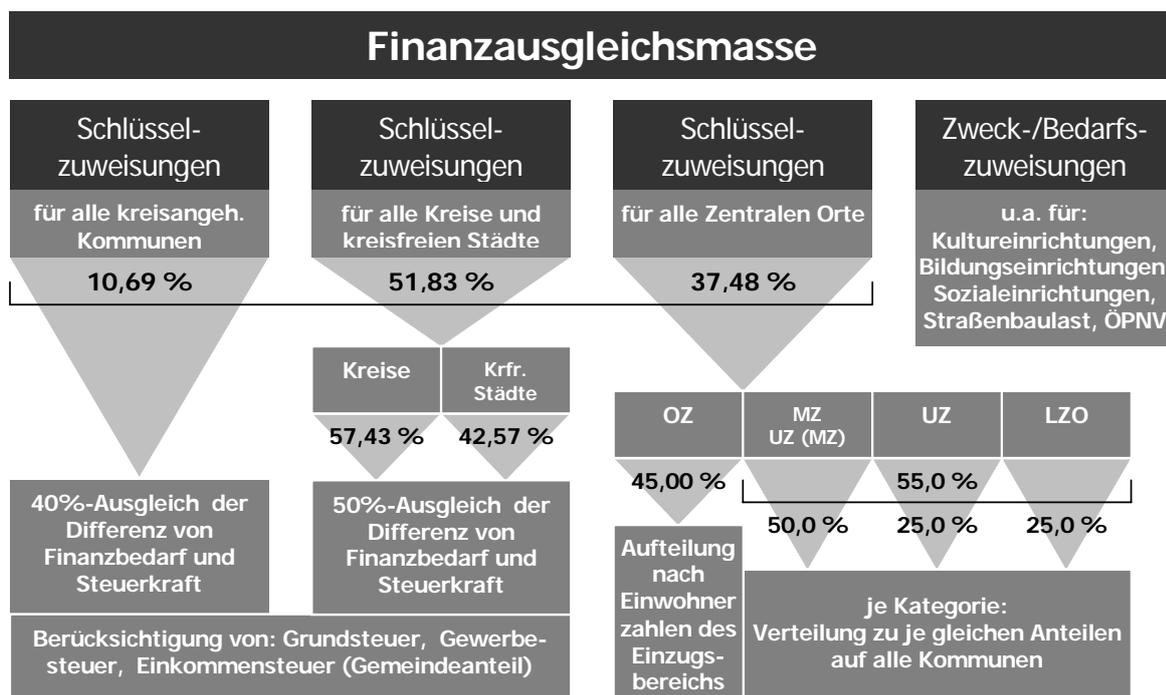
Zweckzuweisungen sind Zuschüsse des Landes an die Gemeinden zur Mitfinanzierung bestimmter Aufgaben, wie z.B. Stadterneuerung oder Schulbau. Diese Zwecke werden im Finanzausgleichsgesetz (FAG) oder im Haushaltsplan der Länder aufgeführt (vgl. Kroës et al. 2002: 61). Die Mittel für die Zweckzuweisungen werden im Vorhinein aus der Finanzausgleichsmasse entnommen. Die Entscheidung über eine Zweckzuweisung kann auf verschiedene Arten vorgenommen werden. Die Zuweisungen nach gesetzlich fixiertem Schlüssel bieten Transparenz und Eindeutigkeit bei der Bemessungsgrundlage. Das Land kann nur die Höhe des Topfes oder die Verteilungsschlüssel durch Gesetze ändern. Auch kann die Entscheidung über eine Zweckzuweisung durch politische Einzelfallentscheidungen oder auch nach dem Ermessen der Landesverwaltung gefällt werden (vgl. Rottmann 1982: 149f).

7.3 Kommunalen Finanzausgleich in Schleswig-Holstein

In der Verfassung des Landes Schleswig-Holstein ist der Kommunale Finanzausgleich in Artikel 49 verankert. Hier heißt es: „Um die Leistungsfähigkeit der steuerschwachen Gemeinden und Gemeindeverbände zu sichern und eine unterschiedliche Belastung mit Ausgaben auszugleichen, stellt das Land den Gemeinden und Gemeindeverbänden im Wege des Finanzausgleiches Mittel zur Verfügung“ (website Verfassungen). Weitere Einzelheiten werden im Finanzausgleichsgesetz des Landes Schleswig-Holstein (FAG SH) geregelt.

Diese Einzelheiten sind z.B. der Prozentsatz des Ausgleiches der Differenz zwischen dem Finanzbedarf und der Steuerkraft bei den Schlüsselzuweisungen. Dies ist im FAG SH für die kreisangehörigen Kommunen bei 40% festgesetzt und bei den Kreisen und kreisfreien Städten bei 50% (website Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (b)). Das System des Kommunalen Finanzausgleichs in Schleswig-Holstein gestaltet sich wie folgt:

Abb. 14: Die wesentlichen Elemente des Kommunalen Finanzausgleichs in Schleswig-Holstein



Quelle: eigene Darstellung

Grundlage des Systems ist das „Gesetz über den Kommunalen Finanzausgleich in Schleswig-Holstein in der Fassung vom 04. Februar 1999“ (vgl. Gutsche 2004: 156). Eine entscheidende Besonderheit ist die Behandlung der Zentralen Orte bei den Schlüsselzuweisungen. Es wird gänzlich auf die „Veredelung der Bevölkerung“ verzichtet: „Alle Einwohner werden als Bedarfsverursacher gleich behandelt“ (Bundesministerium für Bauwesen, Raumordnung und Städtebau 1984: 29). Allerdings wird ein Pauschalansatz für zentralörtliche Bedarfe erhoben. So werden neben den Schlüsselzuweisungen für alle kreisangehörigen Kommunen und denen für alle Kreise und kreisfreie Städte auch Schlüsselzuweisungen für Zentralen Orte vergeben (siehe Abb. 14). Letztere werden im Vorhinein aus der Ausgleichsmasse bereitgestellt und nicht nach Höhe der Steuerkraft, sondern auf Grund des Zentralitätsgrades bemessen. So kommt es in den Zentralen Orten zur Anerkennung der Bedarfe durch Vorhaltung von Infrastruktur, die auch von Bewohnern des Umlandes genutzt werden. Diese Mittel können in den Zentralen Orten für die Finanzierung zum Ausbau der zentralörtlichen Infrastruktur und zur Deckung der daraus resultierenden Folgekosten verwendet werden. Dies können z.B. Kultur-, Bildungs-, Sozialeinrichtungen und auch Straßenbaulasten sein (vgl. Hofmeister und Voss 1991: 62ff). Bei der Verteilung der Schlüsselzuweisungen für die Zentralen Orte werden die einzelnen Zentralitätsstufen (Ober-, Mittel-, Unterzentren und Ländliche Zentrale Orte) berücksichtigt. Für die Verteilung dieser Mittel werden nicht die Einwohner der Kernstadt, sondern ausschließlich die Bewohner des umliegenden Einzugsgebietes herangezogen (vgl. Hofmeister und Voss 1991: 72ff). Hier werden also auch die Bewohner mit eingerechnet, welche aus Kiel ins Umland abwandern. Zwar bekommt Kiel dann nicht

mehr die gleiche Summe wie vor der Stadt-Umland-Wanderung (Rückgang der Schlüsselzuweisungen für Kiel als kreisfreie Stadt), aber diese Bewohner gehören weiterhin zum Einzugsbereich des Oberzentrums Kiel und werden so weiterhin in die Zuweisungen für die Zentralen Orte einbezogen.

Die Gelder für die Oberzentren werden prozentual nach den Umlandbewohnern entrichtet. Bei den Kategorien niedrigerer Stufen steht jeder Kommune der gleicher Anteil zu. Dies resultiert aus der Annahme, dass den Zentralen Orten einer Stufe der gleiche Einzugsbereich zugeordnet ist (vgl. Hofmeister und Voss 1991: 72ff).

Beachtet werden muss aber, dass ein Oberzentrum auch die Funktionen eines Zentralen Ortes niedriger Stufe erfüllt. So wird in Schleswig-Holstein ein Oberzentrum, wie etwa die Landeshauptstadt Kiel, auch als Mittel- und Unterzentrum gezählt. Kiel erhält also wegen seines Zentralitätsgrades dreifach Zuweisungen (vgl. Hofmeister und Voss 1991: 72ff).

Das Land verlangt kein Nachweis über die Verwendung der Schlüsselzuweisungen für Zentrale Orte. Bei der Entscheidung über die Verwendung der Mittel wird jedoch die Planungshoheit der Zentralen Orte eingeschränkt. So haben die Gemeinden, die zu einem Einzugsbereich eines Unterzentrums oder eines Ländlichen Zentralen Ortes gehören, ein Mitspracherecht und können auch bei mehrheitlichem Willen die Verwendung von Zuweisungsmittel untersagen. Bei einem Oberzentrum und Mittelzentrum haben nur die zugehörigen Gemeinden ein Mitspracherecht, die vom Zentralen Ort über die beabsichtigte Verwendung unterrichtet werden müssen (vgl. Hofmeister und Voss 1991: 80).

7.4 Ergebnisse

Im Hinblick auf die oben definierten Kriterien wurde das bestehende System des Kommunalen Finanzausgleichs in Schleswig-Holstein mit folgenden Untersuchungsfragen daraufhin analysiert, inwiefern es sich in seiner heutigen Form als Ausgleichsinstrument eignet.

Wird die Verkehrsinfrastruktur angemessen bei der Ermittlung der Zuweisungen berücksichtigt?

Das System für die finanziellen Zuwendungen sieht drei verschiedene Verteilungsschlüssel vor, die jeweils von der Art der Zuweisung abhängen. So werden bei den Schlüsselzuweisungen (inklusive jener für zentrale Orte) die für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehenen Mittel indirekt mit eingerechnet, da die erforderlichen Gelder für die Verkehrsinfrastruktur einen Teil zum „allgemeinen Finanzbedarf“ beitragen. In welchem Maße Infrastruktur in der Berechnung berücksichtigt wird, ist dagegen nicht ersichtlich, da der für die Höhe der Zuwendungen ausschlaggebende Finanzbedarf über eine Ausgangsmesszahl ermittelt wird, die durch die Einwohnerzahl und einen politisch festgelegten Faktor zustande kommt. Für die Zuweisungen für übergemeindliche Aufgaben ergibt sich ein ähnliches Bild: So werden die Oberzentren je nach Einwohnerzahl in ihrem Einzugsgebiet mit

zusätzlichen Mitteln ausgestattet. Auch hier ist eine genaue Berücksichtigung der existierenden Infrastruktur nicht erkennbar. Alle untergeordneten Zentren bekommen sogar nur in Abhängigkeit ihrer Kategorie jeweils gleiche Anteile aus der sog. Zentralitätsmasse, so dass hier eine explizite Berücksichtigung der tatsächlichen örtlich vorgehaltenen Infrastruktur gänzlich ausgeschlossen ist.

Anders gestaltet sich dies bei den Zweckzuweisungen, die durch Vorabzug aus der Ausgleichsmasse herausgenommen werden. So wird in Schleswig-Holstein eine festgelegte Summe u.a. für die Straßenbaulast an die Gemeinden verteilt, die „für die Unterhaltung und Instandsetzung sowie den Um- und Ausbau von Gemeindestraßen“ (§ 24 Abs. 1 FAG SH) bestimmt ist. Der Verteilungsschlüssel ist hier ebenfalls politisch festgelegt.

Darüber hinaus werden den Gemeinden allerdings weitere - wenn auch verglichen mit den Schlüsselzuweisungen wesentlich geringere - Beträge für die Unterhaltung der Straßen gewährt. Diese fließen je nach Straßenkilometern den Gemeinden zu, den Kreisen und kreisfreien Städten als Träger der Straßenbaulast und kreisangehörigen Gemeinden für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (vgl. § 24 Abs. 2 FAG SH) (website Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (b)).

Bei den Sonderbedarfszuweisungen entscheidet das Innenministerium über die Vergabe für bestimmte Projekte, so dass hier prinzipiell kein objektiver Verteilungsschlüssel angewandt wird, sondern eine politische Entscheidung über die Finanzmittelverwendung getroffen wird¹¹.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das oben definierte Kriterium einer angemessenen Berücksichtigung der Verkehrsinfrastruktur bei der Ermittlung der Zuweisungshöhe nicht erfüllt wird. Eine Ausnahme davon stellt lediglich ein Teilbereich der Zweckzuweisungen für die Straßenbaulast dar, bei dem die tatsächlich vorhandenen Straßenkilometer in den Gemeinden über die Höhe der Finanzmittel entscheiden. Der mit Abstand größte Teil des Finanzbedarfs für den Verkehrsbereich wird allerdings über andere Wege, in einwohnerabhängigen Faktoren, pauschalen Anteilen oder über rein politische Entscheidungen, ausgeglichen.

Ergibt sich im kommunalen Vergleich eine ausgeglichene Kostenbelastung, d.h. ein jeweils gleiches Verhältnis von Finanzbedarf und Zuweisungen für die Verkehrsinfrastruktur?

Während sich die Höhe des Finanzbedarfs für die Verkehrsinfrastruktur in den einzelnen Gemeinden ermitteln lässt, kann die tatsächliche Höhe der für diesen Bereich vorgesehenen Mittel aus den unter Frage 1 genannten Gründen nicht genau bestimmt werden.

Darüber hinaus liegt die Entscheidungshoheit über die Verwendungen der Schlüsselzuweisungen allein bei den Kommunen. So können die gewährten Finanzmittel in eigener politischer Verantwortung auf die von der Gemeinde zu tragenden

¹¹ Dabei ist davon auszugehen, dass Sonderbedarfszuweisungen in der Regel nicht in die Instandhaltung, sondern wegen der politisch angestrebten Öffentlichkeitswirksamkeit in den Neubau von Verkehrsinfrastruktur o.ä. fließt (siehe Anhang 5)

Ausgabenbereiche verteilt werden. Es liegt letztlich an der Kommunalpolitik, wie groß die Summe zur Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur ausfällt. Lediglich bei Zweckzuweisungen besteht eine Zweckbindung der Mittel.

Aus diesen Gründen ist ein kommunaler Vergleich und damit eine Auskunft über strukturelle Besser- oder Schlechterstellungen von Gemeinden (oder Gemeindetypen) in Bezug auf die eigene Kostenbelastung für die Verkehrsinfrastruktur erhalten nicht möglich.

Hinzu kommt, dass der Kommunale Finanzausgleich nicht auf die hier nach Meinung des Projektes anzustrebende Gleichstellung aller Gemeinden angelegt ist, sondern finanzschwächere Gemeinden besser zu stellen versucht.

Werden die Steuergelder über den kommunalen Finanzausgleich effizient zurückverteilt d.h. entspricht die Gesamtsumme der eingezahlten Steuergelder der Gesamtausgleichsmasse im Kommunalen Finanzausgleich?

Zum einen ist bei der Betrachtung der an das Land und den Bund abgeführten Steuern zunächst zu beachten, dass diese lediglich von der Gemeinde erhoben werden, per definitionem (nach dem Grundgesetz) jedoch dem Land zustehen. So gesehen handelt es sich nicht um eine Abgabeleistung der Kommunen an das Land, sondern um eine an die Gemeinden übertragene Aufgabe der Erhebung von Landessteuern.

Zum anderen setzen sich auf der Ebene des Landes Schleswig-Holstein die in die Finanzausgleichsmasse eingehenden Mittel nicht nur aus den erhobenen Landessteuern bzw. -steueranteilen zusammen, sondern stammen ebenso aus weiteren Quellen, wie z.B. den Zuwendungen des Bundes über den Länderfinanzausgleich¹². Dies bewirkt, dass die Gesamthöhe der Finanzausgleichsmasse jährlich schwankt, da sie letztlich von der Situation des Landeshaushalts abhängig ist und entsprechend dem Landeshaushaltsplan für ein Jahr festgesetzt wird (vgl. 5 Abs. 2 FAG SH) (website Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (b)).

Aus diesen Gründen kann hier nicht beantwortet werden, wie effizient im Sinne der obigen Definition die ans das Land abgegebenen Finanzmittel wieder an die Gemeinden in Schleswig-Holstein zurück verteilt werden¹³.

Die Überprüfung hat auf der einen Seite gezeigt, dass den zuvor aufgestellten Kriterien „angemessen“, „ausgeglichen“ und „effizient“ kaum Rechnung getragen wird bzw. auf Grund der Systemeigenschaften und -ziele nicht getragen werden kann. Auf der anderen Seite wird dadurch gleichzeitig die Beurteilungsmöglichkeit erschwert, inwiefern der Kommunale Finanzausgleich bereits heute ein geeignetes Instrument ist, die im Bereich der Straßenerhaltung anfallenden Kosten auf übergemeindlicher Ebene auszugleichen:

¹² Auf Grund der Komplexität der Finanzströme kann eine umfassende Darstellung der finanziellen Beziehungen hier nicht erfolgen.

¹³ In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass zur Erfüllung des Teilziels „Verringerung der Konjunkturabhängigkeit der gemeindlichen Haushaltswirtschaft“ - im Widerspruch zur heutigen Praxis - eine konjunkturell antizyklische Mittelrückverteilung über den Kommunalen Finanzausgleich stattfinden müsste, so dass die Höhe der Steuerabgaben an das Land Schleswig-Holstein in einem bestimmten Jahr nicht der Höhe der Finanzausgleichsmasse entsprechen dürfte.

Die Höhe der Zuweisungen wird fast ausschließlich durch aggregierte Größen, Pauschalanteile und/oder politische Entscheidungen bestimmt. Ein Herunterbrechen auf die Teilbereiche wie die hier betrachtete Verkehrsinfrastruktur ist nicht möglich. Die Vielfalt der Zuweisungsarten und die damit verbundenen unterschiedlichen Vergaberegeln führen zu einer mangelhaften Transparenz des Systems, die eine Anwendung fester Bemessungskriterien nicht zulässt.

Dadurch und auf Grund der Entscheidungsfreiheit der Gemeinden über die Verwendung der Mittel aus den Schlüsselzuweisungen ist es darüber hinaus nicht möglich, die tatsächlichen eigenen Finanzbelastungen, die die Gemeinden für ihre Verkehrsinfrastruktur zu tragen haben, miteinander zu vergleichen und Ungleichbelastungen auf regionaler Ebene zu erkennen oder auszuschließen.

Schließlich kann die Effizienz des komplexen Umverteilungssystems nicht bewertet werden, da die Quellen für die Zuwendungsmittel vielfältig sind und die Gesamthöhe der Ausgleichsmasse vom jährlichen Landeshaushalt abhängt, der u.a. auf die Zuverlässigkeit jener vielfältiger Finanzquellen angewiesen ist.

7.5 Handlungsempfehlungen

Grundsätzlich bestehen zwei Ansatzpunkte zur Gestaltung eines räumlichen Ausgleichs der Infrastrukturkosten unter den eingangs aufgeführten Kriterien. So kann zum einen über eine Einnahmenverteilung (finanzielle Ausstattung der Gemeinden), oder zum anderen über eine Kostenbeteiligung (Kostenanlastung der Gemeinden) ein Regelungsmechanismus vorgesehen werden, um die Verkehrsinfrastruktur in einer Region erhalten zu können.

Transparenz bei der Anteilsberechnung auf der einen Seite sowie die Anwendung derselben Kriterien auf alle Gemeinden auf der anderen Seite sind nach Ansicht der Projektgruppe aber Grundvoraussetzungen für die Schaffung eines Verteilungsmechanismus mit dem Anspruch, einen „gerechten“ Ausgleich zu schaffen.

Die folgenden konzeptionellen Vorschläge wurden daher unter dem Gesichtspunkt entwickelt, transparente Bedingungen für die Finanzmittelzuweisungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu schaffen und gleichzeitig einheitliche - d.h. für alle Gemeinden gleiche - Bemessungsverfahren zu installieren.

Im Folgenden werden nun die beiden Ansatzpunkte Einnahmenverteilung und Kostenaufteilung weiter verfolgt und daraus Vorschläge zur Weiterentwicklung der bestehenden Systeme bzw. zur Neueinrichtung anderer Systeme abgeleitet¹⁴. Adressaten dieser Konzepte sind dabei das Land Schleswig-Holstein bzw. auch die einzelnen Gemeinden in einer Region.

¹⁴ Dabei werden zwar die relativen Anteile der Gemeinden für die Verteilungs- bzw. Aufteilungsprinzipien berücksichtigt, nicht jedoch die absolute Höhe der benötigten Mittel. Siehe dazu auch Kap. 8.2.

7.5.1 Einnahmenverteilung (angebotsorientiert)

Anpassung des Kommunalen Finanzausgleichs

Kriterium „angemessen“¹⁵:

Grundsätzlich muss für jede Gemeinde gleichermaßen nachvollziehbar sein, für welche öffentlichen Aufgabenbereiche welche Summen vom Land über den Kommunalen Finanzausgleich gewährt werden, da sonst ein räumlicher Ausgleich bei der Einnahmenverteilung nicht möglich ist. Für den betrachteten Bereich der Verkehrsinfrastruktur bedeutet dies, dass die tatsächlich existierende Verkehrsinfrastruktur (denn genau jene muss langfristig finanziert werden) bei der Bemessung der Zuweisungen berücksichtigt wird. Allerdings müssen für einen angemessenen Ausgleich quantitative und qualitative Abweichungen der Infrastruktur vom Standard über Korrekturfaktoren berücksichtigt werden.

Bemessungsgrundlage

Als Bemessungsgrundlage kann die Länge des Straßennetzes herangezogen werden. Zur Berücksichtigung der baulichen Unterschiede zwischen verschiedenen Straßenkategorien (Hauptverkehrsstraßen, Erschließungsstraßen etc.) werden vorab die zu unterscheidenden Kategorien mit ihren baulichen Merkmalsausprägungen definiert und jeweils die durchschnittlichen Instandhaltungskosten ermittelt. Damit wird verhindert, dass die besondere Ausgabefreudigkeit einer Gemeinde positiv mitberücksichtigt wird (siehe Kapitel 7.2b). Alle Gemeinden ordnen danach die Straßen, die in ihrer Baulast stehen (siehe Kapitel 7.2) diesen Kategorien zu.

Korrekturfaktoren:

Zustand:

Die Höhe der tatsächlich anfallenden Instandhaltungskosten wird neben den baulichen Merkmalen auch durch das Alter bzw. den heutigen Zustand bestimmt. Über einen entsprechenden Korrekturfaktor kann den Gemeinden für eine Straße in schlechtem baulichen Zustand ein Aufschlag gewährt werden. Neue Straßen, die sich noch in einem sehr guten Zustand befinden, können so z.B. durch Abschläge von den durchschnittlichen Instandhaltungskosten erfasst werden.

Belastung:

Um des Weiteren zu vermeiden, dass Gemeinden mit einer großzügig dimensionierten, evtl. nicht an den Bedarf angepassten Infrastruktur für diese Ausstattung „belohnt“ werden, sollte gemessen am durchschnittlichen Verkehrsaufkommen für jede

¹⁵ für die genaue Definition der Kriterien siehe Kap. 7.1

Straßenkategorie ein zusätzlicher Auf- bzw. Abschlag für die tatsächliche Belastung der Straße vorgesehen werden. Eine unterdurchschnittliche Nutzung würde mit Abschlägen, eine überdurchschnittliche mit Aufschlägen erfasst. Dadurch würde ein Anreiz geschaffen, sparsam und nachfrageorientiert zu bauen und überflüssige Infrastruktur rückzubauen.

Mit der expliziten Berechnung der Zuweisungshöhe für die Verkehrsinfrastruktur muss gleichzeitig auch einhergehen, dass diese aus den bisherigen Schlüsselzuweisungen (einschließlich der gesondert angerechneten Schlüsselzuweisungen für die Zentralen Orte) herausgenommen wird, da es sonst zu einer doppelten Berücksichtigung zu unterschiedlichen Maßstäben käme. Das hier vorgeschlagene Berechnungsmuster funktioniert unabhängig von Gemeindegröße (Einwohnerzahl) und Zentralitätsgrad.

Kriterium „ausgeglichen“:

Die Anwendung des Kriteriums „angemessen“ auf alle Gemeinden ist gleichzeitig Grundvoraussetzung für einen räumlichen Ausgleich und damit für die Erfüllung des Kriteriums „ausgeglichen“.

Nach der oben getroffenen Definition von „ausgeglichen“ sollen alle Gemeinden finanziell insofern gleichgestellt werden, als dass keiner Gemeinde durch die Aufgabe der Infrastrukturfinanzierung gegenüber anderen Gemeinden finanzielle Nachteile entstehen.

Die Anwendung einer einheitlichen Bemessungsgrundlage (siehe Kriterium „angemessen“) führt zu einem weitgehend gleichen Verhältnis zwischen Zuweisungen und anfallenden Instandhaltungskosten, d.h. zwei Gemeinden mit dem gleichen Infrastrukturangebot erhalten auch die gleichen Summen zur Deckung des Finanzbedarfs auf diesem Gebiet, ihr Eigenanteil ist jeweils gleich.

Durch die Berücksichtigung der Korrekturfaktoren kann sich aber bei quantitativ gleicher Infrastruktur das Verhältnis zwischen Zuweisungen und Gesamtkosten (und damit auch der Eigenanteil) in Abhängigkeit vom Straßenzustand und Belastungsgrad verändern. Eine nachvollziehbare und auf allen Gemeinden einheitlich anzuwendende Bemessungsgrundlage ist dennoch gegeben.

Anzumerken ist darüber hinaus, dass nach dieser Berechnungsgrundlage alle Gemeinden (gemäß den gesetzten Zielen der Projektgruppe) gleichgestellt werden, und zwar in Abhängigkeit des tatsächlichen Finanzbedarfs, aber unabhängig von der Finanzkraft einer Gemeinde, die bei den Schlüsselzuweisungen in ihrer bisherigen Form mitberücksichtigt wurde.

Für eine Berücksichtigung der Finanzkraft gemäß dem bisherigen System spräche, dass die langfristige Finanzierbarkeit der Gesamtverkehrsinfrastruktur einer Region in allen Teilgebieten wahrscheinlich besser gewährleistet werden kann, wenn Gemeinden mit einer geringeren Finanzkraft eine relativ bessere Finanzausstattung über Zuweisungen erhalten (und damit eher die Möglichkeit gegeben ist, den darüber hinaus notwendigen Eigenanteil aufzubringen) als finanzkräftigere.

Gegen die Berücksichtigung der Finanzkraft spräche, dass die Einwohner einer jeden Gemeinde auf Grund der intensiven regionalen Verflechtungen der Verkehrsströme auch die Infrastruktur in anderen Gemeinden mit in Anspruch nehmen - die Bewohner der Umlandgemeinden die Infrastruktur in Kiel (aber auch umgekehrt) -, so dass eine völlige Gleichbehandlung aller bei der Finanzausstattung „gerecht“ wäre.

Bei Zugrundelegung dieser Maßstäbe würden sich Schrumpfung und Wanderungsbewegungen nur noch indirekt auf die Zuweisungen als Finanzierungsbasis der Gemeinden für ihre Verkehrsinfrastruktur auswirken:

Die Bemessungsgrundlage ist unabhängig von der Einwohnerentwicklung, lediglich über den Korrekturfaktor Belastung wären in einer schrumpfenden Gemeinde Mindereinnahmen hinzunehmen. Allerdings nicht dann, wenn (wie im Fall Kiel anzunehmen), die Belastung auf den Ausfallstraßen auf Grund der zunehmenden Stadt-Umland-Verflechtungen weiterhin sehr hoch oder gar steigend ist. In letzterem Fall würde Kiel über den Korrekturfaktor Belastung für die Inanspruchnahme seiner Infrastruktur durch Umlandbewohner entschädigt, da die Belastung unabhängig von der Herkunft der Verkehrsteilnehmer ist. Gleiches gilt auch für den Korrekturfaktor Zustand.

Auf der anderen Seite macht sich eine Zunahme der Gesamtinfrastruktur im Land Schleswig-Holstein auf Grund fortschreitender Suburbanisierungstendenzen insofern bemerkbar, als dass bei konstanter Ausgleichsmasse die Zuweisungen pro Straßenkilometer sinken werden. Davon sind allerdings schrumpfende und wachsende Gemeinden gleichermaßen betroffen. Über den Korrekturfaktor Belastung kann ein Anreiz für eine verkehrssparsame Siedlungsplanung in den wachsenden Gemeinden geschaffen und eine Überdimensionierung der Infrastruktur vermieden werden. In den schrumpfenden Kernstädten wäre damit gleichzeitig auch ein Anreiz für einen Rückbau gegeben¹⁶.

Kriterium „effizient“:

Trotz der oben geschilderten Schwierigkeiten bei der Beurteilung der Effizienz des Kommunalen Finanzausgleichs in Schleswig-Holstein sollen an dieser Stelle Vorschläge für eine Umgestaltung der Finanzströme unterbreitet werden, für die jeweils eine grobe Beurteilung vorgenommen wird¹⁷.

Bei allen Modellen ist gleichermaßen zu überlegen, in welcher Form die Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur gewährt werden. Dabei kann eine Zweckbindung der Gelder in Form von Zweckzuweisungen schon auf der Länderebene erfolgen (Affektionsprinzip). Zweckzuweisungen müssen aber demnach gesetzlich neu definiert werden, da sich diese bisher nur auf bestimmte Projekte beschränken. Stattdessen könnte sich die Zweckbindung allgemein auf den Bereich der bestehenden Verkehrsinfrastruktur einer Kommune beziehen.

¹⁶ Für beide Fälle müssen allerdings auch entsprechende Rahmenbedingungen auf anderen Gebieten geschaffen werden, wie z.B. eine Anpassung der Fördermittelvergabe für Aus-, Neu- und Rückbau von Straßen (siehe hierzu auch Kap. 10)

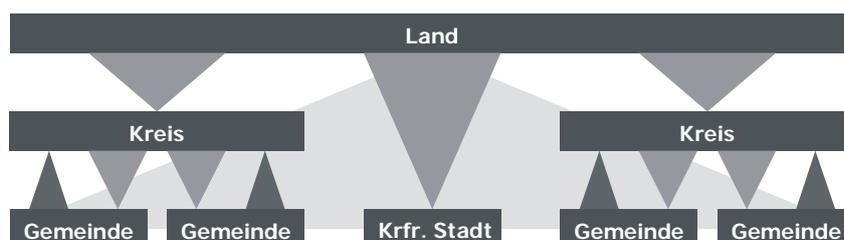
¹⁷ Eine abschließende Vergleichsuntersuchung der Varianten auf die höchste Effizienz konnte im Rahmen der Projektarbeit nicht vorgenommen werden.

Gelten sie als Teil der Schlüsselzuweisungen, liegt die Entscheidung über die letztliche Verwendung bei der jeweiligen Gemeinde und kann nicht mehr von Seiten des Landes beeinflusst werden. Werden sie dagegen als Zweckzuweisungen vergeben, ist der Verwendungszweck eindeutig, gleichzeitig aber die kommunale Entscheidungsfreiheit über die Gemeindefinanzen eingeschränkt.

Variante 1: Anwendung auf den Status Quo

Das Land Schleswig-Holstein überweist den Kreisen und kreisfreien Städten nach dem oben dargestellten Muster (Bemessungsgrundlage und Korrekturfaktoren) die Zuweisungen für den Bereich Verkehrsinfrastruktur als Teil der gesamten Zuweisungsmasse. Die Kreise leiten die Mittel (nach gleichem Prinzip) an die kreisangehörigen Gemeinden weiter. Dagegen entrichten diese Beträge an ihre Kreisstadt (Kreisumlage)¹⁸ (siehe Abb. 15). Je nach Organisationsmodell könnte die Infrastrukturerhaltung für alle Gemeinden auch auf der Kreisebene gebündelt und das System der Kreisumlage auf diesen Bereich ausgedehnt werden.

Abb.15: Status Quo der Finanzströme im Kommunalen Finanzausgleich



Quelle: eigene Darstellung

Alternativ könnte bei der Verteilung der Zuweisungen vom Land an die Gemeinden die Ebene der Kreise ausgespart und das Geld direkt an die kreisangehörigen Gemeinden gegeben werden (siehe Abb. 16). Hierdurch ließe sich der Mittelfluss vereinfachen¹⁹.

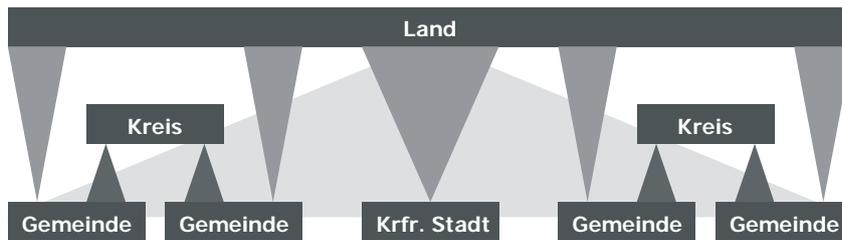
Vorteilhaft wäre in beiden Fällen die zentrale organisierte Mittelverteilung auf alle Gemeinden. Die für Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehende Gesamtsumme könnte nach einheitlichem Maßstab auf alle Gemeinden gleichermaßen aufgeteilt werden. Die hohe Bedeutung der Landesebene, die u.a. auch durch das Planungssystem des Landes deutlich wird, würde durch eine solche Anwendung gestärkt.

Von Nachteil ist sicherlich, dass das Land bei der Berechnung der Zuweisungshöhe auf enorme Datenmengen angewiesen ist, die für alle Gemeinden gleichermaßen zur Verfügung stehen müssen.

¹⁸ Zur Deckung ihres Finanzbedarfs z. B. für die Verwaltung haben die Kreise die Möglichkeit von der kreisangehörigen Gemeinde eine Kreisumlage zu erheben. Dabei werden als Berechnungsgrundlage die Steuerkraftzahlen der Gemeinden und die Schlüsselzuweisungen abzüglich der Finanzausgleichsumlage herangezogen. Ein bestimmter V Hundertsatz von dieser Umlagegrundlage wird als Kreisumlage definiert (§ 28 FAG SH) (website Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (b)).

¹⁹ Dieser Vorschlag zur weiteren Effizienzsteigerung beruht auf den Ausführungen von Herrn Rainer Kersten, Bund der Steuerzahler, Gespräch am 26.04.2005 in Kiel (siehe Anhang 5)

Abb.16: Variante 1 des Status Quo der Finanzströme im Kommunalen Finanzausgleich



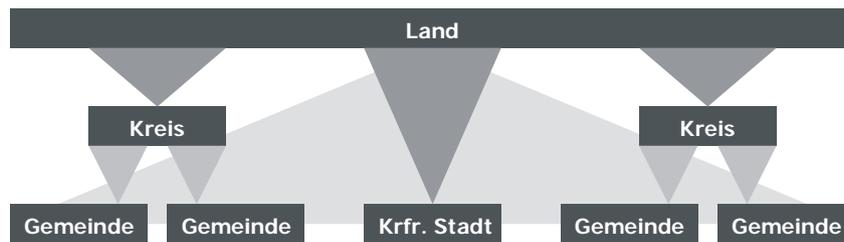
Quelle: eigene Darstellung

Variante 2: Verrechnung mit der Kreisumlage

Die Schlüsselzuweisungen könnten mit der von den kreisangehörigen Gemeinden zu entrichtenden Kreisumlage verrechnet werden und damit der Rückfluss der Finanzmittel an die mittlere Ebene eingespart werden (siehe Abb. 17). Ausgenommen davon wären die Zweckzuweisungen, sofern der Kreis nicht die Aufgabenbereiche, für welche die Zweckzuweisungen bestimmt sind, anstelle der Gemeinden übernimmt. Je nach Zuweisungsart und Organisationsmodell ist dies ebenfalls auf den Bereich der Verkehrsinfrastruktur übertragbar.

Bei einer solchen Übertragung ist es wichtig, dass die Verrechnung erfolgt, ohne die Nachvollziehbarkeit von Mittelherkunft und Zweckbestimmung zu beeinträchtigen. Vorteile bietet die Vermeidung doppelter Finanzflüsse zwischen den unteren Ebenen, von Nachteil ist dagegen die Möglichkeit zur Verrechnung von Finanzen, die unterschiedlichen Zweckbestimmungen unterliegen.

Abb.17: Variante 2 der Finanzströme im Kommunalen Finanzausgleich



Quelle: eigene Darstellung

Variante 3: Berechnung auf Kreisebene

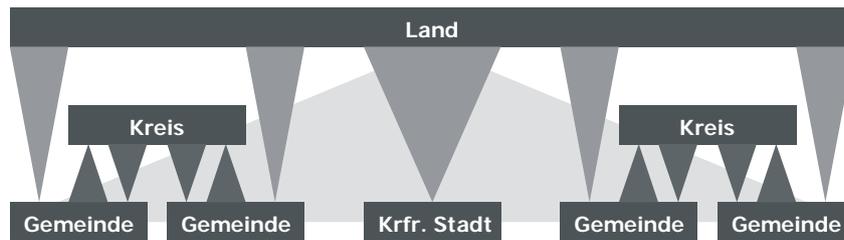
Das Land Schleswig-Holstein vergibt die Zuweisungen direkt an die Gemeinden. Für den Bereich Verkehrsinfrastruktur werden auf Landesebene nur die Zuweisungsmittel anhand der Bemessungsgrundlage ermittelt und vergeben (siehe Abb. 18). Die Berücksichtigung der Korrekturfaktoren findet auf Grund der Komplexität der Daten auf Ebene der Kreise in Form von Auf- und Abschlägen statt. Für die vier kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein könnten die Korrekturen bereits auf Landesebene in die Berechnung einfließen.

Das Modell hat Vorteile bezüglich der Handhabung auf Ebene des Landes. Eine genaue Berechnung mit Rücksicht auf alle Korrekturfaktoren kann entfallen. Dagegen ist auf Kreisebene eine Umverteilung der Gemeindezuweisungen möglich. Die Kenntnisse über Zustand und Belastung der Netze könnten auf regionaler Ebene gebündelt werden.

Nachteilig ist, dass Gemeinden verschiedener Kreise in einer Region nicht genau gleich gestellt werden, da die in den Kreisen zur Verfügung stehende Geldsumme nur auf Grund der Länge des Straßennetzes berechnet wurde und die Korrekturfaktoren nur noch zu einer Umverteilung dieser festen Beträge innerhalb des Kreises führt. Schwierig ist zudem, dass das Planungssystem in Schleswig-Holstein, das die Kompetenz für regionale Planungen zentral auf Landesebene bündelt, nicht zu einer solch kleinräumigen Kompetenzverteilung passt.

Alternativ könnte man regionale Institutionen schaffen, die unabhängig von Kreisgrenzen - nach Verflechtungsbereichen abgegrenzt - diese Aufgaben übernehmen und auch kreisfreie Städte wie Kiel mit integrieren. Fraglich ist allerdings, ob eine zusätzliche Institution zu einem effizienteren Umgang öffentlicher Mittel beiträgt.

Abb.18: Variante 3 der Finanzströme im Kommunalen Finanzausgleich



Quelle: eigene Darstellung

7.5.2 Kostenaufteilung (nachfrageorientiert)

Neben den oben genannten Konzeptvorschlägen und Änderungen des Kommunalen Finanzausgleichs (Ausgleich über Einnahmenverteilung) kann auch ein Ausgleichsmechanismus über eine direkte Kostenaufteilung und -anlastung von Gemeinden für die Instandhaltung ihrer Verkehrsinfrastruktur angestrebt werden. Anders als der landesweit geltende Kommunale Finanzausgleich geht dieser Ansatz von den Gemeinden in einer Region aus, die untereinander die jeweils anfallenden Kosten direkt ausgleichen und damit den regionalen Verflechtungen gerecht werden.

Auch hier sind für die Entwicklung von Konzeptionsvorschlägen die drei Kriterien heranzuziehen.

Kriterium „angemessen“:

Statt der Berücksichtigung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur in den einzelnen Gemeinden sollte bei diesem Ansatz die Nutzerstruktur des Straßennetzes ausschlaggebend für eine regionale Kostenaufteilung sein. Die Mitnutzung durch fremde Verkehrsteilnehmer wird dadurch berücksichtigt, dass je nach Anteil dieser Verkehrsteilnehmer umliegende Gemeinden zur Mitfinanzierung verpflichtet werden.

Bemessungsgrundlage

Jede Gemeinde hat zunächst den Finanzbedarf für den Erhalt ihrer Verkehrsinfrastruktur zu ermitteln. Zur Vermeidung örtlicher Abweichungen vom üblichen oder nachfragegerechten Ausbaustandard sollten auch hier die Korrekturfaktoren Zustand und Belastung in die Berechnung mit einfließen (analog zum Prinzip der Einnahmenverteilung). Jede Gemeinde zahlt für den jeweiligen Anteil am Verkehrsaufkommen, der durch die eigenen Gemeindebewohner in anderen Gemeinden entsteht.

Zur Ermittlung des jeweiligen fremd verursachten Verkehrsaufkommens können regionale Verkehrsmodelle verwendet werden. Ebenso ist es möglich, existierende Pendlerverflechtungen aus den Beschäftigtenstatistiken abzuleiten. Dabei wird allerdings z.B. der zunehmend an Bedeutung gewinnende Freizeitverkehr außer Acht gelassen. Kennzeichenerhebungen an den Stadtgrenzen überschreitenden Straßen geben bei kreisangehörigen Städten keinen Aufschluss über die genaue (gemeindescharfe) Herkunft der Fahrzeuge.

Die Mitfinanzierungspflicht sollte durch folgende Maßstäbe abgegrenzt werden:

Korrekturfaktoren:

Mindestanteil:

Es wird ein Mindestanteil am Verkehrsaufkommen festgesetzt, ab dem eine Gemeinde A unabhängig von ihrer Entfernung zur betroffenen Gemeinde B zur Mitfinanzierung verpflichtet ist. Damit wird vermieden, dass durch minimale Verkehrsverflechtungen mit weiter entfernten Gemeinden die Anzahl der gegenseitigen Zahlungsverpflichtungen unendlich groß und nicht mehr handhab- und kalkulierbar wird.

Verminderung der Bezugsgröße für die Kostenanteile:

Es sollte ferner überlegt werden, ob ein Anteil von bspw. 20% einer Umlandgemeinde am örtlichen Verkehrsaufkommen gleichzeitig zu einer Kostenverpflichtung von 20% des Gesamtfinanzbedarfs für die Infrastruktur führen kann. Zwar wäre dann weitgehend sichergestellt, dass die benötigte Geldmenge tatsächlich in die Infrastruktur fließt. Allerdings würde dies zu enormen Zahlungsverpflichtungen der einzelnen Gemeinden führen, die heute aber auf Grund der allgemein angespannten Finanzlage der Kommunen nicht mehr zu leisten wäre bzw. die kommunale Selbstverwaltung erheblich einschränken würde. So sollte statt des Gesamtfinanzbedarfs eine (in allen Gemeinden gleichermaßen) verringerte Bezugsgröße herangezogen werden, durch die zumindest die Erhaltung des Status Quo der Infrastrukturausstattung gewährleistet werden kann.

Kriterium „ausgeglichen“:

Das Kriterium wird dann erfüllt, wenn einheitliche Maßstäbe zur Mitfinanzierung für alle Gemeinden gleichermaßen angesetzt werden. Wichtig ist, dass administrative Grenzen von Kreisen und kreisfreien Städten keine Rolle spielen, sondern von den tatsächlichen Verflechtungsbereichen ausgegangen wird. Andernfalls wären kreisfreie Städte wie Kiel nicht in ein solches Ausgleichssystem integrierbar.

Bezogen auf das Problem der Schrumpfung bzw. der Stadt-Umland-Wanderung bedeutet dieses Prinzip, dass z.B. Kiel als schrumpfende Kernstadt bei zunehmenden Verflechtungen mit dem Umland auch vermehrt von jenen Gemeinden Ausgleichszahlungen als Gegenleistung für die Mitbenutzung seiner Straßen erhält. Ein Bevölkerungsrückgang in einer Gemeinde geht dann auch mit rückläufigen Verkehrsanteilen in umliegenden Gemeinden und verminderten Zahlungsverpflichtungen einher.

Kriterium „effizient“:

Zur Umsetzung dieses Ansatzes müssen zwei Bedingungen erfüllt werden: Die Anteilzahlungen aller Gemeinden müssen vertraglich (selbstverpflichtend) oder gesetzlich (verpflichtend) sichergestellt werden, ebenso wie die zweckgebundene Verwendung der geleisteten Mittel. Dies könnte durch bestimmte Organisationsformen

untermauert werden, z.B. durch die Ausgliederung der Straßeninfrastruktur in eine Gesellschaft bzw. die vollkommene Privatisierung derselben.

Beiden Konzeptideen ist gemeinsam, dass die private oder öffentliche Gesellschaft²⁰ vollständig die Aufgabenverantwortung für die bestehende Straßeninfrastruktur der Kommune übernimmt. Dies bedeutet unter Umständen, dass die Straßenbaulast der Kommunen auf die Gesellschaft übertragen werden muss. Daher muss vorab genau geklärt werden, welche Aufgaben und Funktionen die Beteiligten wahrzunehmen haben. Auch muss eine Mindestausstattung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur gesichert sein, welches auf vertraglicher Ebene zwischen der Kommune und der Gesellschaft garantiert werden kann.

Die folgende Tabelle stellt noch einmal die beiden konträren Ansatzpunkte für die Konzeptionsvorschläge gegenüber:

Tab.1: Übersicht über die Konzeptionsvorschläge

Modellansatz	Ausgleichssystem	Bemessung	Funktionsweise	Raumbezug
Einnahmenverteilung	Kommunaler Finanzausgleich	Angebotsorientiert	Differenzierte Finanzausstattung der Kommunen (je nach tatsächlichem Infrastrukturangebot)	Überregional (landesweit)
Kostenaufteilung	Gegenseitige Zahlungsverpflichtungen der Kommunen	Nachfrageorientiert	Differenzierte Kostenanlastung (je nach Herkunft der Infrastrukturnutzer)	Regional (überkommunal)

Quelle: eigene Darstellung

Folgende Organisationsformen sind dabei in beiden Konzeptionsansätzen, d.h. auf Basis des Ausgleichs bei der Einnahmenverteilung (siehe Kap. 7.5.1) und auf Basis des Ausgleichs bei der Kostenaufteilung (siehe Kap. 7.5.2) möglich (siehe hierzu auch Kap. 8.5):

Ausgliederung der Straßeninfrastruktur in eine öffentliche Gesellschaft

Durch dieses Konzept wäre einerseits gesichert, dass die erforderlichen Mittel für die Verkehrsinfrastruktur vom kommunalen Haushalt getrennt behandelt werden und so auch die angedachte Verwendung verfolgt wird.

²⁰ Dabei können prinzipiell auch andere Rechtsformen in Betracht kommen.

Die Ausgliederung ist auf kommunaler und auch auf regionaler Ebene denkbar. Bei einer Ausgliederung auf Regionalebene würden die Mittelflüsse auf wenige Ströme begrenzt. Voraussetzung dabei ist die Beteiligung aller Kommunen in der Region. Die Empfehlung für die Regionalebene beinhaltet eine völlige Entziehung der Verantwortung und der Planungshoheit der Kommunen für ihren Straßeninfrastrukturbestand. Damit kann die Gesellschaft nach eigens definierten Kriterien das bestehende Straßennetz gestalten und instand halten und dabei je nach Notwendigkeit auch räumliche Schwerpunkte setzen.

Als Einnahmequellen der Gesellschaft könnten die Zuweisungen für die Straßeninfrastruktur über den Kommunalen Finanzausgleich oder die gegenseitigen Zahlungsverpflichtungen dienen, die in beiden Fällen von jeweiligen Eigenanteilen zu ergänzen sind.

Jedoch muss gesichert sein, dass dieser Gesellschaft durch definierte und vertraglich geregelte Einzahlungen dauerhaft genügend Mittel zur Verfügung stehen. Dabei besteht die Gefahr, dass die Gesellschaft abhängig von konjunkturellen Gegebenheiten ist, wenn öffentliche Zahlungen auf Grund der angespannten Haushaltslage ausbleiben. Evtl. sind zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Gesellschaft noch andere Einnahmequellen notwendig, z.B. eine Querverbundfinanzierung mit anderen städtischen Gesellschaften, mit der Defizite ausgeglichen werden können²¹.

Privatisierung der Straßeninfrastruktur

Bei einer Privatisierung unterläge die Infrastruktur dem unternehmerischen Ziel der Gewinnmaximierung. Auch hier könnte auf kommunaler oder auf regionaler Ebene agiert werden. Die Einnahmequellen sind dabei die gleichen wie im Falle der öffentlichen Gesellschaft, die zusätzlich benötigten Eigenanteile könnten zur Entlastung der Haushaltslage der Kommunen dann aber zugunsten anderer Finanzquellen entfallen, wie z.B. Gebühren für die Straßenbenutzung durch Mauterhebung²².

Benutzergebühren bieten für die Privatwirtschaft die Chance, die bestehende Straßenverkehrsinfrastruktur unabhängig von öffentlichen Mitteln zu finanzieren bzw. gewinnorientiert - allerdings zu Lasten der Nutzer - zu betreiben.

Die Privatisierung entlastet die Kommunen um einen Aufgabenbereich. Die Kommune gibt ihre Verwaltungs- und Planungshoheit vollständig an eine private Gesellschaft ab, was sich nachteilig auf die Versorgung des Raumes auswirken kann, wenn Schwerpunkte bei der Instandhaltung des Bestandes gesetzt werden. Daraus können sich durch den geringeren politischen Einfluss ungleiche Verhältnisse entwickeln, wenn die Unternehmung ausschließlich gewinnbringende Ziele verfolgt. Letztlich besteht das Problem der finanziellen Absicherung des Privatunternehmens, um einen Bankrott und damit den Kontrollverlust über die Infrastruktur (-unterhaltung) zu vermeiden.

²¹ Im ÖV-Bereich wird bereits seit einigen Jahren von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

²² Als weitgehendste Maßnahme wäre schließlich das Konzept der vollständigen Unterhaltung der Straßeninfrastruktur durch direkte Benutzergebühren (z.B. Maut) denkbar (siehe hierzu auch Kap. 8.5). Die Berücksichtigung des Verkehrs im Kommunalen Finanzausgleich wäre damit nicht mehr zwingend notwendig.

7.6 Fazit

Es hat sich die These bestätigt, dass sich durch die Stadt-Umland-Wanderung für die Kommunen ein nach den angesetzten Kriterien der Projektgruppe ungleiches Verhältnis zwischen den Einnahmen und der Kostenbelastung im Bereich der Straßeninfrastruktur ergibt. Ein Rückgang der Einwohnerzahlen, wie er z.B. in Kiel festzustellen ist, bewirkt somit gleichzeitig steigende Infrastrukturkosten pro Kopf der übrigen Stadtbevölkerung, da ohne Rückbau die gleiche Menge an Infrastruktur nun durch weniger Einwohner getragen werden muss.

Es sollten Handlungsempfehlungen entwickelt werden, die den Kriterien „angemessen“ (= Berücksichtigung des tatsächlichen Infrastrukturangebots bzw. -nutzung), „ausgeglichen“ (= Gleichbehandlung aller Kommunen bei der Zuweisungsvergabe bzw. Kostenanlastung) und „effizient“ (= sparsamer Umgang mit den öffentlichen Mitteln) genügen.

Aus diesem Grund wurde zunächst das landesweit bestehende Ausgleichsinstrument des Kommunalen Finanzausgleichs dahingehend analysiert, ob diese Kriterien im heutigen System bereits erfüllt sind. Die Analyse des Kommunalen Finanzausgleichs in Schleswig-Holstein hat gezeigt, dass das System im Status Quo nur unzureichend den zuvor festgesetzten Kriterien Rechnung trägt, da die Verkehrsinfrastruktur zwar in den Zuweisungen mit berücksichtigt wird, aber keine Transparenz bei der Berechnung der für diesen Zweck gewährten Gelder besteht. Durch die unterschiedlichen Vergabeverfahren und Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der Zuweisungshöhen, die v.a. von der Einwohnerzahl und der Zentralität einer Gemeinde abhängen, mangelt es zudem an Nachvollziehbarkeit bei der Mittelverteilung.

Auf Grundlage der Kriterien wurden Handlungsempfehlungen entwickelt, die zum einen bei der kommunalen Einnahmenverteilung, d.h. den Zuweisungen über den Kommunalen Finanzausgleich, ansetzen und vom in den Kommunen bestehenden Infrastrukturangebot, dessen jeweiligem Zustand und Belastung abhängig sind. Zum anderen wurde der gegenteilige Ansatz verfolgt, der von einer Kostenanlastung der Kommunen ausgeht, bei der die Nutzung der bestehenden Straßeninfrastruktur durch ortsfremde Nutzer zugrunde gelegt wird und einen direkten Finanzausgleich zwischen den betroffenen Kommunen schafft.

Hinsichtlich des Ausgangsproblems der Schrumpfung Kiels und der in dieser Region weiterhin stattfindenden Stadt-Umland-Wanderung ist dabei anzumerken, dass die Handlungsempfehlungen nach beiden Ansätzen auf diese Entwicklung reagieren und dem oben konstatierten Problem der ungleichen Einnahmen- und Ausgabenbelastung der Kommunen in dieser Region entgegenwirken.

Dabei ist schließlich aber zu beachten, dass alle Empfehlungen, sowohl zur Einnahmenverteilung als auch zur Kostenaufteilung, an ihre Grenzen stoßen, sobald die Gesamtbevölkerungszahl in einer Region zurückgeht: Ein gleichmäßiger Rückgang in allen Teilbereichen bzw. Gemeinden würde keine Auswirkungen auf die Modelle haben und bei Mindereinnahmen der Gemeinden (z.B. beim Steueraufkommen) immer

noch den gleichen Finanzbedarf bedeuten. Wie mit diesem Problem umgegangen werden kann, wird im Folgenden im Kapitel 8 dargestellt.

8. Laufende Kosten des Verkehrssystems

Durch die zunehmende Knappheit der finanziellen Mittel wird es für den Bund, die Länder und Kommunen in Zukunft immer schwieriger, die bestehende Verkehrsinfrastruktur in einem funktionsfähigen Zustand aufrecht zu erhalten. Hinzu kommt, dass die Baulastträger unter anderem auf Grund der Fördermittelvergabe meist Neu- und Ausbaumaßnahmen der reinen Bestandserhaltung vorziehen. Finanzmittel für die Bestandserhaltung sind somit nicht mehr in ausreichendem Maße vorhanden, so dass ein zunehmender Verfall der bestehenden Substanz nicht auszuschließen ist. Ein Grundsatz der Verkehrsplanung müsste demnach lauten: Die Qualität des Bestandes ist wichtiger als Neu- und Ausbau. Gerade diese Überlegung muss der Allgemeinheit erst verdeutlicht werden. Der Bevölkerung ist es in der Regel nicht bewusst, dass die Erhaltung des Bestandes ein aufwendiger Prozess ist, der hohe Kosten verursacht. Leider ist dies auch nicht immer den Vertretern aus Politik und Wirtschaft bekannt, so dass ein allgemeines Umdenken einsetzen muss. Somit müssen Städte und Gemeinden alternative Wege zur Finanzierung finden.

Bisher stehen statt Bestandserhaltung der Ausbau bestehender Straßen oder der Bau neuer Straßen im Vordergrund, auch wenn dies oftmals nicht erforderlich wäre²³. Dies kommt unter anderem dadurch, dass Neu- und Ausbaumaßnahmen nach GVFG bezuschusst werden. Da so aber nicht das grundsätzliche Problem der immer weiter fortschreitenden Verschlechterung der gesamten Verkehrsinfrastruktur gelöst wird, muss es ein Ziel sein, die bauliche und betriebliche Infrastruktur des Verkehrssystems mit den zur Verfügung stehenden Mitteln aufrecht zu erhalten und diese zukunftsfähig und finanzierbar zu gestalten.

„Straßenerhaltung ist ein Sammelbegriff für Maßnahmen an Straßenanlagen, die der Substanzsicherung und Wiederherstellung des Gebrauchswerts für den Straßennutzer dienen“ (Maerschalk 1999: 5). Die Betrachtung fällt in diesem Zusammenhang auf die Untersuchung der betrieblichen und der baulichen Unterhaltung des Verkehrssystems und der dazugehörigen Infrastruktur.

Um einen Einstieg in diesen Themenbereich zu bekommen, werden zunächst noch einmal die spezifischen Ziele und Untersuchungsfragen vorgestellt, mit denen sich das Projekt in diesem Themenbaustein beschäftigte, bevor das System der Bestandserhaltung, wie man es in Deutschland anwendet, erläutert wird. Der wesentliche Bestandteil der Arbeit befasste sich jedoch mit der Untersuchung der Fallstudie Kiel. Der Themenbaustein „Laufende Kosten des Verkehrssystems“ wurde in diesem Zusammenhang in drei Bereiche aufgeteilt. Dabei handelt es sich um die Bestandserhaltung von Straßen und den damit verbundenen Anlagen, die Bestandserhaltung von Brücken und anderen Ingenieurbauwerken sowie die

²³ siehe zu dieser Thematik Kap. 10

Bewirtschaftung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel. Es soll verdeutlicht werden, wie man sich der Problematik in Kiel annimmt und welche Maßnahmen dort bereits ergriffen wurden. Abschließend werden durch Handlungsempfehlungen Anreize und Alternativen für die finanzielle Unterhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur aufgezeigt.

Ziele zum Untersuchungsansatz und Untersuchungsfragen

Das Oberziel dieses Themenbereiches lautet wie folgt: Erhaltung der baulichen²⁴ und betrieblichen²⁵ Infrastruktur des Verkehrssystems.

Obwohl eine vollständige Erhaltung mit den gegebenen knappen finanziellen Mitteln wahrscheinlich nicht erreichbar ist, muss der Bestand trotzdem so gut wie möglich gesichert werden. Dies wäre nur möglich, wenn man Alternativen schafft oder „interne finanzielle Umschichtungen“ so vornimmt, dass mit den vorhandenen Mitteln eine Effizienzsteigerung erreicht werden kann.

Die Ziele einer sachgerechten Unterhaltung des Straßennetzes für Kiel sind insbesondere die gefahrlose Benutzbarkeit der Straßen und Wege durch die Verkehrsteilnehmer, die Erhaltung der Substanz im Sinne eines sparsamen und wirtschaftlichen Umganges mit dem städtischen Vermögen sowie die Optimierung der Benutzerbedingungen für die Verkehrsteilnehmer nach den Erfordernissen des Verkehrs in Abhängigkeit von den für die Straßenerhaltung verfügbaren Mitteln (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 2).

Das Oberziel wurde in weiteren Unterzielen konkretisiert:

- Anpassung des Bestandes an die zukünftigen Gegebenheiten
- Reduzierung der Unterhaltungskosten des zukünftigen Bestandes
- Sicherstellung der Finanzierung

Zur Erreichung dieser Ziele wurden weiterhin Fragen aufgestellt, die anhand der Fallstudie Kiel untersucht wurden. Diese lauten wie folgt:

- Wie kann die Verkehrsinfrastruktur finanziert werden?
- Welche Möglichkeiten gibt es, den Bestand an zukünftige Gegebenheiten anzupassen?
- Warum werden Neu- und Ausbau anstelle von Bestandserhaltung durchgeführt?
- Wie hoch sind die Betriebskosten für den ÖPNV in Kiel und wie wird dieser finanziert?

Mit der Frage, wie die Verkehrsinfrastruktur finanziert werden kann, wird einerseits auf die bereits vorhandenen finanziellen Möglichkeiten eingegangen, andererseits werden alternative Methoden zur Finanzierung der Bestandserhaltung vorgestellt.

²⁴ siehe dazu Kap. 8.1ff

²⁵ siehe dazu Kap. 8.4

Des Weiteren wird erläutert, welche Straßenbaustandards es in der LH Kiel gibt und was die Instandhaltung des Bestandes kostet bzw. auf welcher Höhe sich die Kosten für eine Grunderneuerung belaufen. Anhand von zwei Beispielen wird dargestellt, wie die Bestandserhaltung mit Hilfe von Um- bzw. Aus-²⁶ und Neubaumaßnahmen auch im Zuge der Modernisierung anderer Infrastrukturen durchgeführt werden kann.

Ob es kostengünstigere Ersatzmaßnahmen gibt, es eventuell sinnvoller ist, eine Straße rück- oder umzubauen, anstatt diese in vollem Umfang zu sanieren, wird im folgenden Kapitel geklärt. Die dritte Untersuchungsfrage zielt darauf ab, warum ein Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für viele Städte und Gemeinden wesentlich attraktiver ist als die reine Bestandserhaltung. Unter Berücksichtigung des Ziels „Sicherstellung der Finanzierung“ sollte in Erfahrung gebracht werden, wie hoch die Betriebskosten des ÖPNV in Kiel sind und wie dieser grundsätzlich finanziert wird.

Um die aufgestellten Ziele erreichen zu können, werden neben den zu beantwortenden Fragen im Kapitel 8.5 Handlungsempfehlungen zur alternativen Finanzierung der Bestandserhaltung gegeben.

8.1 Das System der Bestandserhaltung

Das Straßennetz ist ein sehr empfindlicher Teil der heutigen Infrastruktur. Durch die täglichen Belastungen, die neben dem Verkehr vor allem durch das Klima und die äußeren Umwelteinflüsse verursacht werden, kommt es zu einer fortschreitenden Alterung des Straßennetzes. Eine ständige Überwachung der Verkehrsinfrastruktur ist daher dringend erforderlich, da der zuständige Baulastträger, der Bund (BAB und Bundesstraßen), die Länder (Landesstraßen) oder die Kommunen (Kreis- und Gemeindestraßen; siehe dazu auch Kap. 7.2), seiner Verkehrssicherungspflicht nachzukommen hat. Städte mit mehr als 80.000 Einwohnern sind dabei allerdings verpflichtet die Bestandserhaltung der Straßen des Bundes und des Landes, sofern diese sich innerhalb ihrer bebauten Gebiete befinden, zu übernehmen (siehe Anhang 2). Als Ausgleichsmaßnahmen bekommen die Städte für diese Straßen Gelder für die Unterhaltung vom Bund. Es handelt sich hierbei um eine hoheitliche Pflichtaufgabe. Die allgemeine Verkehrssicherungspflicht ist im §836 des BGB und in den Straßengesetzen der Länder gesetzlich verankert (vgl. Stöckner und Holldorb 2003: 32).

Problematisch ist dabei allerdings, dass trotz steigender Belastungen und Beanspruchungen der Verkehrsinfrastruktur seit Jahren Einsparungen bei den Finanzmitteln im Straßenbau vorgenommen werden. Diese gehen in erster Linie zu Lasten der Straßenerhaltung, da Neubaumaßnahmen im Gegensatz zur Bestandserhaltung finanziell gefördert werden. Zurzeit werden teilweise nur 30% bis 50% der Mittel aufgewendet, die für eine wirtschaftlich optimale Erhaltung erforderlich wären (vgl. Maerschalk 1999: 5). Die Lücke zwischen der Wertminderung an westdeutschen Bundesstraßen und Ersatzinvestitionen betrug laut dem Deutschen

²⁶ Ausbau meint nicht nur den erweiternden Bau von Straßen, sondern auch die qualitative Verbesserung des Verkehrssystems (bspw. durch den Bau einer LSA, breiterer Geh- und Radwege oder Anlegen einer Mittelinsel)

Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) zwischen 1991 und 1998 umgerechnet rund 1,25 Mrd. € (vgl. Huckestein 2004: 502). Da in dieser Hinsicht für die nächsten Jahre keine Verbesserung der Situation in Sicht ist, muss man damit rechnen, dass sich der Zustand der Verkehrsinfrastruktur in nächster Zeit auf Grund leerer Kassen immer weiter verschlechtern wird. Fakt ist, dass ein Mangel an finanziellen Mitteln den jeweiligen Baulastträger unabhängig von seiner Verkehrssicherungspflicht nicht von seiner Unterhaltungspflicht befreit. Nach den Gemeindeordnungen hat eine Gemeinde ihre Haushaltswirtschaft so zu führen, dass die stetige Erfüllung ihrer Aufgaben gesichert ist (vgl. Krause et al. 2004: 6).

Für welche Maßnahmen die Ausgaben aufgewandt werden müssen, wird im Folgenden deutlich:

Die Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur lässt sich in zwei Bereiche aufgliedern, die zusammen den Inhalt der Verkehrssicherungspflicht darstellen. Zum einen gibt es die „Betriebliche Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur“, zum anderen handelt es sich um die „Bauliche Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur“.

Unter die Betriebliche Unterhaltung fallen Aufgaben wie:

- Reinigungsarbeiten, Winterdienst
- Sicherung von Gefahrenstellen
- Sicherungsarbeiten im Straßenraum
- Aufrechterhaltung des betrieblichen Ablaufs des ÖPNV (Wartung der Technik, etc.)

Die Bauliche Erhaltung lässt sich in drei Unterpunkte aufteilen:

- Bauliche Unterhaltung (kleinflächige Reparaturarbeiten)
 - Instandsetzung (großflächige Reparaturarbeiten)
 - Erneuerung (Ersatzmaßnahmen)
- (vgl. Krause et al. 2004: 12f)

Gerade im Zuge von Neubaumaßnahmen wird häufig der Aspekt der Folgekosten vernachlässigt. So sollte bspw. bei dem Bau von Straßenbeleuchtungen nicht nur auf die Anschaffungskosten geachtet werden. Vielmehr müssen auch die Wartungs- und Stromkosten berücksichtigt werden. Oftmals ziehen Materialien, die in der Anschaffung teurer sind als vergleichbar günstigere, geringere Betriebskosten nach sich.

Die theoretische Nutzungsdauer einer Straßenbefestigung kann nur dann erreicht werden, wenn zeitgerecht erforderliche Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt werden. Je nach Schwere der Schäden wird unterschieden, welche Maßnahmen getroffen werden. Kleinere Risse oder sogenannte Schlaglöcher werden kurzfristig ausgebessert oder verfüllt. Diese kleinflächigen Reparatur- oder Flickarbeiten fallen in den Bereich der baulichen Unterhaltung, sie werden in der Regel von den Baubetriebshöfen der Baulastträger ausgeführt.

Weitergehende Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten betreffen zusammenhängende Flächen und Straßenabschnitte mindestens in Fahrbahnbreite und werden in der Regel an private Bauunternehmer vergeben. Unter den Oberbegriff der Instandsetzung fallen vor allem neue Fahrbahnbeläge, die Oberflächenbehandlung oder die Regulierung von Pflaster und Plattenbelägen. In den letzten Jahren ist es dabei üblich geworden, Gesamtmaßnahmen durch den Einsatz kurzfristiger, schnell zu leistender Maßnahmen hinaus zu zögern. Dies geschieht bspw. durch den Auftrag von sogenannten „Dünnschichtbelägen“, die den Zustand eines Verkehrsweges kurzfristig verbessern, allerdings nach wenigen Jahren wieder erneuert werden müssen. Unberücksichtigt bleibt dabei der Zustand des Straßenunterbaus, der durch die unzureichende Teilsanierung auf Dauer schwerwiegende Schäden erleiden kann. Bei der Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur wird unter anderem auch der Tiefeinbau²⁷ der Straßen mit einbezogen (vgl. Maerschalk 1999: 5ff).

Zur Verkehrsinfrastruktur gehören nicht nur die Straßen, sondern auch alle anderen damit verbundenen Anlagenteile. In diesem Zusammenhang ist der eigentliche Straßenoberbau, also die Befestigung der Fahrbahnen und derer Nebenflächen wie Bürgersteige, Radwege und Seitenstreifen, zu nennen. Des Weiteren unterscheidet man sonstige Anlagenteile von Straßen, wozu Erdkörper, Entwässerungssysteme, Bepflanzungen, Markierungen, Verkehrszeichen, Leit- und Schutzeinrichtungen, Lichtsignalanlagen, Verkehrsleitsysteme und sonstige Ausstattungen zu zählen sind. Weiterhin zu berücksichtigen sind Ingenieurbauwerke, wie Brücken, Tunnel, Unterführungen oder Durchlässe, Lärmschutz- oder Stützwände. Auf die Erhaltung von Brücken und Ingenieurbauwerken wird im Rahmen der Fallstudie der LH Kiel noch genauer eingegangen. Ebenso fallen alle Nebenanlagen in den Bereich der Anlagenteile. Hiermit sind die Betriebsflächen der Bauhöfe, Nebenbetriebe und Hochbauten der Straßenverwaltung gemeint (vgl. Maerschalk 1999: 6).

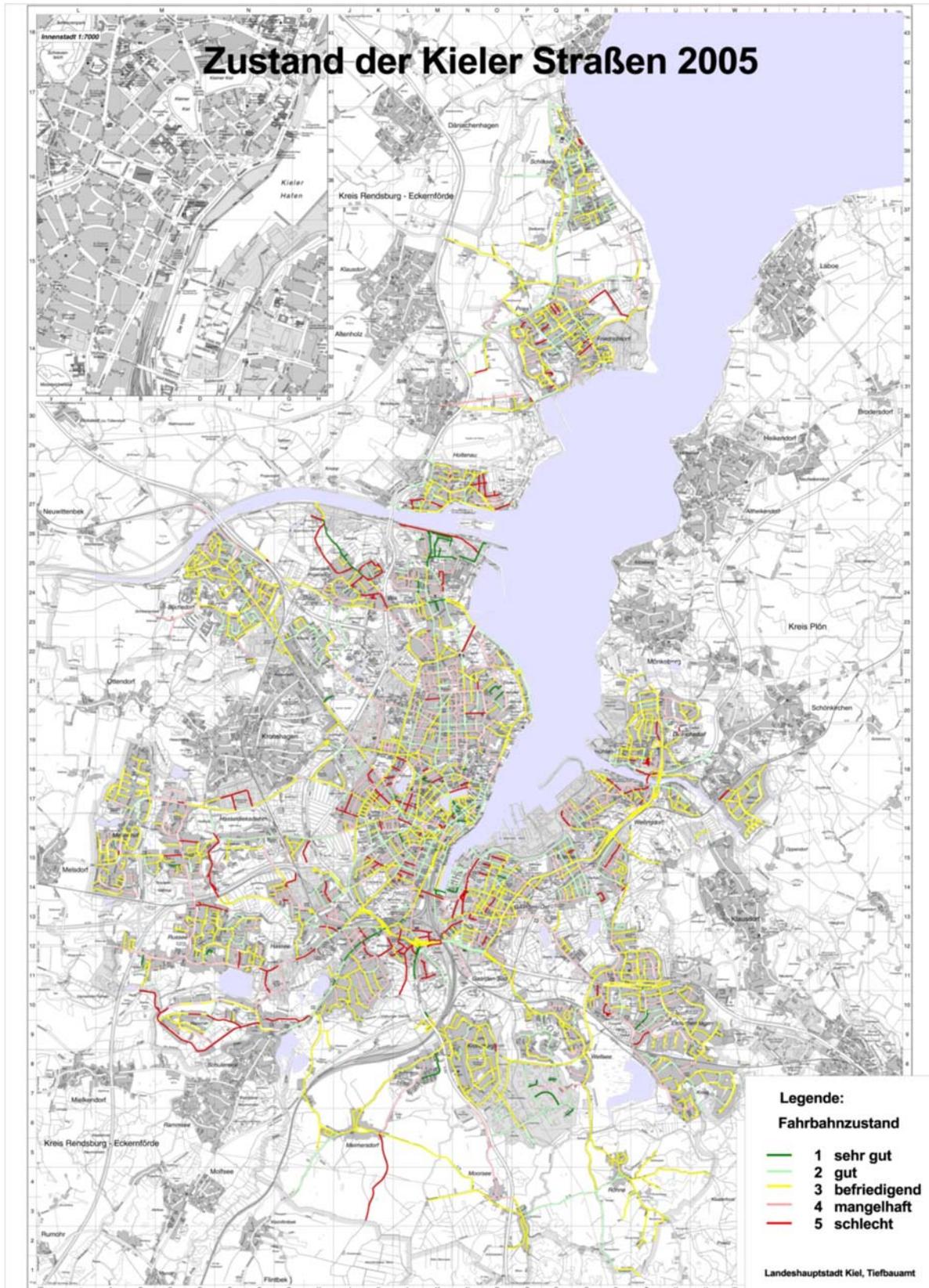
Um schnell auf mögliche Schäden oder Gefahren reagieren zu können, ist eine ständige Beobachtung der baulichen Anlagen notwendig. Daher lässt sich das Management der Straßenerhaltung in die Straßenbegehung und die Schadensbehebung als kontinuierlich anfallende Tätigkeiten und andererseits in die Zustandserfassung und Bewertung als periodisch wiederkehrende Aufgaben unterscheiden (vgl. Stöckner und Holldorb 2003: 32).

Um den Zustand der Verkehrsinfrastruktur einfacher bewerten zu können, wurde für Deutschland ein fünfstufiges Notensystem entwickelt, an dem man den jeweiligen Zustand eines Straßenabschnittes ablesen kann. Mit diesem System können Noten von sehr gut (1,0) bis sehr schlecht (5,0) vergeben werden. Es gibt dabei drei markante Werte, den Zielwert (1,5), den Warnwert (3,5) und den Schwellenwert (4,5) (vgl. Stöckner und Holldorb 2003: 34). Der Zielwert ist der allgemein anzustrebende Wert. Bis dahin ist eine Straße in sehr gutem Zustand. Weiter ist der sogenannte Warnwert wichtig, der bei einer Zustandsnote von 3,5 erreicht wird und der den Zustand beschreibt, dessen Erreichen Anlass zu intensiver Beobachtung, zur Analyse der

²⁷ Der Tiefeinbau umfasst den gesamten Unterbau einer Straße, wie z.B. Schotter- und Sandschichten

Ursachen für den schlechten Zustand und ggf. zur Planung von geeigneten Maßnahmen gibt. Straßen, die mit Noten zwischen 1,5 und 3,5 bewertet werden, sind in einem guten oder mittelmäßigen Zustand. Der dritte zu beachtende Wert ist der Schwellenwert.

Abb.19: Zustand der Kieler Fahrbahnen 2005



Quelle: Tiefbauamt Kiel

Dieser liegt bei einer Zustandsbenotung von 4,5 und beschreibt den Zustand, bei dessen Erreichen in der Regel Erhaltungsmaßnahmen oder verkehrseinschränkende Maßnahmen eingeleitet werden sollten. Auf Grund der finanziellen Situation vieler Baulastträger ist dies allerdings nicht immer uneingeschränkt möglich. Haben Straßen einen Notenwert zwischen 3,5 und 4,5 erhalten, so ist ihr Zustand als schlecht einzustufen. Alle Werte über 4,5 müssen als sehr schlecht bezeichnet werden. Die Ergebnisse der Bewertung werden in Zustandskarten verschiedenfarbig dargestellt (siehe Abb.19) (vgl. Stöckner und Holldorb 2003: 34).

Bei der Straßenerhaltung ist neben dem Zustand der Straßenoberfläche auch der Zustand der Bauwerke, der Entwässerung und der Straßenbegrünung zu überwachen. Eine Dokumentation möglicher Schäden ist hierbei äußerst wichtig. Was die betriebliche Erhaltung angeht, so ist auch dabei eine ständige Kontrolle und Wartung der technischen Geräte, oder der Fahrzeuge geboten. Die Erfassung und Bearbeitung von etwaigen Schäden kann mit Hilfe sogenannter Pavement-Management-Systeme (PMS) durchgeführt werden. Dabei handelt es sich um ein Konzept, das die Entscheidungsfindung für Erhaltungsmaßnahmen oder Erhaltungsstrategien systematisiert, um ein Optimum an Effizienz in Bezug auf den Straßenzustand zu erreichen. Als ein Hauptziel von PMS kann der Wunsch nach einer nachvollziehbaren, wirtschaftlichen Erhaltung des Straßennetzes angesehen werden. Das bedeutet, dass man entscheiden möchte, welche Erhaltungsmaßnahmen zu welchem Zeitpunkt (Erhaltungsstrategie) an jedem Abschnitt des betrachteten Straßennetzes vorzunehmen sind. PMS führen sowohl die Erfassung als auch die Bearbeitung rechnergestützt durch (website Istu TU Wien).

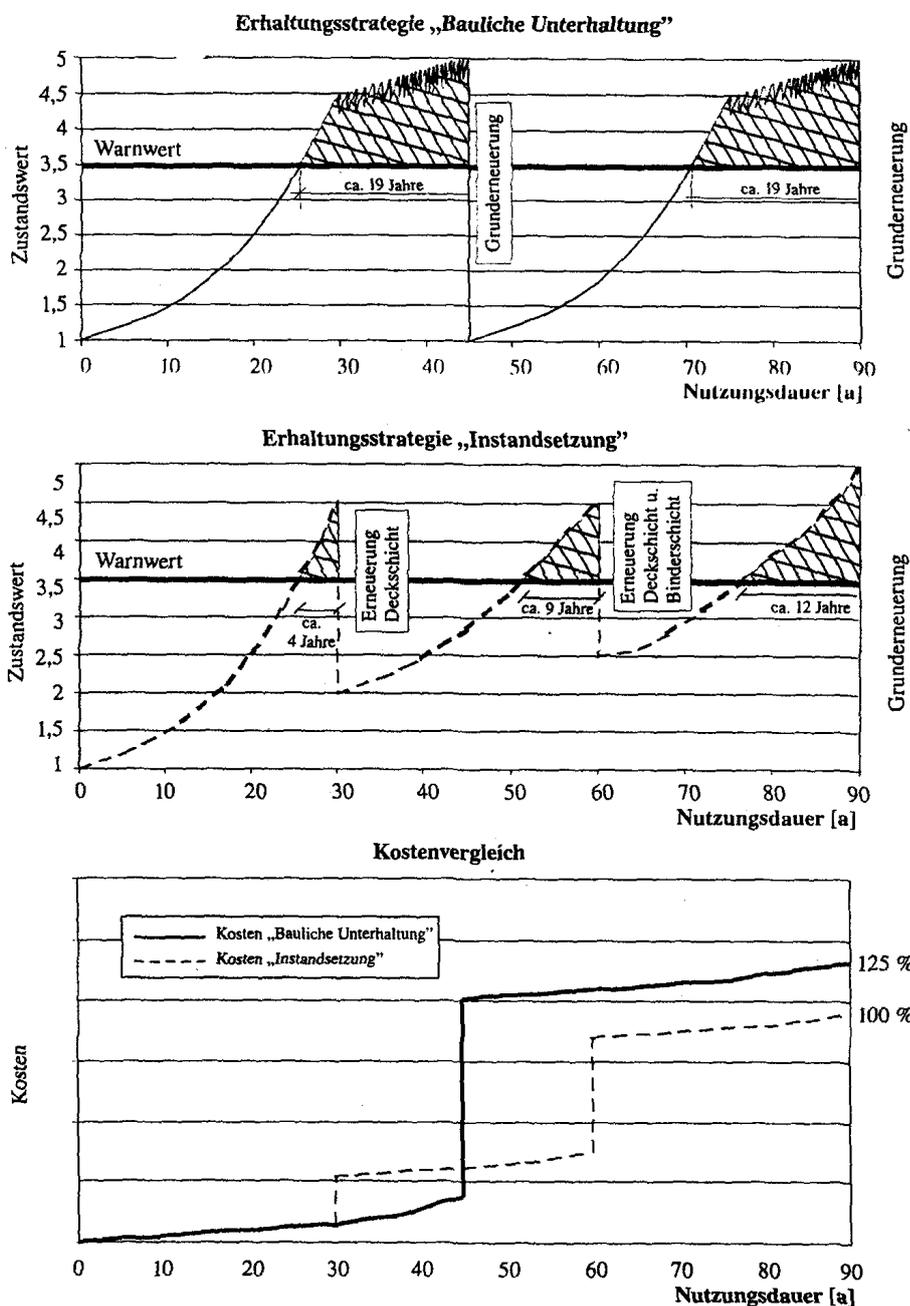
Als Grundlage für haushalts-, bau- und verkehrstechnische Entscheidungen werden in den Straßenbauverwaltungen des Bundes und der Länder Informationen zum Bestand und zum Zustand der Ingenieurbauwerke benötigt, um auch in Zukunft auf die allgemein angespannte öffentliche Finanzsituation effektiver reagieren zu können. Insbesondere für das in der Entwicklung befindliche Managementsystem zur Bauwerkserhaltung sind detaillierte Informationen unverzichtbar. Hierfür wurde ein Bauwerks-Management-System (BMS) entwickelt, welches den Bund in die Lage versetzt, Aussagen zum zukünftigen Finanzbedarf zu erlangen (vgl. BaST 1998: 1). Es dient als Hilfsmittel für die Optimierung der Erhaltungsplanung und ermöglicht als Controlling-Instrument die Realisierung von Strategien. Zusätzlich führt dieses System zu einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Erhaltungsmaßnahmen.

Ergebnisse hieraus sind Informationen zur Unterstützung der Erhaltungsplanung. Angaben zu Schäden und zum Zustand werden durch die „Richtlinie zur einheitlichen Erfassung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076“ (RI-EBW-PRÜF) geregelt. Das darauf aufbauende Programmsystem „SIB-Bauwerke“ ermöglicht die Eingabe und Darstellung von Bauwerks- und Prüfdaten sowie Einbindung in ein Geo-Informationssystem (GIS).

Es gibt verschiedene Erhaltungsstrategien. Da die Mittel zur Bestandserhaltung nur eingeschränkt zur Verfügung stehen, müssen sich die Baulastträger Gedanken machen, wie man die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur trotzdem bewerkstelligen kann. In

den Kommunen wird oftmals auf den Ausbau bestehender Verkehrswege zurückgegriffen, um so Fördermittel für die Vorhaben zu erhalten. Es gibt aber auch andere Wege, die Bestandserhaltung durchführen zu können. Zu nennen wäre da die bereits aufgeführte Verzögerungsstrategie, bei der mit Hilfe von Dünn- oder Teilschichtbelägen oder Teilsanierungen letztlich unumgängliche Maßnahmen hinausgezögert werden. Wie sich der Zustand einer Straße mit der Zeit verändert und wann eine Maßnahme zur Sanierung bei verschiedenen Erhaltungsstrategien nötig wird, zeigt die Abbildung 21. Auch verschiedene Arten von Kooperationen, wie bspw. Public-Private-Partnership (PPP), Betreibermodelle oder Ämterkooperation, stellen alternative Möglichkeiten dar, die Bestandserhaltung durchzuführen. Diese Maßnahmen finden bereits häufig Anwendung.

Abb.20: Erhaltungsstrategie



Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Wie am Anfang dieses Abschnittes kurz erwähnt, liegt das Hauptproblem bei der Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur in der Diskrepanz zwischen den erforderlichen und den tatsächlichen Ausgaben zur Bestandserhaltung. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, eine Bedarfsmittelprognose zu erstellen. Zum einen ist hier die Investitions- und Vermögensrechnung zu nennen. Bei dem vom DIW entwickelten volkswirtschaftlichen Ansatz der Investitions- und Vermögensrechnung werden mit Hilfe von Überlebenskurven als mögliche Unter- und Obergrenzen des Bedarfs gleichzeitig die Abgänge und die Abschreibungen aus den Zeitreihen der Investitionsaggregate ermittelt. Dies bedeutet, dass die jährlichen Mengen aller Anlagenteile, die ihre maximale Nutzungsdauer erreicht haben, aus dem Bestand ausscheiden und als Abgänge zu bezeichnen sind. In den Abschreibungen wird darüber hinaus eine Wertminderung der verbleibenden Anlagenteile berücksichtigt, die sich aus einer verkürzten Restnutzungsdauer ergibt (vgl. Maerschalk 1999: 13). So können Prognosen über die für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur aufzuwendenden Mittel erstellt werden.

Weiterhin gibt es ein visuelles Verfahren²⁸, das auf der genauen Betrachtung einzelner Straßenabschnitte basiert. Ein drittes Modell zur Prognoseerstellung ist das Strategiemodell, in dem einzelne Straßenabschnitte oder Bauwerke zu Merkmalsgruppen zusammengefasst werden, die sich unter Verkehrseinwirkung ähnlich verhalten und denen einheitliche Erhaltungsstrategien zugeordnet werden können (vgl. Maerschalk 1999: 13). Solche Bedarfsprognosen sind für den Vergleich des Erhaltungsbedarfs mit den tatsächlich getätigten Erhaltungsaufwendungen wichtig. Sie geben an, welche Beträge investiert werden müssten, um die Verkehrsinfrastruktur in optimalem Zustand zu erhalten. Der ermittelte Finanzbedarf wird umso genauer, je detaillierter die Struktur des Straßennetzes einer Gemeinde abgebildet ist. Die Unterschiede zwischen den Prognosewerten und den Ist-Aufwendungen für die Bestandserhaltung sind teilweise enorm. Bei den Ingenieurbauwerken fällt allerdings auf, dass diese Diskrepanz nicht so stark ausgeprägt ist.

Mit Hilfe einer Fallstudie wird versucht, den Bogen zwischen Theorie und Praxis in der Bestandserhaltung zu schlagen. Am Beispiel der schleswig-holsteinischen LH Kiel wird dargestellt, wie man das Verkehrssystem vor dem Hintergrund leerer Haushaltskassen funktionsfähig halten kann. In drei Teilbereichen wird aufgezeigt, welche Alternativen es bei der Finanzierbarkeit der laufenden Kosten des Verkehrssystems gibt.

²⁸ Visuelle Verfahren basieren auf der Begehung und Prüfung von Straßenabschnitten

8.2. Die Bestandserhaltung der Straßen in Kiel

Bei der Betrachtung des Themenbereiches „Laufende Kosten des Verkehrssystems“ nimmt der Bereich Bestandserhaltung automatisch den größten Part ein, weil die wesentlichen Kosten nach der Fertigstellung der Verkehrsinfrastruktur die Erhaltungskosten sind. Zunächst geht es hierbei nun um den Bereich der Straßenbestandserhaltung, weil mit den Straßen und ihren Nebenanlagen wiederum der Hauptbestandteil der Verkehrsinfrastruktur erfasst wird.

8.2.1 Verwendete Straßenstandards in Kiel

Kiel hat laut eigenem Bekunden hohe Standards in der Ausstattung ihrer Verkehrsinfrastruktur (siehe Anhang 2). Dieser Umstand führt einerseits dazu, dass man von einem qualitativ hochwertigen Verkehrssystem ausgehen kann, das zur Verkehrssicherheit beiträgt. Andererseits entstehen natürlich bei höheren Standards häufig auch höhere Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten, obwohl dabei die Möglichkeit besteht, auf nachhaltigere Materialien zurückzugreifen. Die Straßenstandards hat die Landeshauptstadt in den „Richtlinien im Straßenbau der Landeshauptstadt Kiel“ (RStB Kiel) festgehalten. Diese wurden für die Entwurfsplanung, die Kostenermittlung, sowie für die Ausschreibung und Ausführung von Straßenbauarbeiten im Kieler Stadtgebiet erstellt. Sie gelten sowohl für die Hauptverkehrs- wie auch für die Erschließungsstraßen. Im Folgenden wird ein Überblick über die wichtigsten Standards gegeben ohne dabei auf die technischen Details näher einzugehen.

So ist bspw. in der RStB Kiel aufgeführt welche Abdeckungen für Straßenabläufe zur Entwässerung von Straßen verwendet werden sollen. In Bereichen von Fußgängerüberwegen sollen grundsätzlich keine Straßenabläufe vorgesehen werden. Weiterhin ist für den Bereich der Entwässerung von Straßen festgelegt, welche Abflussrohre bzw. Verbindungsstücke zu verwenden sind (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2005: 1).

Die RStB Kiel schreibt genau vor, wie Schachtabdeckungen (Kanal oder Fernwärme) oder Aufsätze für Straßenabläufe im Rahmen von Asphaltierungsarbeiten auf die neue Deckenhöhe angepasst werden sollen. Schachtabdeckungen sollen nicht in der Radspur von Kfz liegen.

Im Bereich der Stadt Kiel werden, je nach Klassifizierung einer Straße, verschiedene Belagsmaterialien aufgetragen. Es können einer Straße, entweder hochqualitative bituminöse Decken²⁹ oder einfacher Asphaltbeton³⁰ eingebaut werden. Die Dicke des bituminösen Aufbaus richtet sich nach der für die jeweilige Straße zuständigen Bauklasse. Radwegedecken als Neubau werden mit Asphaltbeton in einer Stärke von 2,5 cm gebaut. Auch die Verwendung von Asphaltbinderschichten und

²⁹ Bituminöse Decken dienen zur Verstärkung der Deckschichten.

³⁰ Asphaltbeton wird in erster Linie für Fahrbahnen und Gehsteige genutzt.

Asphalttragschichten (Tiefenbau) ist durch die RStB Kiel genau geregelt (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2005: 3f).

Die RStB regelt auch den Umgang mit Bordsteinen, hier wird höherwertiges Material verwendet, wenn damit besondere gestalterische oder städtebauliche Effekte erreicht werden sollen. Entlang von Bushaltestellen sind bspw. angeschliffene Buskapsteine zu setzen. Der Übergang auf die Regelbordsteinhöhe erfolgt jeweils durch zwei Übergangsteine (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2005: 5).

Die Größe der verwendeten Betonplatten auf Gehwegen beträgt in Kiel 25x25x8 cm. An Stellen die ein städtebauliches oder gestalterisches Bild prägen sollen, werden spezielle Platten verwendet. Radwegeflächen werden mit den normalen Betonplatten belegt. Im Bereich von Überwegen werden die Abgrenzungen zur Fahrbahn durch eine weiße Behindertenleitplatte mit den oben angegebenen Maßen hergestellt.

Die RStB schreibt den Umgang mit diesen Behindertenleitplatten an Bushaltestellen, Geh- und Radwegtrennungen vor (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2005: 6f).

In den Anlagen zur RStB Kiel sind die Ausstattungsgegenstände dargestellt, die im Bereich des Straßen- und Wegebaus im gesamten Stadtbereich einheitlich eingebaut werden (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2005: 8).

Aufgrabungen an Baustellen können bis auf die oberste Deckschicht vom Veranlasser endgültig wiederhergestellt werden, wenn keine witterungsbedingten Gründe entgegenstehen. Die oberste bituminöse Deckschicht wird vom Tiefbauamt auf Kosten des Veranlassers eingebaut. Stehen dabei witterungsbedingte Gründe einer bituminösen Wiederherstellung entgegen, muss die Aufgrabung durch den Veranlasser zunächst mit Pflaster wieder geschlossen werden. Ab dem 15. Oktober eines Jahres ist der Einbau von Deckschichten nicht mehr zugelassen (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2005: 9). Bei Längsaufgrabungen von Asphaltdecken in Geh- und Radwegen bis 2 m Breite ist die Decke in ganzer Breite wieder herzurichten, wenn mehr als 50% der vorhandenen Breite in Anspruch genommen werden. Geringere Aufbruchbreiten sind nur mit einer Längsnaht an die alte Asphaltfläche anzusetzen. Die Oberfläche ist mit dem ursprünglichen Befestigungsmaterial wieder herzustellen. Alle durchgeführten Maßnahmen sind mit dem Tiefbauamt der Stadt Kiel abzustimmen (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2005: 10).

Im Folgenden wird die aktuelle Lage der LH Kiel näher erläutert. Es wird gezeigt, ob und wie die Bestandserhaltung der hohen baulichen Standards trotz leerer Hauhaushaltskassen gewährleistet wird.

8.2.2 Die derzeitige Situation in Kiel

Die finanzielle Situation der Stadt Kiel ist verglichen mit anderen Städten gleicher Größe und gleichen Ranges sehr angespannt. So lag bspw. der Ist-Schuldenstand am 01.01.2004 bei 316 Mio. € (vgl. LH Kiel 2004: A 132). Die zur Bestandserhaltung der Straßen notwendigen Mittel stehen insgesamt nur in deutlich begrenztem Umfang zur Verfügung. Trotzdem werden jedes Jahr erhebliche finanzielle Mittel aus dem Verwaltungs- und dem Vermögenshaushalt zur Unterhaltung der öffentlichen

städtischen Straßen, Wege und Plätze aufgebracht, um sie der Öffentlichkeit verkehrssicher bereitstellen zu können (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 2).

Umfang des zu unterhaltenden Straßennetzes

Nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem StrWG SH ist Kiel Baulastträger aller Gemeinde- und Kreisstraßen sowie der sogenannten Ortsdurchfahrten der Landes- und Bundesstraßen im Stadtgebiet. Das stadteigene Netz der Gemeinde-, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen hat einen Umfang von rund 550 km. Hinzu müssen etwa 50 km Geh- und Radwege sowie 18 km Feld- und Wirtschaftswege gezählt werden, die ebenfalls vom Tiefbauamt der LH Kiel unterhalten werden. Rechnet man die Flächen aller befestigten Straßenabschnitte zusammen, so ergibt sich ein Wert von ca. 7,0 Mio. m². Das Gesamtstraßennetz Kiels besitzt einen Wiederbeschaffungswert vom ungefähr 750 Mio. €. Die Länge der von der Landesstraßenbauverwaltung im Stadtgebiet unterhaltenen Bundesautobahnen sowie Bundes- und Landesstraßenabschnitte, die nicht in der kommunalen Baulast liegen umfasst etwa 60 km. Die Kosten für Bau- und Unterhaltung dieser Straßenabschnitte werden vollständig von der Landesstraßenbauverwaltung selbst getragen (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 1).

Für die Straßenunterhaltung benötigte und zur Verfügung stehende Mittel

Ein grober Instandhaltungsrichtwert besagt, dass jährlich etwa 1,5% des Anlagevermögens zur Unterhaltung des Straßennetzes benötigt werden. Im Fall Kiel wären dies ungefähr 11,25 Mio. € im Jahr. Nur wenn dieses Geld aufgewendet werden könnte, bestünde die Möglichkeit, die jährlich notwendige Unterhaltung zu 100% durchzuführen. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass der Richtwert von 1,5% auf ein durchschnittliches Straßennetz bezogen ist. Bei der geographischen Lage Kiels muss dieser Wert daher als untere Grenze angesehen werden. Dies ist deshalb der Fall, weil die Lage an der Kieler Förde und das damit verbundene feucht maritime Klima zu einer erhöhten Belastung der Verkehrsinfrastruktur beitragen. Tatsächlich stehen der Stadt pro Jahr nur etwa 4,8 Mio. € an Finanzmitteln zur Bestandserhaltung zur Verfügung, das entspricht ca. 42,6% der notwendigen Mittel. Unter diesen Umständen ist nur eine deutlich eingeschränkte Bestandserhaltung möglich. Zu den 4,8 Mio. € müssen weiterhin ca. 1,5 Mio. € hinzugerechnet werden, die von den Leitungsträgern und der Stadtentwässerung zur Beseitigung von Schäden aus früheren Straßenaufgrabungen gezahlt werden. Diese Richtwerte decken allerdings nicht den Nachholbedarf infolge früherer Unterhaltungsdefizite ab, sondern beschreiben nur die rein jährlichen Kosten (siehe Anhang 2).

Zustand des Straßennetzes

Da die verfügbaren Mittel für die Straßenunterhaltung schon seit vielen Jahren, teilweise schon Jahrzehnten, nicht mehr den Erfordernissen entsprechen, hat sich der Zustand der Straßen im Laufe der Zeit zusehends verschlechtert. Der Stadt Kiel ist es unter diesen Umständen allerdings bisher noch immer gelungen ihrer Verkehrssicherungspflicht zu genügen. Die Sperrung von Straßenflächen und das Erlassen von Verkehrseinschränkungen waren für Kiel bisher kein Thema.

Um einen vollständigen Überblick über den Zustand des Kieler Straßennetzes zu bekommen ist zurzeit ein Straßenkataster im Aufbau, indem alle Straßen und Wege mit ihrem jeweiligen Zustand erfasst werden. Diese Zustandsbewertung bildet zukünftig die Grundlage der systematischen Straßenunterhaltung, die mit Hilfe eines PMS (siehe Kap. 8.1) durchgeführt wird. Es handelt sich hierbei um eine visuelle Zustandserfassung. Anhand von elf verschiedenen Straßenmerkmalen wie z.B. Rissen, Flecken in der Oberfläche oder Spritzwasser erfolgt auch in Kiel eine Einteilung in die bereits bekannten fünf verschiedenen Zustandsnoten unter Berücksichtigung der drei markanten Werte Zielwert, Warnwert und Schwellenwert (siehe Kap. 8.1).

Bei den Zustandswerten der Kieler Straßen sind deutliche Gefälle auszumachen. Nur das übergeordnete Straßennetz der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen, die immerhin 168 km ausmachen, kann überwiegend mit den Zustandsnoten 1 bis 3 bewertet werden, allerdings sind auch hier die Werte 4 und 5 vertreten. Der relativ gute Zustand in diesem Bereich ist darauf zurückzuführen, dass es hier einen verhältnismäßig großen Anteil an Neubauaktivitäten (eigentlich Ausbau) sowie eine Konzentration der Unterhaltungsausgaben und somit -maßnahmen auf die hochbelasteten Straßen mit entsprechend hohen Anforderungen an die Verkehrssicherheit gibt. Im nachgeordneten Netz (380 km) dagegen machen die Zustandswerte 4 und 5 einen erheblichen Anteil der Straßenflächen aus. Dies ist durch den jahrzehntelangen Mangel an Unterhaltungsmitteln bedingt. In diesem Bereich kommt hinzu, dass sich die verschiedenen Aktivitäten der Versorgungsträger, hauptsächlich Leitungsbau, in einem hohen Maße substanzmindernd auswirken (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 3).

Weiterhin ist es Fakt, dass der Anteil der Tempo-30-Zonen an Kiels Erschließungsstraßen sehr hoch und so der Anspruch der Bevölkerung auf Verkehrssicherheit hier geringer als bei den Hauptverkehrsstraßen ist. Schäden können in diesen Bereichen also länger unberücksichtigt bleiben (siehe Anhang 2).

Aus der Bestandserfassung der LH Kiel ergibt sich der Bedarf der durchzuführenden Maßnahmen. Als erforderlich werden im einzelnen Schwarzdecken- und Straßenerneuerungsmaßnahmen bei Hauptverkehrsstraßen angesehen, die zur Beseitigung des Zustandswertes 5 sowie zur weitgehenden Beseitigung des Zustandswertes 4 führen sollen. Des Weiteren steht die Beseitigung des Zustandswertes 5 bei Erschließungsstraßen im Vordergrund. Eine bestehende Kostenkalkulation macht das Ausmaß der Schäden deutlich. So sind 23 Deckensanierungen und zwölf Vollausbauten bei den Hauptverkehrsstraßen notwendig. Bei den Erschließungsstraßen sind es 65 Deckensanierungen und 66 Vollausbauten. Die

Ermittlung des Mittelbedarfs für diese Maßnahmen führt zu dem Ergebnis, dass insgesamt 68,7 Mio. € für die Beseitigung der Zustandswerte 4 und 5 veranschlagt werden müssten (siehe Tab. 2). Allein 60,4 Mio. € müssten dabei für die Erschließungsstraßen aufgewendet werden. Abzüglich der Mittel aus dem Kommunalen Finanzausgleich (30,8 Mio. €) und 3,8 Mio. € Fördermittel nach §24 FAG muss die LH Kiel 34,1 Mio. € selbst aufbringen. Der höhere flächenspezifische Mittelbedarf bei den Erschließungsstraßen ergibt sich einerseits aus der größeren Streckenlänge und andererseits aus dem deutlich schlechteren Zustand der Erschließungsstraßen gegenüber den Hauptverkehrsstraßen. Die Erschließungsstraßen weisen in Kiel zu großen Teilen nur eine unzureichende Gesamtbefestigung auf, weshalb bei diesen Straßen oft eine vollständige Straßenerneuerung erforderlich ist. Bei den Hauptverkehrsstraßen dagegen ist der Schichtenaufbau in der Regel ausreichend bemessen, so dass sich die hier durchzuführenden Arbeiten auf reine Schwarzdeckenmaßnahmen³¹ beschränken (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 3).

Tab.2: Mittelbedarf in der Straßenbestandserhaltung

	Kosten	Kostenbeiträge Mio. €		Eigenmittel
	Mio. €	KAG	GVFG/FAG	Mio. €
Verkehrsstraßen	8,3	1,5	3,8	3,0
Erschließungsstraßen	60,4	29,3	-----	31,1
insgesamt	68,7	30,8	3,8	34,1

Quelle: Tiefbauamt LH Kiel

Die Baukosten der Einzelmaßnahmen wurden anhand von Durchschnittspreisen ermittelt, dabei wurde auch berücksichtigt, dass die Sanierung einer gepflasterten Erschließungsstraße in der Regel einen Vollausbau notwendig macht. Bei asphaltierten Hauptverkehrsstraßen dagegen ist in der Regel nur die Erneuerung der Binderlage³² und der Asphaltdeckschicht zu leisten. Bei dieser Kostenrechnung wurden ausschließlich Straßensanierungsmaßnahmen berücksichtigt, jedoch nicht Um- oder Ausbaumaßnahmen, die aus anderen Gründen wie z.B. Querschnittsänderungen geplant sind.

Der Nachholbedarf in der Straßenunterhaltung beträgt zurzeit in Kiel ungefähr 70 Mio. €. (s.o.), nur mit der sofortigen Aufwendung dieser Mittel wäre es möglich, die oben beschriebenen Zustandswerte von 4 und 5 in die Zustandswerte 1 und 2 zu überführen.

Die einzelnen Mittel, die der LH Kiel für die Bestandserhaltung der Straßen zur Verfügung stehen, wurden im Haushaltsplan für das Jahr 2004 unter verschiedenen Kostenstellen aufgeführt. Es gibt dabei jeweils verschiedene Kostenstellen für die Unterhaltung der öffentlichen Straßen, Wege und Parkplätze, weiter für Schwarzdeckenmaßnahmen im öffentlichen Nahverkehrsnetz, für den Straßenbau im

³¹ Auftragung einer neuen Deckschicht (Asphaltdecke)

³² Eine Binderlage ist eine Schicht, die den Unterbau einer Straße mit der Deckschicht verbindet.

Zusammenhang mit Arbeiten der Ver- und Entsorgungsträger, für die Straßensanierung und Erstbefestigung von Straßen und Wegen sowie für die Beseitigung von Straßenschäden, die durch Dritte verursacht wurden. Nach Abzug der Aufwendungen für kleinflächige Flick- und Unterhaltungsmaßnahmen konnten aus diesen Haushaltsstellen in den vergangenen zehn Jahren insgesamt 23.651.000 € für Straßensanierungsmaßnahmen (Schwarzdeckenmaßnahmen und -in geringem Umfang-vollständige Straßenerneuerung) ausgegeben werden. Der Eigenmittelanteil dabei betrug 8.798.000 € (siehe Anhang 2).

Tab.3: Ausgaben für die Straßenbestandserhaltung von 1994 bis 2003

Jahr	Eigenmittel	Zuschüsse	63/65/66/68.5103 Kostenerstattung Leistungsträger	insgesamt
1994	1.350	255	---	1.605
1995	1.520	955	---	2.475
1996	1.315	578	322	2.215
1997	1.405	990	760	3.155
1998	571	643	1.261	2.475
1999	469	297	1.534	2.300
2000	595	221	1.500	2.316
2001	519	243	1.530	2.292
2002	559	236	1.534	2.329
2003	495	460	1.534	2.489
1994-2003	8.798	4.878	9.975	23.651

Alle Angaben in Tsd. €

Quelle: Tiefbauamt LH Kiel

Grundsätzlich werden Bestandserhaltungsmaßnahmen nicht bezuschusst, es gibt jedoch einige wenige Ausnahmen von denen Kiel in den letzten Jahren profitieren konnte. Die dabei gewährten Zuschüsse setzen sich wie folgt zusammen: Zum einen sind dies Zuweisungen des Landes nach §24 FAG zur Unterhaltung und Instandsetzung der Bundes- und Landesstraßen in städtischer Baulast sowie der Kreisstraßen. So erhielt die Landeshauptstadt jährlich 500.000 €. Weiterhin wurden Zuweisungen des Landes nach §24 FAG für Schwarzdeckenerneuerungen in verkehrswichtigen Straßen mit bis zu 50% der Kosten gewährt. Aus diesem Topf schöpfte Kiel in den vergangenen fünf Jahren ca. 250.000 € jährlich, im Jahr 2003 sogar 460.000 €, so dass dieser Betrag auch für das Jahr 2004 beantragt wurde. Als letzte Zuwendungsmöglichkeit erhielt Kiel Zuwendungen des Bundes gemäß GVFG, ergänzt um Zuweisungen des Landes nach §24 FAG für Straßenerneuerungen in verkehrswichtigen Straßen, im Zuge eines Ausbaus zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die Zuschüsse können hier zwischen 55% und

75% der Baukosten betragen. Die Kostenbeiträge Dritter für Straßensanierungsmaßnahmen in Kiel machten somit in den letzten Jahren 62,8% der Haushaltsmittel für Straßensanierungen aus (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 5).

Bei der derzeitigen Haushaltslage ist eine erhebliche Aufstockung der Straßenunterhaltungsmittel kaum zu erwarten. Aus diesem Grund ist die Stadtverwaltung darum bemüht, den weiteren Wertverlust, durch eine geschickte Steuerung der eigenen Straßenbaumaßnahmen sowie der Investitionen Dritter, entgegenzuwirken. Allerdings sind auch diesen Maßnahmen Grenzen gesetzt. Die Verwaltung ist aber weiterhin darum bemüht, die bisherigen Mindeststandards zu halten und der rechtlichen Verpflichtung zur Verkehrssicherung nachzukommen. Unter anderem achtet die Stadt Kiel auch darauf, bei Neubaumaßnahmen, durch den Einsatz besserer Beläge, die Kosten für die Unterhaltung der nächsten Jahre so gering wie möglich zu halten (siehe Anhang 2).

Maßnahmen der Jahre 2003/2004

Als Alternative zu den herkömmlichen Schwarzdeckensanierungen wurde in den letzten Jahren mehr und mehr der Einbau von Asphalt-Dünnschichtdecken (Dünnschichtbeläge) im Bereich der Kieler Straßen vorgenommen. Mit diesen Maßnahmen kann man großflächige Effekte bei geringem Mitteleinsatz erreichen. Der Vorteil von Dünnschichtbelägen liegt im wesentlich günstigeren Preisniveau, dabei muss allerdings beachtet werden, dass die Lebensdauer mit 5 bis 15 Jahren, je nach Verkehrsbelastung, deutlich geringer ist als bei gewöhnlichen Schwarzdecken (Asphaltschichten). Da die Erfahrungen mit Dünnschichtbelägen in der LH Kiel durchaus positiv sind, entschied man sich im Jahre 2003 den Schwerpunkt in der Deckensanierung mit Dünnschichtbelägen durchzuführen. So gelang es, mehr Straßenabschnitte als in den Jahren zuvor zu erneuern. Dünnschichtbeläge werden in der Regel spätestens zu dem Zeitpunkt aufgebracht, an dem die alte Fahrbahndecke den „Warnwert“ (Zustandsnote 4,5) erreicht hat, also noch bevor eine Grundsanierung des jeweiligen Straßenabschnittes erforderlich wird. Grundsanierungen lassen sich somit erheblich hinauszögern (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 6).

In Kiel gab es allerdings auch schon die Situation, dass Straßen, die eigentlich einer Grundsanierung bedurft hätten, mit Dünnschichtbelägen überzogen wurden, weil das Geld für die Sanierung auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung stand. Ein Beispiel dafür ist die Kanalstraße, hier sind die Flickarbeiten an der Fahrbahnoberfläche so aufwendig, dass ein Dünnschichtbelag auch mit verkürzter Lebensdauer kostengünstiger und für die Anlieger und Verkehrsteilnehmer wegen des Flächeneffektes angenehmer ist. Die damit gewonnene Zeit ist dabei zur Vorbereitung der Grundsanierung zu nutzen (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 7).

Im Jahr 2003 kalkulierte die LH Kiel für Dünnschichtbeläge ein Bauvolumen von ca. 630.000 €, die Durchführung der Maßnahmen wurde in den Herbst gelegt, da die sommerlichen Temperaturen für dieses Verfahren nicht geeignet sind. Durch die deutlich gestiegene Anzahl von Dünnschichtbelägen in der Landeshauptstadt nimmt die Zahl der herkömmlichen Deckensanierungen stark ab. So wurden in den Jahren 2003

und 2004 insgesamt 81 Dünnschichtmaßnahmen durchgeführt. Demgegenüber stehen für den gleichen Zeitraum nur neun Volldeckensanierungen auf verkehrswichtigen Hauptstraßen. All diese Maßnahmen wurden vom Land Schleswig-Holstein durch das sogenannte Schwarzdeckenprogramm (§24 FAG) gefördert (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 10).

Nach der Instandhaltung und Sanierung der Fahrbahnen bildet die Unterhaltung der Gehwege einen Schwerpunkt der Abteilung Straßenbau. Viele Gehwege im Stadtgebiet sind 30 Jahre und älter und erfordern auch bei in der Regel unterhaltungsarmen Plattenbelegen einen höheren Aufwand in der Folge diverser Aufgrabungen durch Leitungsträger, durch von Baumwurzeln verursachte Schäden, durch illegales Befahren und Beparken und nicht zuletzt durch zu schwere Kehrmaschinen. Es werden in erster Linie Unfallgefahren beseitigt, dazu sind oft großflächige Neuverlegungen notwendig, die allerdings nur in seltenen Fällen in Eigenregie erfolgen können. Aber auch eine Fremdvergabe ist durch die ohnehin geringen Mittel erschwert. Auch im Jahr 2004 sollte die Erneuerung von Gehwegen weiter vorangetrieben werden.

Um die Bestandserhaltung der Kieler Straßen weiter gewährleisten zu können ist die Abteilung Straßenbau darauf angewiesen, Maßnahmen zu bündeln. Deswegen betreibt man seit einigen Jahren die Kooperation mit anderen städtischen Ämtern oder Trägerschaften, um so gemeinsame Maßnahmen durchführen zu können, bei denen dann gleichzeitig Leitungen verlegt und Straßendecken erneuert werden. Dies erleichtert die Durchführung, da man sich anfallende Kosten teilen kann. Weil mit solchen Maßnahmen oftmals auch Querschnittsänderungen verbunden sein können, besteht zusätzlich die Möglichkeit, diese Vorhaben als Ausbaumaßnahmen zu deklarieren und dafür Fördergelder zu beantragen. In diesem Zusammenhang sind bereits einige Straßenabschnitte, die von den Versorgungsunternehmen Kiels mit neuen Leitungen (Strom, Wasser, Gas) bestückt wurden, mit neuen Deckschichten oder auch Tiefenbauten versehen worden. Die Abteilung Straßenbau des Tiefbauamtes Kiel profitiert von diesen Kooperationen am meisten, da man so im Endeffekt viele Kosten einsparen kann, die entweder von den Versorgungsträgern übernommen werden oder durch Fördermittel ersetzt werden (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 11).

Bspw. konnten im Jahre 2003 im Zuge von Kanalsanierungen der Stadtentwässerung drei Maßnahmen kombiniert werden. Es wurden Dünnschichtbeläge aufgetragen, Straßen konnte so grunderneuert und die Pflasterdecke in der Fahrbahn wiederhergestellt werden. Durch Leitungsverlegungen in Gehwegen war es ebenfalls möglich, vier Gehwegabschnitte zu sanieren. Bei der Erneuerung von Gehwegen ist man grundsätzlich abhängig von den Leitungsmaßnahmen der Stadtwerke bzw. anderer Leitungsträger, da diese Maßnahmen sonst zu teuer wären. Die Sanierung von Gehwegen sollte auch im Jahr 2004 weiter vorangetrieben werden. Dazu wurden 16 Gehwegabschnitte, in denen Leitungsbau vorgesehen war, ausgewählt (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 10).

Das Projekt Fernheizung

Als hervorzuhebendes Kooperationsprojekt muss das „Projekt Fernheizung“ genannt werden. Dabei stellen die Stadtwerke das Fernwärmesystem von Dampf auf Heizwasser um. Auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung zwischen Stadt und Stadtwerken werden gleichzeitig die notwendigen Arbeiten an den Kanalanlagen der Stadtentwässerung und eine Grundsanie rung der Fahrbahn durchgeführt. Hierzu gab es allein zu Jahresbeginn 2004 neun verschiedene Maßnahmen. Das Fernwärmeprojekt der Stadtwerke wird auch in den Folgejahren fortgesetzt. In diesem Zusammenhang soll im Interesse der Aufwandsminderung für Stadtwerke und Stadt weiter eine möglichst großflächige Sanierung betroffener Fahrbahnen in Abhängigkeit der dann verfügbaren Mittel und ggf. möglicher Förderungen erfolgen (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004a: 11).

Eines dieser Projekte ist die Fernwärmeleitung durch den Düsternbrooker Weg, ausgehend vom Fördetunnel bis zum Bernhard-Harms-Weg. Diese Maßnahme, die zurzeit umgesetzt wird, stellt ein gutes Beispiel dafür da, wie die Stadt Kiel die nötige Straßensanie rung auf Grund leerer Kassen durch Kooperation mit den Leitungsträgern durchführt. Aus diesem Grund wird das Beispiel Düsternbrooker Weg im nächsten Abschnitt näher vorgestellt und erläutert.

8.2.3 Das Beispiel Düsternbrooker Weg

Das Projektbeispiel zum Düsternbrooker Weg ist kein klassisches Bestandserhaltungsbeispiel. Vielmehr handelt es sich hierbei um ein weit über die reine Bestandserhaltung hinausgehendes Projekt. Diese Maßnahme ist als verkehrsgerechter Ausbau der Hauptverkehrsstraße durch das Kieler „Regierungsviertel“ deklariert, weil hier neben der notwendigen Bestandserhaltung auch eine Querschnittsänderung sowie der Einbau der oben angesprochenen Fernwärmeleitung erfolgt. Genauer betrachtet wird der Straßenabschnitt zwischen Hindenburgufer und Kiellinie.

„Der Düsternbrooker Weg (Kreisstraße 7) ist die Hauptverbindungsstraße zwischen den großen öffentlichen Einrichtungen an dieser Straße wie Landtag, Landesregierung, Universitätskliniken, Institut für Meereskunde, Institut für Weltwirtschaft und der äußeren Erschließung der Stadt (B 503, B 76, A 215, A 7, B 504, A 21)“ (Tiefbauamt LH Kiel 2004b: 1). Der im Generalverkehrsplan (GVP) von 1988 als Hauptsammelstraße ausgewiesene Düsternbrooker Weg bildet ebenfalls eine Verbindung zwischen nördlichen, südlichen und östlichen Stadtteilen.

Abb.21: Baumaßnahme Düsternbrooker Weg



Quelle: eigene Darstellung

Laut der Prognose zum GVP von 1988 (Prognosehorizont 2020) entspricht die künftige Belastung des Düsternbrooker Weges 19.000 Kfz pro Tag, was einen Ausbau der Straße in Teilbereichen insbesondere der Knotenpunkte erforderlich macht. Dabei sind auch die Anforderungen von Landtag und Landesregierung zu berücksichtigen. Im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Kiel stellt der Düsternbrooker Weg eine wesentliche Nord-Süd-Verbindung dar, die zukünftig als Bestandteil der städtischen „Veloroute 5“ in den Ostseeküstenradweg integriert werden soll. Daher ist hier ein entsprechender Ausbau vorgesehen. Der Düsternbrooker Weg ist darüber hinaus mit weiteren verkehrswichtigen Straßen verknüpft, die wichtige Elemente im Verkehrssystem der Landeshauptstadt darstellen (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004b: 1). Der am Düsternbrooker Weg auszubauende Straßenabschnitt ist ca. 1,5 km lang und weist zwei Fahrstreifen auf, in Teilbereichen ergänzt um zwei zusätzliche Busfahrstreifen bzw. schmale Radverkehrsstreifen. Durch die Maßnahme soll eine

Neugliederung des Querschnittes, ein teilweise verkehrsgerechter Neubau, der leistungsgerechte Umbau von Knotenpunkten, der Bau von Radverkehrseinrichtungen sowie der behindertengerechte Umbau von Haltestellen verwirklicht werden. In diesem Zusammenhang ist es möglich, die notwendige Sanierung der Fahrbahn umzusetzen. Zur Kostenminimierung wird bei der Planung und der Durchführung darauf geachtet, dass der Um- bzw. Ausbau innerhalb der verfügbaren Verkehrs- und Nebenflächen stattfindet (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004b: 2).

Im Verlaufe des Düsternbrooker Weges variiert der Straßenquerschnitt. Während Rad- (ostseitig 2,50 m) und Gehwege sich nur unwesentlich in ihrer Breite verändern, schwankt die Fahrbahnbreite zwischen 7 m im südlichen Bereich (Ostseekai bis Schwanenweg) und 10 m im nördlichen Bereich (Schwanenweg bis Hindenburgufer) des Ausbauabschnittes.

Bei der Baumaßnahme am Düsternbrooker Weg wird darauf geachtet, den Bestand so weit wie möglich erhalten zu können. Die noch nutzbaren Teile des Straßenaufbaus bleiben erhalten, der westliche Fahrbahnrand wird in der Regel nicht angetastet, da sich die Querschnittsveränderungen im Wesentlichen auf den östlichen Straßenquerschnitt beziehen (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004b: 2).

Durch eine Änderung der Fahrbahnaufteilung in den 1990er Jahren wirkten die daraus entstandenen Demarkierungen bei Nässe oder Dunkelheit wie eine zweite Markierung. Da aus Sicherheitsgründen eine weitere Demarkierung nicht möglich ist, ist auf ganzer Länge der Straße eine neue Deckschicht erforderlich. Weiter müssen mehrere Knotenpunkte den veränderten Anforderungen (bessere Abstimmung zwischen MIV und Rad- und Fußverkehrsquerung) sowie die Fahrbahnen an die Bedürfnisse³³ von Landtag und Landesregierung angepasst werden. Dies ist der Fall, da der Fahrbahnquerschnitt in einigen Bereichen als unzureichend eingestuft wurde. Nicht zuletzt auch wegen der unzureichenden Radverkehrsanlagen auf ganzer Länge der Straße entschloss sich die LH Kiel somit für den kompletten Ausbau des Düsternbrooker Weges. Die Kosten des Ausbaus betragen 1.570.000 €. Da bereits vorher abzusehen war, dass im Bereich des Düsternbrooker Weges in den Jahren 2004 und 2005 auf ganzer Länge eine Fernheizungstransportleitung verlegt werden sollte, wurde es aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich, den Ausbau der Kreisstraße 7 mit dieser Maßnahme zu koordinieren und den Fernheizungsbau in den Ausbau zu integrieren (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004b: 3).

„Mit durchgehend zweistreifigem Ausbau, einer neuen Deckschicht, einer Straffung der Knotenpunkte und Herausnahme des Karolinenweges aus der Signalisierung, wird ein auf künftige Belastungen abgestimmter Straßenzug entwickelt. Im Bereich des Landeshauses werden durch überbreite Fahrspuren die besonderen verkehrlichen und ordnungsrechtlichen Belange berücksichtigt. Mit Absenkung von Bordsteinen an den Querungsstellen und Einbau entsprechender Leiteinrichtungen sowie mit entsprechendem Ausbau der Bushaltestellen werden die Anforderungen an weitestgehende Barrierefreiheit erfüllt“ (Tiefbauamt LH Kiel 2004b: 4).

³³ Es gibt diverse Auflagen für Verkehre und Sicherheitsaspekte an diesen Orten.

Abb.22 & 23: Baumaßnahmen am Düsternbrooker Weg



Quelle: eigene Darstellung

Die Ausstattung des Düsternbrooker Weges geschieht nach den in Kapitel 8.2.1 aufgeführten und für Kiel allgemeingültigen Straßenstandards. Dabei bleibt die bestehende Trasse fast komplett erhalten, da nur in einem kleinen Bereich eine Achsverschiebung notwendig wird. Durch die Umgestaltung des Geh- und den Neubau eines Radweges in beide Richtungen werden kleinere Höhenangleichungen an der Ostseite der Straße erforderlich. Da der Bau der Fernheizung in offener Bauweise erfolgt, kann bei der Wiederherstellung der Oberfläche ohne großen baulichen Mehraufwand in den bisherigen Verkehrsflächen der neue separate Radweg hergestellt werden (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004b: 4).

Während eine neue Deckschicht im gesamten Maßnahmenbereich vorgesehen ist, so muss sogar im Bereich eines Engpasses zwischen der Kunsthalle und dem Institut für Meereskunde auf einer Länge von 134 m ein Vollausbau der Straße durchgeführt werden. Dieser Bereich weist nämlich nur einen Oberbau in unzureichender Stärke bei einem ebenfalls mangelhaften Unterbau auf. Die Unterhaltung dieses Straßenabschnittes verursachte jährlich erhebliche Kosten (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004b: 5)

Bei den ÖPNV-Haltestellen im Verlauf des Düsternbrooker Weges handelt es sich um Haltestellen von Bedeutung, da von ihnen aus, die Universitätskliniken oder das Landeshaus gut zu erreichen sind. Eine behindertengerechte und fahrgasttaugliche Ausstattung dieser ÖPNV-Haltestellen muss notwendigerweise auf beiden Straßenseiten erfolgen. In Abstimmung mit der V.V.I.P. Kiel und der Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG) werden die zurzeit abmarkierten Bussonderspuren (siehe Abb. 24) nach dem verkehrsgerechten Ausbau des Düsternbrooker Weges nicht mehr in der Querschnittsaufteilung benötigt (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004b: 6).

Abb.24: Abmarkierte Busspur am Düsternbrooker Weg



Quelle: eigene Darstellung

Diese Baumaßnahme wurde nach der Kieler Woche 2004 begonnen. Zunächst wurde die Sanierung der Entwässerungsleitungen im unteren Abschnitt der Reventlouallee durchgeführt. Daran anschließend begann man mit den Entwässerungs- und Fernheizungsvorhaben in Richtung Hindenburgufer. Abgeschlossen wird das Projekt zurzeit mit dem verkehrsgerechten Ausbau des Düsternbrooker Weges mit der Radverkehrsanlage. Ursprünglich war es geplant das Vorhaben bis zur Kieler Woche 2005 vollständig abzuschließen. Durch Verzögerungen beim Leitungs- und Radwegebau ist es allerdings mittlerweile ausgeschlossen, dass der Düsternbrooker Weg rechtzeitig zu dieser Großveranstaltung fertig sein wird. Die Fertigstellung der letzten Arbeiten ist für den August 2005 veranschlagt. Für die Veranstaltungsdauer in diesem Jahr wird der Düsternbrooker Weg und die anderen dort betroffenen Bereiche provisorisch zur Benutzung hergestellt sein (vgl. Kieler Nachrichten vom 25.05.2005).

Wie bereits eingangs erwähnt ist der Ausbau des Düsternbrooker Weges kein klassisches Beispiel für die Bestandserhaltung in der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt. So ist es zu erklären, dass der eigentlich hier im Vordergrund stehende Instandhaltungsaspekt in dem Erläuterungsbericht zu dieser Baumaßnahme eher nur am Rande Erwähnung findet. Aber in diesem Punkt könnte die Zukunft der Bestandserhaltung liegen. Als Baulastträger ist die Landeshauptstadt auf Alternativen in der Finanzierung der Bestandserhaltung angewiesen. Da es kaum noch Gelder für die reine Bestandserhaltung gibt ist man also zwangsläufig daran interessiert, die Bestandserhaltung in Zusammenhang mit anderen Maßnahmen durchzuführen. Oftmals geschieht dies im Zuge von verkehrsgerechten Ausbaumaßnahmen, bei denen Querschnittsveränderungen zusammen mit Deckensanierungen durchgeführt werden. Dies wird, wie bereits ausführlich in den Kapiteln 8.1 und 8.2.2 behandelt, durch den Bund über das GVFG bezuschusst. Da dies allerdings auch nicht bei allen Maßnahmen zu leisten ist, kooperiert das Tiefbauamt der LH Kiel mit den Ver- und

Entsorgungsunternehmen. Durch kombinierte Maßnahmen werden auch die Kosten geteilt. Dabei wird zunächst geschaut welche Straßenabschnitte für eine Kooperation in Frage kommen, dann werden die Maßnahmen festgelegt und die Kosten prozentual geteilt. Beim Beispiel Düsternbrooker Weg werden die nicht förderfähigen Restkosten anteilmäßig zu 60% von den Stadtwerken, zu 30% von der Stadtentwässerung und die restlichen 10% vom Straßenbauträger (Tiefbauamt) getragen (siehe Anhang 2). Somit lässt sich für alle Beteiligten ein Synergieeffekt erzielen, wobei die zu leistenden Anteile je nach Maßnahme variieren³⁴.

Die Verkehrsinfrastruktur besteht nicht nur aus Straßen, die zu unterhalten sind. Einen wichtigen Anteil an der Verkehrsinfrastruktur machen auch die Ingenieurbauwerke aus, auf deren Unterhaltung der folgende Abschnitt dieses Themenbereiches genauer eingeht. Dabei werden hauptsächlich die Brücken in der LH Kiel näher untersucht.

8.3 Die Situation der Ingenieurbauwerke in Kiel

„Kiels Verkehrstunnel, Überführungen und Brücken werden den leeren Kassen der Stadt in den kommenden Jahren zur schweren Last. Fast 50 von ihnen, das sind beinahe die Hälfte, stammen aus den 60er und 70er Jahren und müssen innerhalb der nächsten 15 Jahre von Grund auf saniert werden, um ihre Sicherheit zu gewährleisten“ (Kieler Nachrichten vom 25.11.2004).

Generell geht man bei Brücken von einer Gesamtnutzungsdauer von 80 bis 100 Jahren aus. Um diese sicher zu stellen, steht neben den regelmäßigen Bauwerksprüfungen und damit verbundenen ‚Beton- und Stahlwerkskosmetik‘ alle 30 Jahre eine große Sanierung an (vgl. Kieler Nachrichten vom 25.11.2004). Jährlich wird eine protokollierte Besichtigung durchgeführt, alle drei Jahre eine einfache Prüfung und alle sechs Jahre werden die Brücken und Unterführungen einer Hauptprüfung unterzogen.

Wird bei einer dieser Prüfungen festgestellt, dass das Bauwerk nicht mehr die geforderte Sicherheit gewährleisten kann, so wird dieses entlastet oder im Extremfall sogar gesperrt. Auch am Beispiel der Gablenzbrücke (siehe Kap. 8.3.2), die jetzt neu gebaut wird, darf auf Grund der maroden Bausubstanz nur noch gleichzeitig jeweils ein Bus fahren, um die Sicherheit zu garantieren.

Damit auch die jüngeren Brücken und Tunnel in Kiel ihren Zeitrahmen von rund 100 Jahren - wie die Gablenzbrücke - gemeinhin voll ausschöpfen können, ist es wichtig, dass entsprechende Finanzmittel zur Sanierung zur Verfügung stehen. Können keine Gelder zur Unterhaltung und Instandsetzung aufgewendet werden, so verkürzt sich die Lebenszeit der Bauwerke. Dadurch notwendige Grundsicherungen zur Sicherstellung des Bestands belasten die Haushaltskasse um ein Vielfaches (vgl. Kieler Nachrichten vom 25.11.2004).

³⁴ Durch Ämterkooperationen spart die LH Kiel Finanzmittel ein, da bspw. nicht drei verschiedene Maßnahmen in einem Straßenabschnitt zeitversetzt durchgeführt werden und der Straßenabschnitt somit nicht mehrmals aufgerissen werden muss.

8.3.1 Grundlagen der Bestandserhaltung für Ingenieurbauwerke

Mit der DIN 1076 als Grundlage schreibt der Gesetzgeber die regelmäßige Überwachung und Prüfung von Brücken, Tunnel, Durchlässen und sonstigen Ingenieurbauwerken vor. Sie definiert den Anwendungsbereich sowie die wesentlichen Begriffe der Richtlinie, legt die zu führenden Bauwerksunterlagen fest und regelt Art und Umfang, die Durchführung sowie die zeitliche Folge der Bauwerksprüfung und -überwachung. Erstmals wurde diese Vorschrift 1930 als "Richtlinie für die Überwachung und Prüfung eiserner Straßenbrücken" eingeführt.

Zu den Ingenieurbauwerken nach DIN 1076 zählen Brücken, Verkehrszeichenbrücken, Tunnel, Trogbauwerke, Stützbauwerke, Lärmschutzbauwerke und sonstige Ingenieurbauwerke (vgl. BMVBW 2004: 3).

Hierbei gelten als Brücken alle Überführungen eines Verkehrsweges über einen anderen Verkehrsweg, über ein Gewässer oder über tiefer liegendes Gelände, wenn ihre lichte Weite zwischen den Widerlagern 2 m oder mehr beträgt. Als lichte Weite gilt der kleinste Abstand rechtwinklig zwischen den Widerlagern oder Wandungen gemessen. Ein Bauwerk mit einer lichten Weite unter 2 m wird als Durchlass festgelegt. Durchlässe sind grundsätzlich bei der Straßenbestandserhaltung zu erfassen. Eine Erfassung als "Sonstiges Bauwerk" bei den Bauwerksdaten ist möglich (vgl. BMVBW 2004: 15).

Tunnel werden nach der „Anweisung Straßeninformationsbank, Teilsystem Bauwerksdaten“ definiert als dem Straßenverkehr dienende Bauwerke, die unterhalb der Erd- oder Wasseroberfläche liegen und in geschlossener Bauweise hergestellt werden oder bei offener Bauweise ≥ 80 m Bauwerkslänge sind. Zu den Tunneln gehören auch die für Bau und Betrieb erforderlichen Nebenanlagen, soweit sie baulich integrierte Bestandteile des Tunnelbauwerkes sind (vgl. BMVBW 2004: 22).

Der Brückenbestand der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes beträgt 36.104 Stück mit einer Brückenfläche von 26,37 Mio. m² (Stand 31.12.2002). Darüber hinaus beträgt der Brückenbestand in Landes- bzw. Staatsstraßen in der Baulast der Länder ca. 23.000 Stück mit einer Fläche von über 4,6 Mio. m² (vgl. BMVBW 2004: 3). Daneben sind auch eine große Anzahl anderer Ingenieurbauten wie Tunnel und Tröge, Stützbauwerke, Lärmschutzbauwerke, Verkehrszeichenbrücken und sonstige Bauwerke zu erhalten. Das Anlagevermögen der Bauwerke in Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes beläuft sich auf über 50 Mrd. €, wobei die Brücken den überwiegenden Anteil darstellen. Angesichts dieses großen Anlagevermögens und der damit verbundenen Verpflichtung zur Erhaltung dieser Bauwerke sind zukünftig die Anstrengungen zur Bestandserhaltung weiter zu steigern.

Das BMS soll die Maßnahmenplanung und den Finanzeinsatz optimieren und als Controlling-Instrument eingesetzt werden (website BaST). Grundlage des BMS sind Daten über den Bestand und den Zustand der Bauwerke. Die Daten werden routinemäßig im Rahmen der Bauwerksprüfungen, die in bestimmten Zeitrhythmen an Brücken, Tunneln und sonstigen Ingenieurbauwerken durchgeführt werden müssen, mit

dem Programmsystem „SIB-Bauwerke“ durch die Straßenbauverwaltungen der Länder erfasst. Die Schäden und der Bauwerkszustand werden einheitlich nach DIN-Vorgaben dokumentiert. Alle Bauwerks- und Prüfdaten werden in das Programmsystem Straßeninformationsbank (SIB) eingegeben (website SIB). Bauwerksdaten und komplexe Schadensbilder können somit schnell und effizient analysiert werden. Ergebnisse dieses Programms sind, je nach Schwere der Schäden, mögliche Erhaltungsmaßnahmen und -strategien, sowohl kurzfristiger wie auch mittel- und langfristiger Art. Ebenso werden anfallende Kosten für den Baulastträger, die Nutzer und die Umwelt sowie Angaben zum zukünftigen Bauwerksverhalten ermittelt. Eine Kosten-Nutzen-Analyse ermöglicht dann die Bewertung der Maßnahmevarianten unter volkswirtschaftlichen Kriterien. Das Ergebnis der Analyse ist schließlich die konkrete Maßnahme sowie eine Einordnung in Dringlichkeitsstufen zur Erhaltung der Verkehrssicherheit (auch Dringlichkeitsreihung genannt) bzw. die Erarbeitung eines Stufenplans mit Zeitachsen für die Entwicklung des Managementsystems sowie die Formulierung von Teilprojekten zur Fertigstellung des Systems (website BaST).

Darauf aufbauend können verschiedene Szenarien für unterschiedliche Erhaltungsstrategien durchgespielt werden, um ein bestmöglichstes Vorgehen zu erzielen.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die zu erhebenden Daten im SIB-Bauwerkesystem:

Abb.25: SIB-Bauwerke Verwaltungsprogramm: Ruhrtalbrücke Velmede

SIB-BAUWERKE Verwaltungsprogramm V1.7 ORACLE

Landesbetrieb Straßenbau
Nordrhein-Westfalen

SIB-BAUWERKE Übersichtsblatt

Bauwerksnummer **4616608** 0 Interne Bwnr. **0687028**

Name: A 46 / RUHRTALBRÜCKE VELMEDE - RUHRTALBR.VELMEDE
 Ort: Velmede
 Art: Brücke
 Konstrukt.: zweistegiger Plattenbalken über 14 Felder
 Stadium: Bauwerk unter Verkehr
 Stat.Sys. L: Mehrfeldrig mit Durchlaufwirkung
 Stat.Sys. Q: Trägerrost (mit Querverteilung)
 Amt: Niederlassung Hamm
 SM: AM Werl
 Zustand: **2,4** Letzte EP: 10.12.1996 Baujahr: 1982
 BrKI: **DIN: 60** Letzte HP: 12.07.2000 MLC: 100/50 - 100/50
 Bst. Ubb.: Spannbeton Winkel: 100 - ohne [g]
 Q UBB: Zweistegiger Vollquerschnitt UI/UA: UI bei SBV
 Q HTW: Mit Querschnitt des Überbaus identisch Baulast: Bund
 Felder: 14 Stw: 25,00-32,00-32,00-32,00-32,00-32,00-32,00-32,00-32,00-32,00-32,00-32,00-25,00 [m]

Lage	Straße	Von Nk	Nach Nk	Netzkn.-abschnitt	Station Mitte [m]	KM	Min B [m]	Min H [m]	Schild 1 Stvo/Menge	Schild 2 Stvo/Menge	Schild 3 Stvo/Menge
Str-O	A 46	4616044	4616044		0	87,633	9,10				
Str-U	G 0										

U: Wasser, Gleis der DB, nicht elektrifiziert

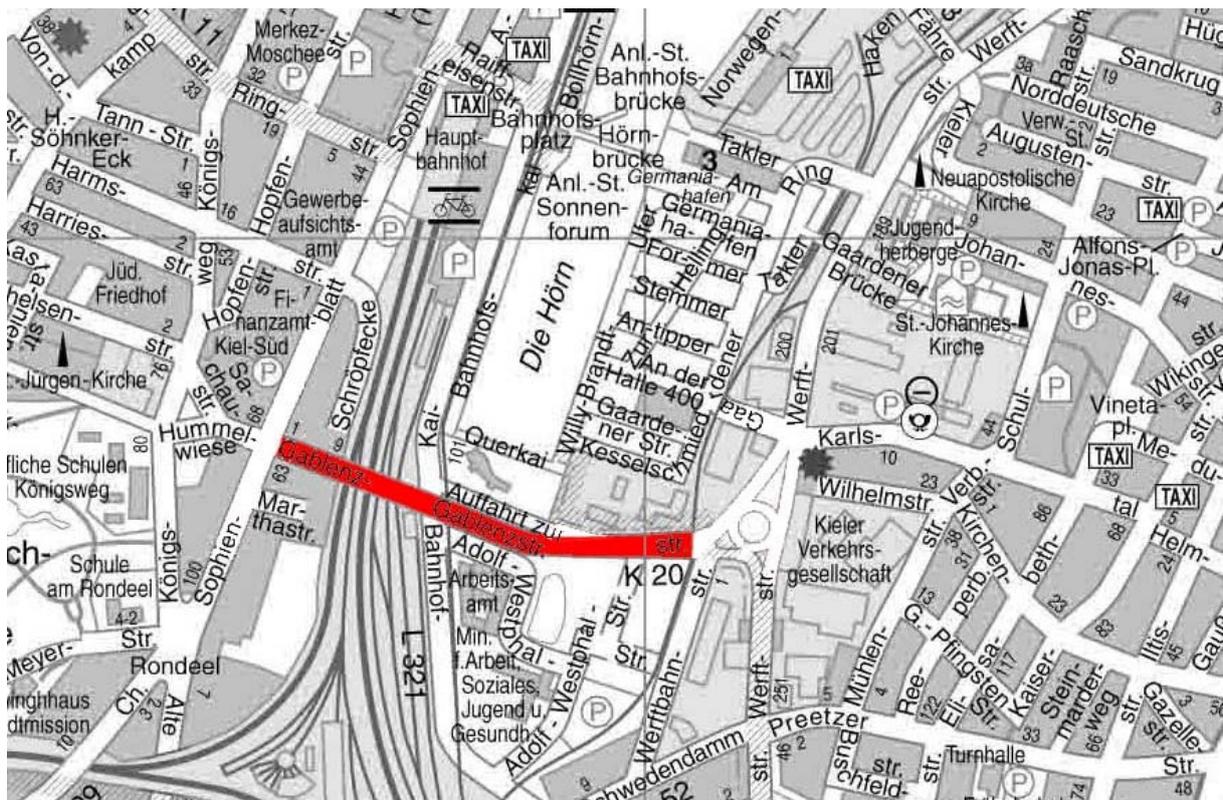
Tabelle
Suchen
Zurück
Zustand
Druck
Bilder
Zeichnungen
Dokumente

Quelle: website SIB-Bauwerke

8.3.2 Beispiel: Neubau der Gablenzbrücke und Gablenzstraße

Die im Jahr 1906 errichtete Gablenzbrücke ist ein aus vier Einzelbauwerken bestehender 295 m langer Brückenzug - bestehend aus dem Brückenzug, der Bogenbrücke, der Stahlträgerbrücke sowie des Rampenbauwerkes -, der über die Anlagen der Deutsche Bahn AG die Ostufergemeinden mit der Kieler Innenstadt verbindet (siehe Abb. 27) (vgl. Tiefbauamt Kiel 2003: 1).

Abb.26: Baumaßnahme Gablenzbrücke / Gablenzstraße



Quelle: eigene Darstellung

Das Brückenbauwerk hat eine zentrale verkehrliche Bedeutung für das Kieler Verkehrsnetz, da dieses rund 95% des ÖPNV-Verkehrs und über 20% des Individualverkehrs zwischen dem Ost- und Westufer aufnimmt. Für die Gablenzbrücke wurde für das Jahr eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 21.330 Kfz/Tag ermittelt und für das Jahr 2015 mit einem Verkehrszuwachs von rund 15% auf 24.500 Kfz/Tag prognostiziert (vgl. Tiefbauamt Kiel 2004c: 6).

Das Erscheinungsbild des Bogentragwerkes wird zudem stadtbildprägend beurteilt.

Abb.27: Gablenzbrücke in Kiel

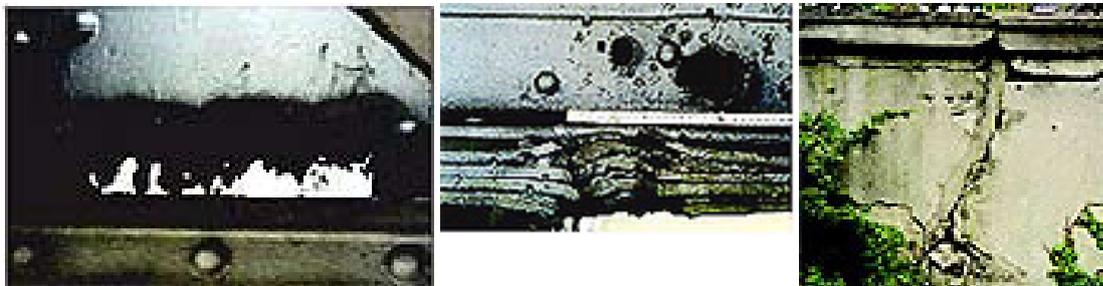


Quelle: eigene Darstellung

Bereits 1991 wurden auf Grund von Befunden einer Brückenhauptprüfung Planungen für eine Grundinstandsetzung des Brückenzuges angedacht. Im Rahmen einer erneuten Hauptuntersuchung im Jahr 1996 wurden erhebliche Mängel an der Stahlbeton- und Erdrampe festgestellt, die eine Erneuerung des Brückenabschnitts dringend erforderlich macht. In diesem Rahmen mussten auch die äußeren Fahrstreifen aus Sicherheitsgründen für den Fahrzeugverkehr gesperrt werden (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004c: 7).

Auf Grund des Alters der Brücke und der damit verbundenen eingeschränkten Tragfähigkeit, v.a. im Bereich der Stahlbetonbrücke, sowie der nicht zeitgemäßen Spurigigkeit und Lastklasse, muss zwangsläufig ein Neubau der gesamten Gablenzbrücke vorgenommen werden. Auch aus wirtschaftlichen Gründen wäre in diesem Fall eine Bauunterhaltung nicht mehr vertretbar.

Abb.28: Maroder Zustand einzelner Brückenelemente



Korrosionsschäden
am Bogen

Beschädigung
Bogenzugbandes
Kriegs- einwirkung

des
durch
Setzungsrisse
an der Rampe

Quelle: website LH Kiel

Der Bauablauf wird in zwei aufeinander folgenden Bauabschnitten aus Gründen der zweckmäßigeren baubetrieblichen Abwicklung erfolgen.

In einem ersten Bauabschnitt soll die Vorlandbrücke erneuert werden, um dadurch bereits eine temporäre Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem gesamten Brückenzug zu erreichen.

Für den Rückbau der Bogenbrücke und den anschließenden Brückenneubau im Gleisbereich sind in diesem zweiten Bauabschnitt umfangreiche und detaillierte Abstimmungen aus betrieblicher und auch sicherheitstechnischer Hinsicht mit der Deutschen Bahn AG zu treffen, um deren Betriebsablauf so gering wie möglich zu beeinflussen. Des Weiteren wird durch ein konzentriertes Vorgehen und gesonderte Bauabschnitte versucht, den ÖPNV weitestgehend nicht in seinem Betriebsablauf einzuschränken.

Im Rahmen des Neubaus der Gablenzbrücke ist auch ein Umbau der Gablenzstraße im Hinblick auf die erforderlichen Anpassungsarbeiten vor und hinter der Brücke notwendig. Die durch den GVP 1988 als Hauptsammelstraße ausgewiesene Gablenzstraße zählt zu einer der wichtigsten Verbindungsstraßen in Kiel und ist zugleich Haupt-ÖPNV-Trasse. Der auch in dieser Hinsicht wichtige Ausbau der Gablenzstraße ist durchgängig mit vierspuriger Fahrbahn, getrennt durch eine Mittelinsel, und beidseitig getrennt geführten Geh- und Radwegen projektiert worden (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004c: 3).

Zur Attraktivitätssteigerung der sehr breiten Brückenunterquerung, die eine fußläufige Verbindung zwischen dem Willy-Brandt-Ufer und dem Ministerienviertel bilden soll, ist geplant, dass sich unmittelbar neben der Brücke befindende Regenrückhaltebecken so unter die Brücke zu ziehen, so dass durch davon entstehende Lichtreflexionen ein Angsträum unter der Brücke vermieden wird (siehe Abb. 29).

Abb.29: Fußgängerperspektive aus Richtung Hörn



Quelle: Böger + Jäckle

Durch den Neubau der Gablenzbrücke und der damit verbundenen Neugestaltung der Gablenzstraße vom Sophienblatt bis zum Werftbahnkreisel wird die Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrsader zwischen dem West- und Ostufer aufgewertet.

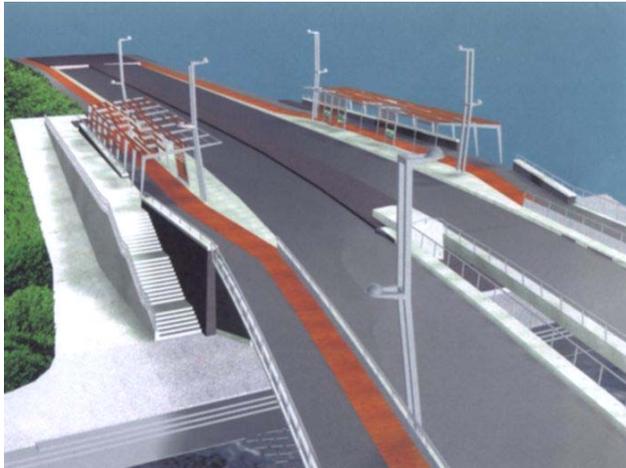
Innerhalb der Baustrecke befinden sich beidseitig im Bereich des Sophienblattes und

in Höhe des Arbeitsamtes Haltestellen, die jeweils zu Niederflurbushaltestellen umgebaut werden. Diese Haltestellen werden sowohl von der KVG als auch von den Verkehrsbetrieben Kreis Plön GmbH (VKP) und der Autokraft GmbH angefahren. Auf Grund der Bedeutung der Gablenzstraße als Hauptachse des ÖPNV zwischen den

westlichen und östlichen Stadtteilen Kiels sind durchgehende Busspuren für einen reibungslosen Ablauf des Busverkehrs geplant. Diese sollen an das Busspurensystem an der Werftstraße/Karlstal bzw. Sophienblatt anschließen (vgl. Tiefbauamt LH Kiel 2004c: 19).

Baulastträger für den Neubau der Gablenzbrücke und den Ausbau der Gablenzstraße ist Kiel.

Abb.30: Vogelperspektive zum Widerlager Ost



Quelle: Böger + Jäckle

Die Gesamtkosten für den Brückenbau belaufen sich inkl. Straßenbau und Freianlagen auf eine Summe von 30.361.500 €. Die Landeshauptstadt Kiel wird für dieses Projekt allerdings nur rund 6.562.000 € selbst tragen müssen, da die zuwendungsfähigen Baukosten³⁵ des Neubaus der Brücke und Straße zu 75% vom Bund (entspricht 69% der Gesamtkosten) aus Mitteln des GVFG und zu 10% vom Land (entspricht 9% der Gesamtkosten) durch das FAG getragen werden (siehe dazu Abb. 31).

Im Einzelnen sieht dies wie folgt aus:

Tab.4: Kostenzusammenstellung

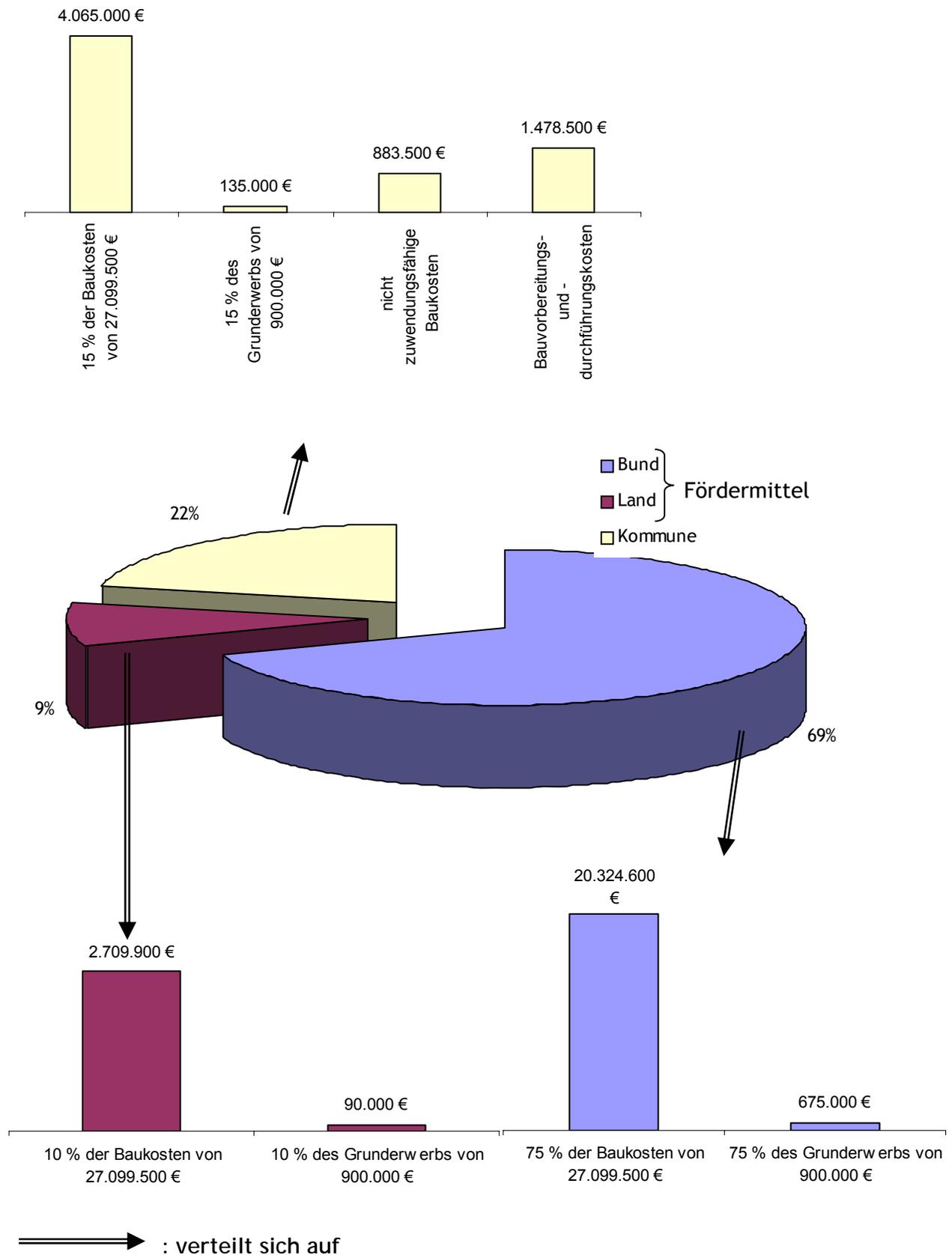
Gewerk	Baukosten	Planungs- und Durchführungskosten	Grunderwerb	Gesamtkosten
Brückenbau	23.390.000 €	1.097.000 €		24.487.000 €
Straßenbau	3.400.000 €	250.000 €	900.000 €	4.550.000 €
Freianlagen	1.193.000 €	131.500 €		1.324.500 €
Gesamtkosten	27.983.000 €	1.478.500 €	900.000 €	30.361.500 €

Quelle: Tiefbauamt LH Kiel 2004d

³⁵ Nicht zuwendungsfähige Baukosten sind in diesem Beispiel die sogenannten Freianlagen (Straßenbeleuchtung, Grünanlagen etc.) sowie die Planungs- und Durchführungskosten.

Die Gesamtkosten verteilen sich dabei auf die Beteiligten wie folgt:

Abb.31: Verteilung der Gesamtkosten auf die Beteiligten



Quelle: eigene Darstellung

Alle Planungsarbeiten wurden im Jahr 2004 abgeschlossen, so dass mit dem Neubau im Laufe des Jahres 2005 begonnen wird. „Die Landeshauptstadt Kiel rechnet bis 2009 mit einer Fertigstellung des in moderner Stahlverbundbauweise hergestellten Brückenzuges“ (website LH Kiel). Der Bahnbereich soll dabei von einer neuen Bogenbrücke mit geringer Spannweite überspannt werden.

Abb.32: Ansicht der Neuplanung der Gablenzbrücke in Kiel



Quelle: website Böger + Jäckle

8.4 Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Kiel

Der ÖPNV ist in den letzten Jahren einem Wandel unterzogen worden. Durch die Regionalisierung wurde der Wettbewerb auch in diesem Bereich umgesetzt, mit dem Ziel eine Qualitätssteigerung zu erreichen. Dies gilt sowohl für den SPNV als auch für den ÖPNV in den Städten. Grundlage bildete das Regionalisierungsgesetz und eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (vgl. V.V.I.P. Kiel 2003a: 6).

Dieser Vorgang hat in vielen Städten bereits deutliche Angebots- bzw. generelle Qualitätsverbesserungen gebracht.

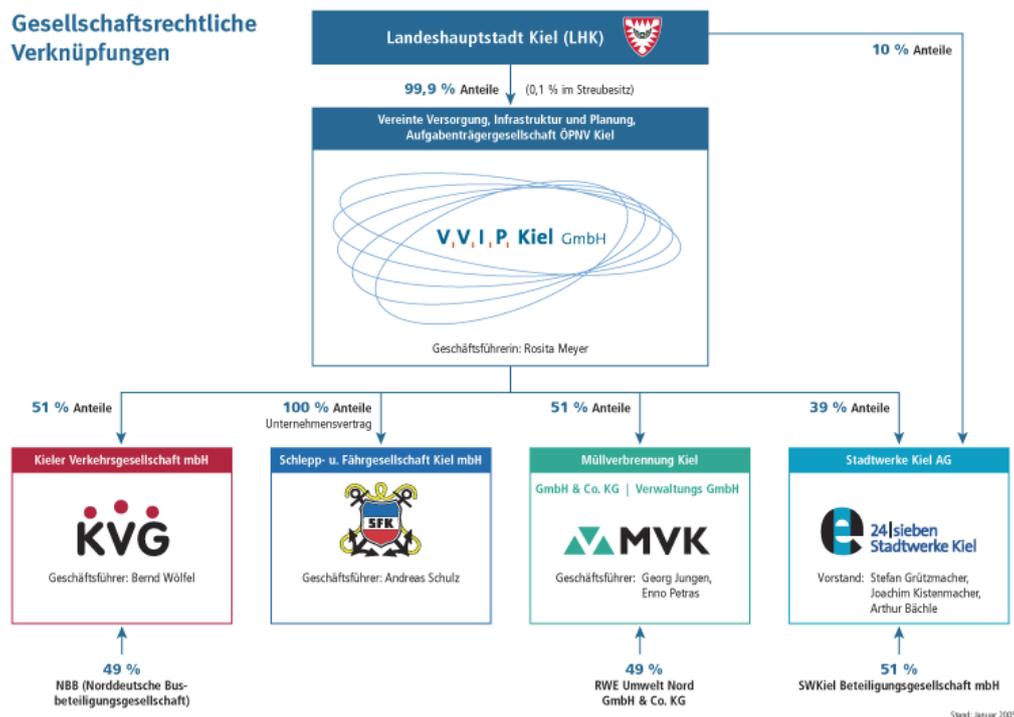
Die Bedienung ehemaliger Linien, die kaum von Interesse waren, wurde durch die Ausschreibung wieder interessanter, da sich Konkurrenzunternehmen dafür bewarben (vgl. Burmeister 2004a: 29).

In Schleswig-Holstein wird diese Gesetzesvorgabe des Bundes auf Länderebene durch das Gesetz zum Öffentlichen Personennahverkehr Schleswig-Holstein geregelt.

Die Landkreise und kreisfreien Städte sind die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, das Land für den SPNV (vgl. V.V.I.P. Kiel 2003a: 7). Auch die Finanzierung des ÖPNV wird teilweise durch die Gesetzgebung geregelt. Neben Fördermitteln, die durch das Regionalisierungsgesetz bereitgestellt werden, kommen auch noch Finanzhilfen durch das GVFG hinzu, welche die Infrastruktur des ÖPNV finanzieren sollen, nicht aber den Betrieb. Zusätzlich werden Sonderzahlungen, Zuschüsse und Vergünstigungen bereitgestellt. Weitergehende Kosten müssen entweder eigenwirtschaftlich beglichen oder durch Kreise und Städte im Rahmen der Vergabegesetzgebung wieder ausgeglichen werden (vgl. V.V.I.P. Kiel 2003a: 7). Im Jahr 1997 wurde so durch den Bund z.B. für SPNV und ÖPNV insgesamt eine investitionsgebundene Förderung von 3,17 Mrd. € erbracht. Zusätzlich wurden durch die Förderung nach GVFG für den ÖPNV 0,96 Mrd. € an die Kommunen gezahlt. Für Betriebskostenzuschüsse im ÖPNV wurden weitere 0,72 Mrd. € bereitgestellt, für den SPNV noch einmal 3,22 Mrd. € (vgl. Umweltbundesamt 2003: 13).

In Kiel ist die V.V.I.P. zuständig für den Nahverkehr. Die V.V.I.P. ist eine nahezu 100%ige Tochter der Stadt Kiel.

Abb.33: Gesellschaftliche Verknüpfungen



Quelle: website V.V.I.P.

Zu ihren wesentlichen Aufgaben gehört es, die ÖPNV-Leistungen zu bestellen, zu finanzieren und zugleich die Qualität des ÖPNV in Kiel zu sichern (website V.V.I.P.). Der Nahverkehr in den Kreisen Rendsburg-Eckernförde, Kreis Plön und der Stadt Kiel wurde 1998 zusammengefasst im Verkehrsverbund Region Kiel (website VRK).

Der Busverkehr wurde auf die KVG übertragen, die zurzeit zu fast 100% im Eigentum des V.V.I.P. ist. Die Stadt Kiel versucht so, die entstehenden Kosten und Gewinne umzuverteilen.

Nach Aussage der V.V.I.P. leistet sich die Stadt Kiel ein umfangreiches ÖPNV Netz, welches politisch so gewünscht ist (siehe Anhang 4).

Die V.V.I.P. und KVG stehen dann vor der Aufgabe, die Qualität des ÖPNV in Kiel sicherzustellen. Unternehmensintern werden so im V.V.I.P. die Kosten des ÖPNV gedeckt, indem die Erträge aus den Dividendenzahlungen der Stadtwerke Kiel AG gegen die Verluste der ÖPNV-Sparte gerechnet werden. Obwohl hier eine positive Entwicklung der Dividenden zu erkennen ist, so muss allerdings darauf geachtet werden, dass dieser Weg der Finanzierung auch in Zukunft gesichert wird (vgl. V.V.I.P. Kiel 2003b: 69).

Sämtliche Einnahmen der KVG fließen allerdings zuerst dem VRK zu, dies gilt auch für alle anderen Verkehrsunternehmen im Verbund. Anschließend werden die Gewinne mit Hilfe eines Kostenschlüssels wieder ausgeschüttet. Durch den Verbund bedingte Mindereinnahmen werden mit Hilfe eines Verteilungsschlüssels aufgeteilt, Kiel trägt 45%, der Kreis Plön 32,5% und der Kreis Rendsburg-Eckernförde 22,5% der Mindereinnahmen (vgl. V.V.I.P. Kiel 2003b: 69). Im Jahr 2004 beförderte die KVG rund

35 Mio. Fahrgäste (website KVG). Auf dem 579 km langen Liniennetz werden jährlich ca. 9 Mio. Kilometer zurückgelegt (Kieler Nachrichten vom 29.12.2004). Der gesamte VRK erbrachte 2004 eine Verkehrsleistung von 18 Mio. km und beförderte 54 Mio. Fahrgäste (website VRK).

Die KVG fährt mit hohen Standards in den Bussen, überwiegend Niederflur- und Gelenkbusse kommen zum Einsatz. Dazu lässt sich ergänzen, dass Gelenkbusse zwar größere Kapazitäten haben, aber auch ca. 1/3 teurer in der Anschaffung sind als die üblichen Standardbusse. Ein einfacher Bus kostet je nach Ausstattung ca. 200.000 €, ein Gelenkbus ca. 300.000 €. Das Durchschnittsalter der Flotte beträgt aktuell ca. 7 bis 8 Jahre, ist somit relativ jung. Die Fahrzeugflotte besteht aktuell aus 149 Bussen, davon 42 Linienniederflurbusse, 11 Hochboden-Gelenkbusse und 94 Niederflur-Liniengelenkbusse (vgl. Kieler Nachrichten vom 29.12.2004).

Die Haltestellen im Kieler Stadtgebiet (ca. 400) gehören überwiegend der Deutsche Städte Medien GmbH (DSM) (ca. 300), lediglich 100 sind im direkten Besitz der KVG. Laut Aussage der V.V.I.P. ist einer der größten Kostenpunkte bei den Haltestellen der Vandalismus, er kostet die KVG etwa 40.000 € im Jahr, die DSM mit dreimal so vielen Haltestellen etwa 120.000 €. Weiter strebt die KVG alle zwei Jahre eine Renovierung von Haltestellen an, zuletzt wurde 100 alte „Blechhütten“ ersetzt. Der Kostenrahmen lag bei etwa 100.000 €.

Die Kosten für die Errichtung einer Haltestelle liegen zwischen 33.000 € und ca. 42.000 € je nach Ausstattung. Der Tiefbau wird durch das Tiefbauamt durchgeführt und kostet etwa 30.000 €. Die Ausstattung wird dann entweder von der DSM oder der KVG durchgeführt und kostet ca. 3.000 bis 12.000 €.

Die zukünftige Finanzierung des ÖPNV in Kiel hängt stark von der Gesetzgebung ab. Auch ein neues Einnahmeverteilungsverfahren wird im VRK erarbeitet, nötig wird dies durch die Einführung des Schleswig-Holstein-Tarifs³⁶. Umliegende Kreise profitieren heute davon, dass Linien der KVG in sie hineinführen, aber deren Bezahlung beim V.V.I.P. Kiel liegt. Aber auch diese Einnahmen werden wieder in den VRK-Einnahmenpool eingebracht. Ziel wäre hier eine verursachergerechte Grundfinanzierung, die mit den Umlandgemeinden geklärt werden muss (vgl. V.V.I.P. Kiel 2003b: 70).

Förderungen des Landes und des Bundes werden wohl in Zukunft ausschließlich betreiberneutral begrenzt sein, z.B. P+R-Anlagen, Haltestellen, Bahnhöfe und Bahnhofsvorplätze.

Die Förderung von Fahrzeugen für den Linienbusverkehr gibt es seit 2002 in Schleswig-Holstein nicht mehr (vgl. V.V.I.P. Kiel 2003b: 72).

Da es aktuell keine zuverlässigen Prognosen über die Entwicklung der Fördermöglichkeiten gibt, wird der V.V.I.P. jährlich prüfen, wie eine weitergehende Finanzierung möglich ist und welche Probleme auftreten. Dementsprechend wird auch fraglich sein, ob Neuanschaffungen überhaupt noch finanziell durchsetzbar sein werden (vgl. V.V.I.P. Kiel 2003b: 72).

³⁶ Für ganz Schleswig-Holstein wurde im April 2005 ein einheitliches Tarifsysteem eingeführt.

8.5 Bewertung

In Kiel werden unterschiedliche Versuche unternommen, die Bestandserhaltung mit den bestehenden finanziellen Mitteln bestmöglich durchzuführen. Es wird darauf geachtet, die Kosten für die Bestandserhaltung in sofern zu reduzieren, dass mit dem vorhandenen Geld die bauliche und betriebliche Infrastruktur gesichert werden kann.

Dabei ist festzustellen, dass in Kiel im Zuge von Sanierungen häufiger ausgebaut wird, anstatt die Verkehrswege in ihrer ursprünglichen Form zu erhalten. Diese Tatsache ist auf die Förderbedingungen des Bundes zurückzuführen, da i.d.R. nur Aus- bzw. Neubau gefördert wird, jedoch nicht die Bestandserhaltung an sich. Um auf Ausbaumaßnahmen zu verzichten, treten an Stelle von langfristig wirkenden Bestandserhaltungsmaßnahmen bspw. Maßnahmen wie Dünnschichtbeläge, die kurzfristig durchgeführt werden können und kostengünstiger sind (siehe Kap. 8.2.2). Des Weiteren ist ein Rückbau einer Straße aus Kostengründen nicht möglich, da der Erhalt dieser Straßen günstiger ist³⁷.

Bei den Ingenieurbauwerken ist festzustellen, dass in den nächsten Jahren ca. 50% der Brückenbauwerke in Kiel grundsaniert werden müssen, da diese das theoretische Nutzungsalter von 80 bis 100 Jahren überschritten haben. Die Sanierungen werden nicht zu einer Kostenreduzierung führen, sondern lediglich den Bestand mit den gestiegenen Anforderungen sichern. Dabei ist zu beachten, dass nach der theoretischen Nutzungsdauer ein kompletter kostenaufwendiger Neubau erforderlich wird und nicht wie im Straßenbau Teilsanierungen möglich sind (siehe Kap. 8.3).

Das Finanzierungsmodell des Sponsorings und das Ausnutzen von Synergieeffekten werden bereits umgesetzt. Im Bereich des ÖPNV gibt es bereits eine Trägergesellschaft, die versucht, mit Gewinnen aus anderen Bereichen (siehe Kap. 8.4) die Verluste des ÖPNV wieder auszugleichen. Aus datenschutzrechtlichen Gründen konnten keine Angaben über die Höhe der Finanzmittel von Seiten der Trägergesellschaft dazu gegeben werden. Es konnte lediglich das dort vorhandene Finanzierungsmodell näher erläutert werden.

An dieser Stelle sollte gesagt werden, dass der ständige Aus- oder Neubau von Verkehrswegen keine grundsätzliche Alternative zur Bestandserhaltung darstellen kann, da so unnötig viele Fördermittel ausgegeben werden. Zur Sicherstellung der Finanzierung sollen die folgenden Handlungsempfehlungen nun weitere Möglichkeiten der Finanzbeschaffung aufzeigen, damit die Stadt in Zukunft handlungsfähig bleibt und der Bestand der Verkehrsinfrastruktur auch ohne die üblichen Fördermittel gesichert werden kann.

³⁷ Weder Rückbau, noch Bestandserhalt werden explizit gefördert. Die Kosten dafür trägt der Baulastträger.

8.6 Handlungsempfehlungen

Public-Private-Partnership (PPP)

Bisher basierte die Finanzierung des ÖPNV auf den Fahrgeldeinnahmen und Leistungen der Gebietskörperschaften. Angesichts der Finanznot der öffentlichen Hand, welche sogar fortdauernde Zuschüsse zum laufenden Betrieb der Anlagen und Fahrzeuge beisteuern müssen, ist ein weiterer Ausbau des ÖPNV kaum noch möglich. Die benötigten Gelder sind bei der öffentlichen Hand einfach nicht mehr vorhanden, so dass Maßnahmen in diesem Bereich zunehmend eingeschränkt werden müssen. Sogar für Taktverdichtungen oder -anpassungen fehlt den Kommunen, und damit auch den Betreibern, oftmals das Geld. Gefordert werden daher schon lange Konzepte, welche „Dritte“ in die Finanzierung mit einbinden (vgl. Burmeister 2004b: 255).

Die öffentliche Hand erhofft sich bei zukünftigen Maßnahmenplanungen eine spürbare finanzielle Entlastung, denn zu den öffentlichen Mitteln werden im Modell des PPP auch private Gelder mit einfließen. Man versteht darunter eine Art finanzielle Beteiligung von Außen, indem eine Projektrealisierung öffentlicher Infrastrukturmaßnahmen unter privatem Gewinnstreben anvisiert wird, die möglichst den gesamten Lebenszyklus eines Bauprojektes umfasst. Die Spannweite reicht von der direkten Finanzierung eines Verkehrsangebotes über die Beteiligung an der Infrastruktur und Sondertarife bis hin zum Sponsoring. „Durch die langfristige Kooperation mit einem privaten Anbieter sind mit der Übertragung des Planens, Bauens, Betriebens, Finanzierens sowie Verwertens Effizienzgewinne bei der Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen zu erwarten. Hierdurch kann der Bedarf an dringend notwendigen Infrastruktureinrichtungen bei schwieriger Haushaltslage auch zukünftig gesichert werden“ (website BMVBW).

PPP-Projekte finden auch bei der Bestandserhaltung der Verkehrsinfrastruktur (Straßen- und Ingenieurbauwerke) großen Anklang (siehe Betreibermodelle).

Als Beispiel für ein gelungenes PPP-Projekt kann die Wiedereinführung der Buslinie 047 in Krefeld dienen. Dort wurde durch Druck der Bevölkerung eine öffentliche Verkehrsanbindung zwischen den südlichen und den westlichen Stadtteilen eingerichtet, die unter normalen Wettbewerbsbedingungen nicht rentabel gewesen wäre. Deshalb wurde ein „Sponsoring-Paket“ erstellt, in dem einige wichtige Sponsoren verpflichtet wurden. So erhielt der Einzelhandelsmarkt „Real“ eine eigene Haltestelle und konnte auf den Bussen Werbung betreiben. Nur durch diese Kooperation konnten die durchschnittlichen Fahrgastzahlen um 26% gesteigert werden, was die Linie somit rentabel machte (vgl. Burmeister 2004b: 255).

Die Durchführung von PPP-Maßnahmen als Kooperationsmodell kann für Kiel als „Zukunftsmodell für die Bestandserhaltung im Bereich Straßenbau“ (siehe Anhang 2) angesehen werden. Für die Stadt werden dadurch erheblich mehr Mittel zur Verfügung stehen, da Unternehmen einen Teil der Investitionskosten übernehmen, die dann in neue Projekte investiert werden können. So wurde in Kiel z.B. die Sanierung des Winterbecker Weges durch eine PPP-Maßnahme umgesetzt. Die Stadt ging hier eine

Kooperation mit dem Unternehmen PLAZA ein. Dieses stellte sich eine neue Anfahrtsrampe für ihr Firmengelände von einer Hauptverkehrsstraße aus vor, die eine erhöhte Erreichbarkeit bewirken sollte. Von Seiten der Stadt waren keine Mittel für einen solchen Bau eingeplant. So beteiligte sich PLAZA schließlich an den Kosten für eine Rampe, die auch einen Höhenunterschied von der Straße bis zum Parkplatz überbrücken sollte, mit umgerechnet 0,75 Mio. €. Die Investitionskosten lagen damit für die Stadt nicht mehr in utopischer Höhe und der Bau konnte somit durchgeführt werden.

Dennoch kann man nicht allgemein davon ausgehen, dass PPP eine ultimative Lösung aller Finanzierungsprobleme heutiger Kommunen darstellt. Es ist keine Zauberformel für die Überwindung einer schwierigen Haushaltsslage. Es ist nur eine unter mehreren Beschaffungsalternativen, denn nicht jede Maßnahme führt auch langfristig zum Erfolg (website BMVBW).

Ein Negativbeispiel stellt die Bahnstrecke Bochum - Gelsenkirchen bzw. Wanne-Eickel - Gelsenkirchen, besser bekannt als „Nokia-Express“, dar. Hier wurde nach der Ansiedlung des finnischen Konzerns Nokia ein Kooperationsvertrag über eine finanzielle Beteiligung des Unternehmens am Betrieb der Bahnstrecke abgeschlossen, welche sonst abgegeben werden sollte. Verschiedene Attraktivierungsmaßnahmen bewirkten eine spürbare Akzeptanzverbesserung im Umfeld der Bahnlinie. Nicht zuletzt deshalb, weil Mitarbeiter des Unternehmens nun eher auf die Bahn umgestiegen sind, da die umbenannte Haltestelle „Nokia“ direkt vor dem Unternehmen liegt. Jedoch wurden die von Nokia übernommenen Triebwagen von der Deutschen Bahn AG später ausgemustert und gleichwertige Werbeflächen sollten auf den neuen Triebwagen nicht mehr zur Verfügung stehen. Da nun der finanzielle Aufwand des Unternehmens in keinem Zusammenhang mehr zum erzielten Nutzen stand, wurde der Vertrag bald darauf wieder aufgekündigt (vgl. Burmeister 2004b: 255f).

Ein PPP-Projekt steht und fällt mit der Zahlungsbereitschaft der Unternehmen. Solange Gelder fließen, ist die Versorgung gesichert. Stimmen Faktoren nicht mehr vollkommen mit den Zielen der Firmen überein, so ziehen diese sich meist schnell wieder aus den Verträgen zurück und die öffentliche Hand leidet erneut unter den Problemen, die sie eigentlich gelöst sah.

Betreibermodelle

Betreibermodelle sind eine Form des PPP. Sie werden zurzeit im Straßenbau auf zwei verschiedene Arten angewendet. Dabei geht es nicht nur um die Bestandserhaltung, sondern auch schon um die Entwicklung und den Bau von Verkehrsinfrastrukturabschnitten. Diese besondere Form des PPP wird vom BMVBW ausdrücklich unterstützt und soll auch gefördert werden. Derzeit wird in der Bundesrepublik im Verkehrsbereich die international bereits übliche Projektfinanzierung von Betreibermodellen in zwei Varianten intensiv vorbereitet. Neben dem sogenannten A-Modell, das den mehrstufigen Autobahnausbau durch einen privaten Betreiber vorsieht, sollen auch vermehrt besondere Streckenabschnitte wie Brücken und Tunnel über ein Betreibermodell verwirklicht werden. Dieses sogenannte

F-Modell wurde bereits bei der Errichtung der Warnow-Querung in Rostock angewendet. Der Herrentunnel in Lübeck wird Mitte des Jahres 2005 fertig gestellt und weitere Projekte sollen möglichst bald folgen (website Auto-Gebrauchtwagen). Durch Gebühren oder Mauteinnahmen, die dann nach der Fertigstellung für die Benutzung erhoben werden, können die Betreiberunternehmen ihre Kosten für den Bau, aber v.a. auch die laufenden Kosten wieder einholen. Weiterhin wäre es möglich solche Betreibermodelle auch für die Verkehrsinfrastruktur unter kommunaler Baulast anzuwenden, hier dann allerdings in veränderter Form.

Für die LH Kiel, wie für jede andere Stadt mit ausreichender Größe und vergleichbarer Bedeutung gäbe es die Möglichkeit, dass man Betreibergesellschaften einrichten würde. Diese würden dann von der Stadt und anderen Vertretern aus Wirtschaft und Finanzwesen, aber möglicherweise auch von Privaten, ins Leben gerufen und anfänglich finanziert. Aufgabe solcher GmbHs wäre es, die Verkehrsinfrastruktur zu übernehmen und zu bewirtschaften, d.h. in gewisser Hinsicht zu privatisieren. Somit gingen alle Rechte und Pflichten, die mit der örtlichen Verkehrsinfrastruktur verbunden sind, in den Besitz solcher Betreibergesellschaften über. Diese wären dann hauptsächlich für die Unterhaltung zuständig, müssten sich aber auch grundsätzlich mit Ausbau und Neubaumaßnahmen auseinandersetzen. Die Finanzierung solcher Modelle bliebe den Gesellschaften selbst überlassen, würde sich aber möglicherweise in Form von Gebühren für die Benutzer niederschlagen. Durch eine Neuregelung der Fördermittelvergabe der Länder und des Bundes könnten solche „Effekte“ abgeschwächt werden.

Alternativ gäbe es natürlich die Möglichkeit, nur Teile der kommunalen Verkehrsinfrastruktur, wie z.B. die Ingenieurbauwerke, auszugliedern und diese separat bewirtschaften zu lassen, wie es bereits durch die F-Modelle teilweise geschieht.

Betreibermodelle stellen eine Möglichkeit zur finanziellen Entlastung der Kommunen dar. Nachteil dabei wäre allerdings, dass diese dann keinen unmittelbaren Einfluss mehr auf ihre eigene Verkehrsinfrastruktur hätten, sondern diesen höchstens noch im Aufsichtsrat der GmbH ausüben könnten.

Maut

Seit Anfang des Jahres 2005 werden auf deutschen Autobahnen Mautgebühren für die Benutzung durch Fahrzeuge mit mehr als 7,5 Tonnen erhoben. Diese Maßnahme bringt dem Bund vermehrte Einnahmen, die wiederum in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden. Dies geschieht dabei nicht nur beim Bau von neuen Autobahnen, sondern auch beim Ausbau bestehender Verkehrswege oder der Unterhaltung dieser Strecken. Für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur ist die Einführung der Autobahnmaut daher durchaus positiv zu bewerten. Allerdings ist festzustellen, dass viele Kraftfahrer ihre Fahrzeuge seitdem über mautfreie Strecken, wie z.B. Bundestrassen führen, um der Maut entgehen zu können. Mauteinnahmen, die auf den unter Betreibermodellen beschriebenen Strecken eingenommen werden, gehen an die jeweiligen Betreibergesellschaften.

Die Einführung einer sogenannten Citymaut für die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur in bestimmten Kommunen stellt eine weitere Möglichkeit dar, um die Bestandserhaltung der Kommunen gewährleisten zu können. So positiv wie dies auch grundsätzlich für die Kommunen klingen mag, desto problematischer ist es in der jetzigen Situation. Eine Einführung der Citymaut würde nur Sinn machen, wenn sie flächendeckend, also zumindest auf Länderebene eingeführt würde. Da dies momentan nicht der Fall ist, würden sich Kommunen, die eine Citymaut in Eigenregie einführen würden, mehr Probleme bereiten als sie damit beheben könnten.

In Kiel steht eine solche Citymaut daher grundsätzlich nicht zur Debatte. Laut Vertretern der Stadtverwaltung (Tiefbauamt) wäre die Einführung einer solchen Maut nicht geeignet, solange die umliegenden Städte und Kreise eine solche Maut nicht eingeführt haben. Machte Kiel dies dennoch, so würde man nach kurzer Zeit merken, dass Menschen, die aus dem Umland nach Kiel kommen um dort einzukaufen oder sonstige Erledigungen zu machen dies nicht länger täten, sondern auf die umliegenden Städte wie Lübeck, Hamburg, Neumünster oder Flensburg auswichen (siehe Anhang 2). Da dies natürlich nicht im Sinne der LH Kiel sein kann, verzichtet man auf jegliche Überlegungen, die in diese Richtung gehen.

Daher wäre die Einführung einer Citymaut nur auf der Landesebene, d.h. für Schleswig-Holstein sinnvoll, was allerdings wiederum viel Kaufkraft in Richtung der Hansestadt Hamburg abziehen würde. Überlegungen eine Citymaut für das gesamte Bundesgebiet einzuführen gibt es bisher nicht.

Eine alternative Möglichkeit wäre eine „versteckte Maut“, indem man den Bewohnern der Städte eine Verkehrsinfrastrukturnutzungsgebühr durch Satzung auferlegen würde. Dies wäre in sofern gerechtfertigt, weil die Belastung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zu überwiegenden Teilen auf die einheimische Bevölkerung zurückgeht. Allerdings müsste hierbei mit dem Unmut der Bevölkerung gerechnet werden.

Mobilitätsmanagement

Das Verkehrsaufkommen in Deutschland nimmt immer weiter zu. Dabei kann das Verkehrsaufkommen des Personenverkehrs in den Berufs-, Ausbildungs- und Geschäftsverkehr, sowie den Freizeit- und Einkaufsverkehr unterschieden werden.

Der Berufs- und Geschäftsverkehr nimmt zwar tendenziell im Gegensatz zum Freizeitverkehr ab, dennoch stellt die sogenannte ‚Rushhour‘ morgens und abends mit ihren Verkehrsspitzen gerade bei dem wachsenden Anteil des MIV - besonders in Ballungsräumen - eine starke Belastung dar (vgl. Müller 2001: 4).

Diese Stauerscheinungen haben nicht nur wirtschaftliche und ökologische Auswirkungen, sondern durch den hohen Anteil des MIV kommt es zu einem erhöhten Flächenbedarf, Lärm und CO₂-Emissionen (website Transferstelle Mobilitätsmanagement).

Ein weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kann aber nicht all diese Probleme lösen, denn neben den finanziellen Grenzen können auch die geographisch räumlichen Gegebenheiten und Siedlungsstrukturen den Ausbau einschränken.

Daher ist es notwendig, alternative Wege und Methoden zu erarbeiten, um diese Problematiken zu lösen. Das Mobilitätsmanagement bietet dafür einen guten Ansatz mit dem Hauptziel, den MIV zu vermindern. Erreicht werden kann dieses Ziel über verschiedene Teilziele. So steht bspw. die Förderung einer effizienten Nutzung der bestehenden Verkehrssysteme ohne einen weiteren Ausbau im Vordergrund.

Mobilitätsmanagement ist ein hauptsächlich auf Kooperation, Kommunikation, Organisation und Information beruhendes Konzept, welches eine effektive, bedürfnisgerechte und zugleich möglichst umweltfreundliche Abwicklung des Verkehrs beinhaltet. Dabei kann sich Mobilitätsmanagement auch verschiedene Teilbereiche wie den ländlichen Raum, den Freizeitbereich oder Betriebe beziehen (vgl. Müller 2001: 4).

In der Kooperation zwischen der öffentlichen Hand und Privaten im Sinne von PPP steckt prinzipiell ein großes Potenzial. So können Unternehmen, Schulen oder Veranstalter die Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr übernehmen und an organisatorischen Lösungen mitarbeiten. Solche Ansätze werden in der Praxis aber noch zu wenig verfolgt (website Transferstelle Mobilitätsmanagement).

Der Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements kann als einer der wirkungsvollsten angesehen werden, da gerade die Betriebe von der Kommune angesprochen werden und als Akteure dienen können. Somit kann der Berufs- und Geschäftsverkehr in seiner Regelmäßigkeit der Verkehrsspitzen zur Rushhour und den konstanten Quell- und Zielverkehren über ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement vermindert werden.

Indem z.B. die Stadt Kiel konkret an die Unternehmen herantritt und diese dazu ermutigt, im eigenen Unternehmen ein betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen, wäre ein erster Schritt getan, der zahlreiche weitere Schritte und damit positive Effekte mit sich ziehen wird. Grundsätzlich ist es dabei sinnvoll, dass die Stadt mit gutem Beispiel voran geht und selbst einen sogenannten Mobilitätsplan aufstellt, der festsetzt, in welchen Bereichen und welcher Form es am sinnvollsten ist, Mobilitätsmanagement zu betreiben. So könnte z.B. durch die Bereitstellung eines „Job-Tickets“ ein Teil der Beschäftigten vom MIV auf den ÖV umsteigen. Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, den Mitarbeitern Fahrräder zur Verfügung zu stellen, um einen Umstieg vom MIV auf den umweltfreundlichen Radverkehr zu erreichen.

Die Möglichkeiten in diesem Bereich sind vielfältig, dennoch haben sie alle das Ziel, den MIV zu Gunsten des Umweltverbundes zu verlagern. Das bedeutet folglich eine geringere Belastung der Straßen. Dadurch werden zugleich die Umwelt und auch die Fahrbahnen und somit ein Großteil des Verkehrssystems geschont, und es können wiederum Sanierungs- und Neubaumaßnahmen in ihrer zeitlichen Abfolge weiter nach hinten verschoben werden, so dass diese Maßnahmen und damit verbundene Kosten erst zu einem späteren Zeitpunkt anfallen würden. Letztlich kann dadurch der Bestand der Verkehrsinfrastruktur länger erhalten bleiben und das Haushaltsdefizit wird für den Moment nicht größer, allerdings bleibt die Problematik der „leeren Kassen“.

Es darf jedoch nicht vergessen werden, das Mobilitätsmanagement nicht alleine als eigenständiger Ansatz in der Lage ist, Verkehrsprobleme zu bewältigen. Mobilitätsmanagement ist ein zentraler Baustein einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Erst durch die Kombination von geeigneten ordnungs- und finanzierungspolitischen Maßnahmen, von Infrastrukturkonzepten oder durch technische Entwicklungen, wird aus dem Mobilitätsmanagement eine zielführende, integrative Verkehrspolitik (website Transferstelle Mobilitätsmanagement).

Ausnutzung von Synergieeffekten

Die Ausnutzung von Synergieeffekten ist bereits im Kapitel 8.2 genauer beschrieben worden. Dabei handelt es sich überwiegend um Kooperationen einzelner Ämter oder Städtischer Betriebe. In gemeinsamen Sitzungen wird dabei geschaut, auf welchen Gebieten eine Zusammenarbeit zum Vorteil der einzelnen Institutionen sinnvoll und möglich ist. Daraus werden dann Maßnahmenbündel entwickelt, die, wenn sie gemeinsam und zur gleichen Zeit durchgeführt werden, Kostenersparnisse für alle Beteiligten zur Folge haben.

In der Bestandserhaltung der LH Kiel haben solche Kooperationsmodelle bereits Tradition (siehe Kap. 8.2). Mit den örtlichen Ver- und Entsorgungsunternehmen sowie den Stadtwerken werden einige kombinierte Maßnahmen durchgeführt. So wird die Deckensanierung von Gehwegen nur mit Leitungsbaumaßnahmen verbunden, weil so die Kosten dafür zu gerechten Anteilen aufgesplittet werden können. Das „Projekt Fernheizung“ (siehe Kap. 8.2) verbindet den Einbau von Fernwärmeleitungen mit der notwendigen Sanierung von Straßen. Wenn an diesen Stellen auch noch der verkehrsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt werden kann und somit Fördermittel einzunehmen sind, haben alle Beteiligten davon enorme finanzielle Vorteile.

Die Bestandserhaltung profitiert am meisten davon, mit anderen Institutionen zu kooperieren, so dass die Ausnutzung von Synergieeffekten ein gutes Zukunftsmodell darstellt. Dabei können nicht alle Unterhaltungsmaßnahmen mit Kooperationen durchgeführt werden, aber dieser Bereich trägt eindeutig zur Verbesserung der Situation im Erhaltungsmanagement bei und sollte daher auch weiter ausgebaut werden.

Reduzierung von Straßenbaustandards

Die Reduzierung von Straßenbaustandards sollte eine der letzten Maßnahmen sein, um die finanzielle Situation der Bestandserhaltung zu verbessern. Fakt ist, je höher die Standards einer Kommune sind, desto teurer ist die Erhaltung der mit diesen Standards entstandenen Verkehrsinfrastruktur. Andersherum argumentiert kann man sagen, dass die Qualität des Verkehrssystems die Verkehrssicherheit vor Ort bestimmt.

Höhere Standards bilden höhere finanzielle Risiken, aber sie können auch längerfristig positive Auswirkungen auf die Finanzen der Straßenunterhaltung haben. So kann man z.B. Straßenlaternen verwenden, die in der Anschaffung zwar teurer als andere

Modelle sind, jedoch die Stromkosten auf längere Sicht deutlich reduzieren (siehe Anhang 2).

Um die finanzielle Situation bei der Bestandserhaltung zu verbessern, wäre eine Herabstufung bestimmter Straßenbaustandards sicherlich sinnvoll, diese sollten dann aber gründlich ausgewählt werden. Welche der Standards herabzustufen wären, muss man in Einzelfällen betrachten. Eine grundsätzliche Herabsetzung aller Standards kann dabei allerdings nicht als sinnvoll angesehen werden. Außerdem wäre der Erfolg solcher Gesamtmaßnahmen vermutlich auch nicht allzu effektiv, weil dadurch eingesparte Kosten nicht besonders hoch wären.

Das Tiefbauamt in Kiel verfährt bei Straßensanierungen nach einem allgemeinen Prinzip, welches bundesweit in den letzten Jahren und Jahrzehnten immer mehr Anklang gefunden hat. Nicht mehr komplette Sanierungsmaßnahmen maroder Straßenteile und ganze Straßenzüge werden in den Haushaltsplänen der Städte für die sogenannte Instandsetzung vermerkt und umfassend abgearbeitet, sondern vielerorts beherrscht eine ganz andere Vorgehensweise die Straßen- und Tiefbauämter. Eine sanierungsbedürftige Straße erhält heute immer öfter nur eine oberflächliche Erneuerung (Dünnschichtbeläge), so dass die unmittelbare Verkehrssicherheit wiederhergestellt ist, nicht aber die Straße als Ganzes überprüft wurde. Vorteil für die Städte sind in erster Linie die wesentlich geringeren Investitionskosten anstelle von aufwendigen und teuren Komplettsanierungen. In Zeiten knapper Kassen sind diese Maßnahmen bei den Kämmerern und in den Haushaltssitzungen gerne gesehen. Sie belasten die Finanzkraft der Städte nur geringfügig und hinterlassen bei der Bevölkerung einen positiven Eindruck. Die Straße sieht nach einer solchen Sanierung oberflächlich so aus, als ob sie gerade erst neu gebaut wurde. Zudem können Benutzer davon ausgehen, eine sichere und funktionstüchtige Straße vorzufinden, die keine Schlaglöcher oder andere Hindernisse aufweist.

Der Nachteil dieser Methode ist lediglich, dass der Unterbau von Straßen, der dann ebenfalls sanierungsbedürftig ist und in Mitleidenschaft gezogen wurde, nun nicht mit saniert werden können. Die bewilligten Gelder reichen schließlich nur aus, um sichtbare Schäden in der Oberschicht der Straße zu reparieren.

Fördermittelvergabe

Gerade im Rahmen der GVFG-Förderung sollte es in Zukunft Umstrukturierungen geben. Liegt aktuell der Schwerpunkt auf Neu- und Ausbau, so sollte in Zukunft der Schwerpunkt auf Ausbau und Erhaltung liegen. Da der Ausbau häufig auch positive Effekte für die Stadtentwicklung bringt, sollte hier sehr vorsichtig vorgegangen werden. Er beinhaltet schließlich den Ausbau für alle Verkehrsträger, z.B. auch das Ausstatten von Straßen mit Radwegen.

Der Neubau hingegen wird an vielen Stellen einer Bestandserhaltung vorgezogen. Hier sollten Gelder eingespart und Projekte nur noch stark begrenzt gefördert werden. Die eingesparten Mittel könnten dann den Kommunen wieder zur Verfügung gestellt werden, allerdings gebunden an Bestandserhaltungsmaßnahmen. Diese Gelder könnten

sich z.B. nach einer Art Verteilungsschlüssel richten, der sich bspw. auf die vorhandenen Verkehrsflächen (z.B. in Quadratmeter) bezieht.

8.7 Fazit

Die demographische Entwicklung, wie man sie überall in Deutschland in den letzten Jahren und Jahrzehnten kennen gelernt hat, macht auch vor Kiel nicht halt. Kiel ist eine schrumpfende Stadt mit zunehmend alternder Bevölkerung, jedoch vor allem die Fortzüge ins nahe Umland erhöhen den Kostendruck. Die nun geringer werdenden Einnahmen stehen weiterhin gleich hohen Ausgaben gegenüber, so dass es der Stadt in Zukunft nur durch alternative Finanzierungsmodelle gelingen kann, dringend benötigte Investitionen in die Infrastruktur zu tätigen. Neuerdings greift man verstärkt auf Beteiligungsformen wie dem PPP oder verschiedenen Managementformen wie das Mobilitätsmanagement etc. zurück. Es ist zu befürchten, dass in Zukunft viele Verkehrsprojekte nur noch mit finanzieller Hilfe privater Geldgeber durchführbar sind. Vor allem bei der Bestandserhaltung wird in Kiel schon seit Jahren nur noch das Nötigste an Sanierungsarbeiten von Seiten der Stadt ausgeführt. Das zuständige Tiefbauamt muss sich der finanziellen Situation der Stadt anpassen. Nur noch 30% bis 50% der benötigten Mittel stehen jedes Jahr für Reparaturen an Straßen und Wegen zur Verfügung. Ein fortschreitender Verschleiß der Verkehrsinfrastruktur lässt sich daher in Zukunft kaum vermeiden. Sollte hier nicht in Kürze Abhilfe geschaffen werden, so werden in den nächsten zehn Jahren zunehmend mehr Straßen in Kiel Zustandsnoten von 3,5 oder schlechter erhalten. Sogar Straßensperrungen oder Teilsperrungen, wie am Beispiel der Gablenzbrücke schon heute zu sehen, wären dann wegen mangelnder Verkehrssicherheit nicht mehr auszuschließen.

Eine Folge dieser Finanzentwicklung in Kiel und vieler deutscher Städte ist die Bemühung, so viele Fördermittel seitens der EU oder des Bundes und der Länder zu bekommen wie möglich. Allerdings wird der Neubau von Straßen und Straßenteilen stärker gefördert, als Sanierungsarbeiten am Bestand, obwohl der Bestand eigentlich das Hauptaugenmerk aller Städte und Gemeinden sein sollte. Dabei ist zu beachten, dass auch Neubaumaßnahmen nach ihrer Fertigstellung Bestandserhaltungsmittel beanspruchen.

Eine Neuregelung der Fördergesetze hin zur vorrangigen Förderung des Bestandes sollte daher ein wichtiges Ziel für den Gesetzgeber darstellen. Schon allein wegen der immer knapper werdenden Finanzmittel bei Bund und Ländern können diese sich schon bald ebenso weniger Neubauten leisten.

Um dennoch etwas mehr Handlungsfreiheit im Haushaltsplan zu bekommen, versuchen einige Städte schon seit längerem stadteigene, nicht unmittelbar zu den Kernaufgaben zählende Bereiche zu privatisieren. Das wohl bekannteste Beispiel sind die Gründungen von GmbHs für die Bereiche Strom, Gas und Wasser, aber auch wie in Kiel der Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs. Allerdings verblieben die überwiegenden Besitzanteile bei der Stadt. Städte erhoffen sich damit weitere, wenn auch kurzfristige, Einnahmen durch den Verkauf dieser Bereiche.

Ähnliche Effekte erzielen Maßnahmen wie z.B. Betreibermodelle oder Sponsoring, die private Geldgeber zur Finanzierung von öffentlichen Maßnahmen heranziehen. Die

Stadt Kiel bedient sich dieser Möglichkeit, da für größere Sanierungs- oder Neubaumaßnahmen im Haushalt meist nicht genügend Geld vorhanden ist und ohne Hilfen von Außen eine Verwirklichung von Planungen in naher Zukunft sehr fraglich ist. Um diesem Zustand zu begegnen, sollten Städte nachhaltiger planen.

Ein weiteres in Kiel erprobtes Modell zur Kosteneinsparung bildet die Bündelung von Synergieeffekten. Umbaumaßnahmen an Straßen und Wegen werden mit anderen Aufgabenträgern abgestimmt und gemeinsam durchgeführt. Die finanziellen Belastungen können durch die Bündelung von Einzelmaßnahmen ebenso gesenkt werden, wie die Beeinträchtigungen der betroffenen Anwohner.

9. Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit von Zentren

Folgen des demographischen Wandels betreffen u.a. schwerwiegend die Versorgungsinfrastruktur. Bereits durch die bisherigen Entwicklungen in den letzten Jahrzehnten geschwächt, steht der Einzelhandel mit den Folgen aus dem demographischen Wandel vor neuen Herausforderungen, die eine Anpassung erfordern. Daher werden für das Fallbeispiel Kiel die Zentrenstruktur allgemein und drei Nebenzentren speziell auf ihre Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit in Anbetracht der zukünftigen Entwicklungen analysiert.

9.1 Ziele und Untersuchungsfragen

Das Oberziel für diesen Themenschwerpunkt lautet „Sicherung der Nebenzentren in ihrer Versorgungsfunktion für die Bevölkerung Kiels“. Dieses Oberziel wird weiter in fünf Unterzielen konkretisiert. Diese werden im Folgenden näher erläutert.

- Schaffung bzw. Sicherung von multimodaler Erreichbarkeit
- Vermeidung von Barrieren in der Erreichbarkeit
- Einbeziehung der Anforderungen aus dem demographischen Wandel in die Stadtplanung und in das Stadtmarketing
- Schaffung bzw. Ausweitung der Multifunktionalität von Zentren
- Stärkung der Zentren als Identitätsträger

„Multimodale Erreichbarkeit“ von Zentren gewinnt besonders in Hinblick auf eine älter werdende Gesellschaft einen zentralen Stellenwert: die Zugänglichkeit der Zentren mit allen Verkehrsmitteln muss in Zukunft gewährleistet werden, wenn als Folge schrumpfender Bevölkerungszahlen die Kaufkraft sinkt, denn dadurch erfolgt durch Schließungen von Geschäften eine Ausdünnung der Einzelhandelsstandorte. Für Haushalte ohne Pkw müssen die gleichen Voraussetzungen bei der Erreichbarkeit der Zentren gewährleistet werden wie für Haushalte, die über einen Pkw verfügen (website DSSW). Hier steht vor allem die ältere Bevölkerung im Blickpunkt, da mit steigendem Alter die automobilen Fortbewegung seltener wird und diese Menschen auf andere Verkehrsmittel, hauptsächlich auf den ÖPNV ausweichen müssen (vgl. Egger 2005: 8). Durch eine Gewährleistung von multimodaler Erreichbarkeit ist ein Zentrum unabhängig von der Verkehrsmittelwahl der Verbraucher und zugänglich für jede Bevölkerungsgruppe.

Speziell für die ältere Bevölkerung ist auch ein barrierefreier Zugang zu den Zentren primär von Bedeutung. Daher lautet ein weiteres Unterziel für die Zentren „Vermeidung von Barrieren in der Erreichbarkeit“. Der Zugang soll sowohl fußläufig als auch mit allen anderen Verkehrsmitteln besonders für gehbehinderte und ältere Menschen problemlos erfolgen können. Dafür müssen auch die städtebaulichen Anforderungen für diese Bevölkerungsgruppe wie breitere Parkplätze, geringe

Steigungen, optimale Beleuchtung etc. realisiert werden. Mit der Beachtung der Erreichbarkeit und der Barrierefreiheit im Besonderen sollen die Anforderungen aus dem demographischen Wandel in die Stadtplanung und in das Stadtmarketing im Allgemeinen einbezogen werden. Bisher wird der Markt für die Zielgruppe der über 50-Jährigen („50plus“) überwiegend übergangen, obwohl sie über eine überproportional hohe Kaufkraft verfügt und „sehr konsumfreudig und erlebnishungrig“ ist (vgl. Egger 2005: 6). Um sich dauerhaft diese Zielgruppe als Kunden zu sichern, muss man ausführliche Informationen, seriöse Fachberatung, maßgeschneiderte Produkte und Dienstleistungen anbieten sowie ansprechende Werbung schaffen.

Auf Grund der Gefährdung der Zentren durch sinkende Kaufkraft, der Konkurrenz der sogenannten Shopping-Center auf der „grünen Wiese“ und als Reaktion auf neue Anforderungen soll ihre Funktion über die reine Versorgung hinaus ausgeweitet werden, so dass Aktivitäten sowie Gastronomie flexibel für unterschiedliche Zielgruppen angeboten werden können. Kann in Zentren der Lebensmitteleinkauf mit sonstigem Einkauf gekoppelt bzw. ein Erlebniseinkauf geschaffen werden, würde damit eine hohe Versorgungsqualität erreicht und ein Anziehungspunkt entwickelt (vgl. Dinter 1996: 223). Daher soll die „Schaffung bzw. Ausweitung der Multifunktionalität der Zentren“ angestrebt werden.

Kleinteilige Stadtteilzentren bilden oft für ihre Anwohner soziale Bezugspunkte, die jedoch durch eine gewachsene Mobilität der Verbraucher sowie durch die Entstehung großer Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ zunehmend an Bedeutung verlieren. Besonders für die ältere Bevölkerungsgruppe aber sollen die Zentren als Identitätsträger gestärkt werden. Generell spielt gerade für Senioren der tägliche Einkauf eine wichtige Rolle im Tagesablauf und ist ein Fixpunkt im sozialen Leben (website DSSW).

Für einen ersten näheren Einstieg in das spezifische Thema wurden folgende Untersuchungsfragen aufgestellt:

- Wie hat sich der Einzelhandel in den letzten Jahrzehnten entwickelt?
- Welche Veränderungen gibt es auf der Angebots- und Nachfrageseite?
- Gibt es Richtgrößen für die Erreichbarkeit?
- Welche Probleme gibt es bei schlechter Erreichbarkeit?
- Wie ist der Kieler Einzelhandel beschaffen?
- Welche Bedeutung hat der Kieler Einzelhandel für die Region?
- Gibt es Kaufkraftabflüsse in die Umlandgemeinden?
- Wie ist die Verteilung der Zentren in Kiel?
- Gibt es ein Einzelhandelskonzept für Kiel und was besagt es?

„Handel ist Wandel. Hinter diesem Wortspiel steht die Erkenntnis, dass die Struktur des Einzelhandels einem fortwährenden, dynamischen Veränderungsprozess unterliegt“ (Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern Rheinland-Pfalz

1999: 8). Nur in wenigen Wirtschaftsbereichen zeigten sich in den letzten Jahrzehnten derart dynamische Veränderungen wie im Einzelhandelssektor. Sowohl das Erscheinungsbild als auch die Funktionsbedingungen und die räumliche Struktur stellen sich im Einzelhandelsbereich heute anders als noch vor 20 Jahren dar (vgl. Hatzfeld 1996: 33).

Verantwortlich für diese Entwicklungen sind Veränderungen sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite des Einzelhandels, die in einem gegenseitigen Wirkungszusammenhang stehen.

Die wesentlichen Kennzeichen des Veränderungsprozesses auf der Angebotsseite sind mit den Schlagworten Wandel der Betriebsformen, rückläufige Betriebszahlen, Unternehmens- und Umsatzkonzentration sowie anhaltendes Verkaufsflächenwachstum bei gleichzeitig zurückgehender Flächenproduktivität durch sinkende Umsätze zu charakterisieren.

Die Anzahl der Einzelhandelsbetriebe ist in Deutschland seit einigen Jahrzehnten rückläufig, diese Entwicklung ist vor allem im Lebensmittelbereich erkennbar. Daraus resultieren Konsequenzen für die wohnungsnah Grundversorgung. Immer mehr Siedlungsbereiche sind von einer fußläufigen Nahversorgung abgeschnitten. Das Auto ist wichtigster Faktor für die Versorgung, daraus ergeben sich Versorgungslücken für immobile Bevölkerungsgruppen wie z.B. ältere Menschen und Kinder (vgl. Kulke 1996: 9).

Des Weiteren ist im Einzelhandel eine Flächenexpansion in der Verkaufsfläche zu verzeichnen. Die Verkaufsfläche ist in den letzten 50 Jahren ständig gewachsen (vgl. Schmitz und Federwisch 2005: 24). Somit ist ein Trend zur Großflächigkeit und einer zunehmenden Discountorientierung erkennbar. Dahingegen ist die Flächenproduktivität, d.h. der Umsatz pro Quadratmeter Verkaufsfläche, gesunken. Vor allem der Trend zu Großflächigkeit führt zu Einzugsgebieten, die kaum noch mit den zentralörtlichen Verflechtungsbereichen übereinstimmen. Dadurch kommt es zu einer immer stärkeren gegenseitigen Überlagerung in den Versorgungsreichweiten der Zentren (vgl. Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern Rheinland-Pfalz 1999: 8).

Die Einzelhandelsentwicklung wird zudem durch eine starke Konzentration sowie Spezialisierung und „Centerisierung“ gekennzeichnet. Die Konzentration wird zum einen durch Firmenzusammenschlüsse bewirkt, zum anderen werden selbstständige Einzelhändler in Vertriebsketten eingegliedert und zu Filialen internationaler Unternehmen. Die „Centerisierung“ bezeichnet die steigende Verbreitung von großen Einkaufszentren (vgl. Schmitz und Federwisch 2005: 25).

Das Aufkommen der großflächigen Betriebsformen hat deutliche Auswirkungen auf die Standortstruktur. Die Einzelhandelsbetriebe verlagern sich immer mehr an den Stadtrand, auf die „grüne Wiese“; diese Standorte bieten mehrere Vorteile, wie geringere Bodenpreise, hohe Flächenverfügbarkeit. Andererseits verfügen sie nur über eine auf den MIV ausgerichtete verkehrliche Erreichbarkeit, die durch ausreichend verfügbaren Parkraum und eine in der Nähe von übergeordneten Verkehrsachsen,

außerhalb besiedelter Bereiche, gelegenen Lage gekennzeichnet ist. Die Anbindung an das ÖPNV-Netz ist selten gewährleistet.

Neben den dargestellten Veränderungen auf der Angebotseite lassen sich auch erhebliche Veränderungen auf der Nachfrageseite darstellen. Bestimmungsgrößen für die Nachfrage der Konsumenten sind Einkommensverhältnisse, Einkaufsverhalten, Pkw-Verfügbarkeit und demographische Strukturen.

Die bisherige Bevölkerungszunahme und die Zunahme der Haushalte hatten eine kontinuierliche Steigerung der einzelhandelsrelevanten Nachfrage zur Folge. Durch den demographischen Wandel und die Abnahme der Bevölkerung sowie der konjunkturellen Krise der Wirtschaft ist mit einem Rückgang der Kaufkraft zu rechnen. Der Anteil der Ausgaben für Nahrungs- und Genussmittel, Bekleidung und Schuhe an den Gesamtausgaben der privaten Haushalte sind gesunken. Dahingegen sind die Ausgaben für Dienstleistungen und Freizeitaktivitäten stark gestiegen.

Das Verbraucherverhalten wird besonders stark durch die steigende Mobilität bestimmt. Die wachsende Pkw-Verfügbarkeit und der gleichzeitige Ausbau des Verkehrssystems in den letzten Jahrzehnten haben dazu geführt, dass immer größere Entfernungen zurückgelegt werden können. Die verbesserte Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln vergrößert somit die räumliche Flexibilität der Kunden (vgl. Kulke 1996: 9). Der Pkw ist zum dominierenden Verkehrsmittel für die Versorgung geworden. Besonders gravierend für den Einzelhandel ist auch das veränderte Konsumverhalten der Menschen. „Konsumverhalten ist längst nicht mehr nur Versorgungsverhalten, Konsum ist gleichzeitig ein Teil des Freizeitverhaltens wie ein wichtiger sozialer Distinktionsmechanismus“ (Gebhardt 1998: 33)³⁸. Seit einigen Jahren lässt sich ein Trend zur Aufspaltung des Einkaufs in „Erlebniseinkauf“ und „Versorgungseinkauf“ beobachten. Während sich im Erlebniseinkauf in zunehmenden Maße Handelsfunktionen mit der Nachfrage nach Freizeit- und Gastronomieangeboten, die in der Innenstadt und in Einkaufszentren verortet sind, verknüpfen, zeichnet sich der Versorgungseinkauf eher durch eine immer stärkere Discount- oder Schnäppchenorientierung aus (vgl. Hatzfeld 1996: 45).

Erreichbarkeit ist allgemein für die Nahversorgung und den Einzelhandel sehr wichtig. Eine schlechte Erreichbarkeit, also eine schlechte Anbindung an das Verkehrsnetz, sorgt dafür, dass weniger Personen an einen Ort gelangen können, als sie es unter anderen Umständen tun würden. Dies ist gerade in Bezug auf den ÖPNV für Haushalte ohne Pkw wichtig.

Eine schlechte Erreichbarkeit bedeutet z.B. in Bezug auf die Nahversorgung, wenn die Distanz zwischen Wohngebiet und Einzelhandelsstandort weiter als 1.000 m bzw. nicht in zehn Minuten zu Fuß erreichbar ist (vgl. Dinter 1996: 34). Ist dies nicht gewährleistet, so ist das Wohngebiet unterversorgt. Weiterhin wird im Einzelhandelserlass NRW eine Konsumentenzahl von 8.000 Einwohnern genannt, die eine ausreichende Auslastung der für den jeweiligen Versorgungsbereich angibt.

³⁸ Distinktionsmechanismus meint die bewusste Abgrenzung zu Angehörigen bestimmter sozialer Gruppen

Im Folgenden soll auf die Einzelhandelssituation in Kiel eingegangen werden. Dabei werden die allgemeine Struktur des Einzelhandels sowie die Relevanz Kiels als Einzelhandelsstandort für seine Region beschrieben.

Kieler Einzelhandel

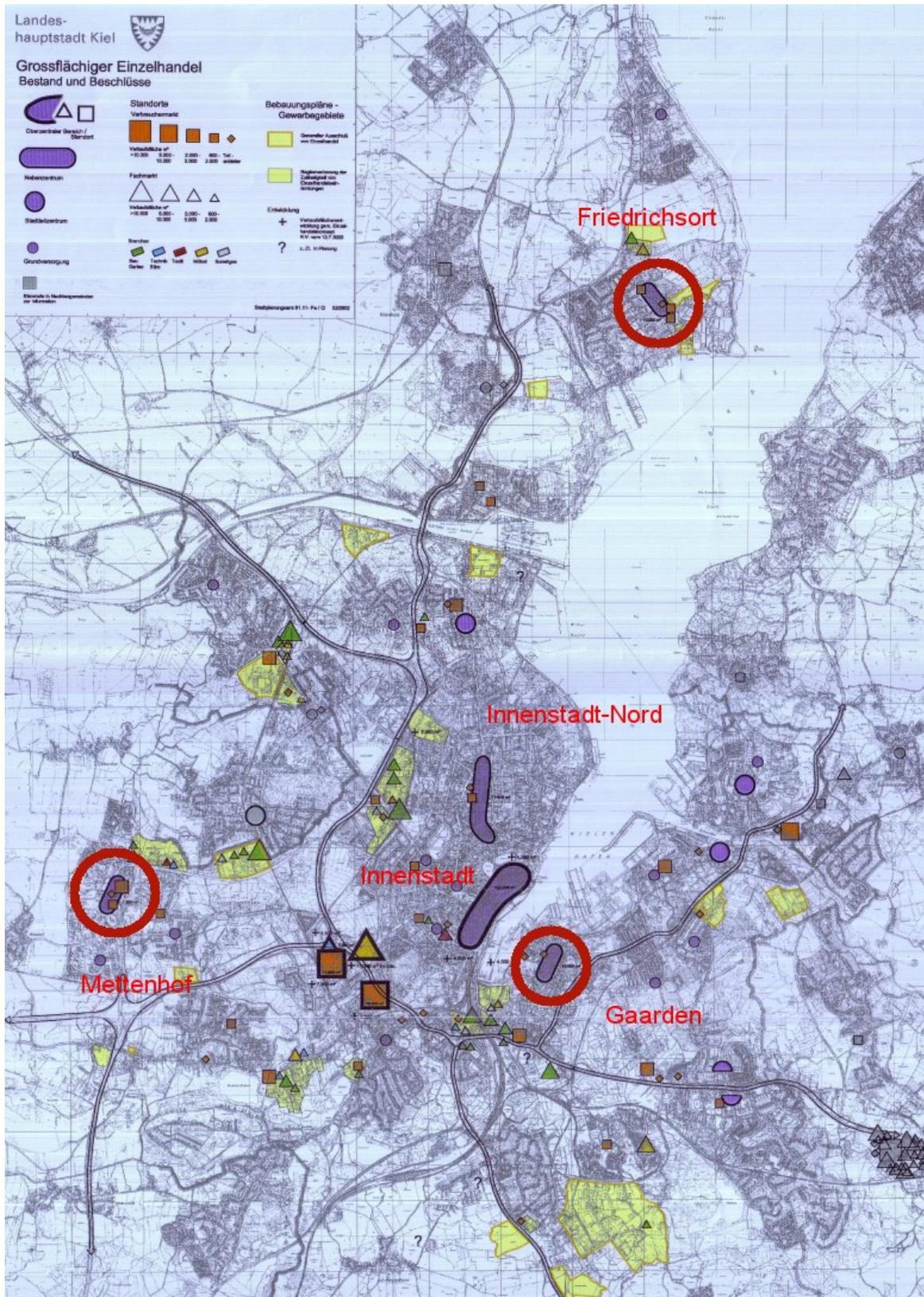
„Die Landeshauptstadt Kiel ist der bedeutendste Einzelhandelsstandort in Schleswig-Holstein“ (LH Kiel 2000a: 42). Der Handel prägt die Stadtstruktur und das Erscheinungsbild der Innenstadt. Die in den letzten Jahrzehnten zunehmende Entwicklung zu großflächigem Einzelhandel an dezentralen Standorten ist auch in Kiel sichtbar. Jedoch ist das Verhältnis zwischen dem Einzelhandelsangebot in gewachsenen Zentren und großflächigem Einzelhandel an eher peripheren Standorten relativ ausgewogen (vgl. LH Kiel 2000a: 43).

Die Stadt Kiel hat zurzeit 1.550 Ladengeschäfte des Einzelhandels mit einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 381.000 m². Der Kieler Einzelhandel erzielte im Jahr 2000 einen Gesamtumsatz von umgerechnet ca. 1,4 Mrd. €. Mit 1,57 m² Verkaufsfläche je Einwohner liegt Kiel deutlich über dem Bundesdurchschnitt von ca. 1,1 m² je Einwohner. Dadurch wird der hohe Grad der Versorgungsbedeutung der Landeshauptstadt für die Region deutlich (vgl. LH Kiel 2000a: 43).

Die Kieler Innenstadt ist der wichtigste Einzelhandelsstandort der Stadt. Sie erstreckt sich am westlichen Ufer der Kieler Förde. An diesem oberzentralen Standort ist eine Verkaufsfläche von 122.000 m² vorhanden, das ist mit 32% der größte Anteil an der Gesamtverkaufsfläche. In der nördlichen Innenstadt an der Holtenauer Straße befindet sich die Kieler Altstadt mit einer Verkaufsfläche von 17.000 m². Die wichtigsten Nebenzentren befinden sich in Friedrichsort (10.000 m²) im Norden der Stadt, Gaarden (10.000 m²) am Ostufer der Kieler Förde, sowie Mettenhof (7.000 m²) im Westen. Größere Stadtteilzentren sind in Wellingdorf, Elmschenhagen, Wik und Neumühlen-Dietrichsdorf zu finden. Ein wichtiger dezentraler Einzelhandelsstandort am Anschluss von BAB 215 an den Westring ist das Fachmarktzentrum von CITTI/PLAZA. Die Grundversorgung ist in Kiel räumlich gleichmäßig verteilt, nur im Süden gibt es Defizite. Jedoch soll im Zuge der Siedlungserweiterung im Süden Kiels das Angebot an Einzelhandel erhöht werden. Fachmärkte verschiedener Größen und Branchen sind zahlreich vorhanden.

Die nachfolgende Karte (Abb. 34) zeigt die Verteilung des Kieler Einzelhandels im Stadtgebiet.

Abb.34: Verteilung des Kieler Einzelhandels im Stadtgebiet



Quelle: LH Kiel 2001b

Die durchschnittliche Verkaufsfläche pro Ladengeschäft beträgt knapp 250 m². Insgesamt gibt es 67 großflächige Einzelhandelsbetriebe mit mehr als 1.000 m² Verkaufsfläche und 74 Betriebe mit mehr als 800 m² Verkaufsfläche. Ihre

Gesamtverkaufsfläche beträgt rund 469.000 m². Das geschätzte jährliche Umsatzvolumen betrug im Jahr 2000 ca. 8 Mio. €, das entspricht einem Anteil von ca. 56% am gesamten Einzelhandelsumsatz (vgl. LH Kiel 2000a: 44).

Der Trend zu großflächigen Einzelhandelseinrichtungen hält weiter an, so dass weitere großflächige Einzelhandelsansiedlungen bzw. Erweiterungen geplant sind. Der Ansiedlung des IKEA-Marktes z.B. wurde in der Diskussion um die Planung neuer großflächiger Einzelhandelsstandorte zugestimmt. Der Fachmarkt ist bereits gebaut und in Betrieb genommen. Des Weiteren ist an diesem Standort ein neuer Media-Markt eröffnet worden, um das Angebot in Kiel zu erweitern und den Kaufkraftabfluss zu dämmen. Durch diese Entwicklung werden in Zukunft die Nahversorgungsstandorte und die Entwicklung einzelner Zentren gefährdet.

Auf Basis der durchschnittlichen Pro-Kopf-Kaufkraft im Bundesgebiet ergeben sich für Kiel ein absolutes Kaufkraft-Potenzial von umgerechnet 1,2 Mrd. € pro Jahr. Insgesamt betragen die Kaufkraftzuflüsse nach Kiel ca. 510 Mio. €. Diese betreffen vor allem die mittelfristigen Warengruppen sowie die hochwertigen Sortimente des langfristigen Bedarfs. Aus Kiel selbst fließen rund 17% der Kaufkraft ab. Die Stadt Ralsdorf, welche im Osten an Kiel grenzt, erweist sich dabei als deutliches Konkurrenzzentrum, dorthin fließt der überwiegende Anteil von 70% der Kaufkraft ab. Die Stadt Ralsdorf besitzt eine oberzentrale Ausstattung, obwohl sie nur ein Mittelzentrum ist. Die höchsten Kaufkraftabflüsse treten im Einrichtungssektor aber auch in den Warengruppen Hobby-/Bau-/Heimwerkartikel und Hausrat/Hifi/Elektronik/TV auf (vgl. LH Kiel 2000a: 45).

Das Konzept zur Entwicklung des Einzelhandels in der LH Kiel aus dem Jahre 2001 sieht als wichtigstes Ziel den Erhalt und den Ausbau der oberzentralen Bedeutung des Kieler Einzelhandels vor. Die Attraktivität als Handels- und Dienstleistungszentrum soll ausgebaut werden. Des Weiteren soll die Versorgungsstruktur der Gesamtstadt optimiert und das Einkaufsverhalten der Bevölkerung mit einbezogen werden. Wichtig ist zudem die Stärkung der vorhandenen Zentren in ihrer Versorgungsstruktur und Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln, um die Nahversorgung zu erhalten und qualitativ zu verbessern (vgl. LH Kiel 2001b: 2f).

Zur Erreichung der Ziele muss Kiel Anstrengungen unternehmen, um eine stärkere Bindung der ansässigen Kaufkraft zu erreichen und vermehrt Zuflüsse von außen zu generieren.

Zusätzlich muss bei der Entwicklung des Einzelhandels auch die regionale Bedeutung Kiels berücksichtigt werden, da Kiel als Oberzentrum eine besondere Verantwortung hinsichtlich der Versorgungsfunktion für die K.E.R.N.-Region hat. Kiel unterstützt deshalb auch Bemühungen für ein regionales Einzelhandelsentwicklungskonzept für die K.E.R.N.-Region.

Bei der Umsetzung der Ziele sollen die Interessen der Einzelhandelsunternehmen, der Verbraucher und der Touristen mit einbezogen werden, um Unternehmen in Kiel zu halten (LH Kiel 2001b: 2f).

9.2 Untersuchung ausgewählter Kieler Zentren

In Kiel gibt es insgesamt vier Nebenzentren (Innenstadt Nord, Friedrichsort, Gaarden und Mettenhof). Da das Nebenzentrum in der nördlichen Innenstadt auf Grund seiner Nähe zu der Kieler City als Untersuchungsgebiet generell ausgeschlossen wurde, hat das Projekt die Nebenzentren in den Stadtteilen - Friedrichsort, Gaarden und Mettenhof - untersucht.

9.2.1 Friedrichsort

Im Folgenden wird der Stadtteil Friedrichsort mit dem Schwerpunkt seines Einkaufszentrums beschrieben. Unter Auflistung der festgestellten Mängel und Chancen werden Handlungsempfehlungen unter den Aspekten der neuen Anforderungen durch den demographischen Wandel an das Zentrum formuliert.

Beschreibung

Abb.35: Fördeufer in Friedrichsort



Quelle: eigene Darstellung

Der Stadtteil Friedrichsort liegt am Westufer der Kieler Förde. Angrenzend an die Stadtteile Schilksee im Norden, Pries im Westen und Holtenau im Süden befindet sich Friedrichsort im nord-westlichen Teil der Stadt Kiel. Auf einer Fläche von 273 ha wohnen insgesamt 2.289 Menschen (vgl. LH Kiel 2003: 26ff). Die Altersstruktur wird überwiegend von den über 60-Jährigen geprägt (25% der Gesamteinwohnerzahl). Die jüngste

Altersgruppe (0-10 Jahre) ist dagegen nur mit einem Anteil von 8,3% vertreten. In Friedrichsort ist eine Stagnation der Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen, d.h. die Bevölkerungszahlen sind in den letzten Jahren im Vergleich zu anderen Stadtteilen konstant geblieben. Die Arbeitslosenquote beträgt 5,4%.

Durch die Lage an der schmalsten Stelle der Förde wurde in Friedrichsort ursprünglich eine Seefestung zum Schutz des Kieler Hafens erbaut (website Friedrichsort). Später dehnte sich der Stadtteil außerhalb der Festung durch die Ansiedlung von militärischen Produktionsstätten aus. Durch die geschaffenen Arbeitsplätze wurden für die Arbeiter erforderliche Wohnungen in unmittelbarer Nähe errichtet. Diese alte Struktur ist heute noch in Alt-Friedrichsort erkennbar, wobei in diesem Bereich Handlungsbedarf unter städtebaulichen und gestalterischen Gesichtspunkten besteht. Die Baustruktur im sonstigen Stadtteil ist heute überwiegend durch Ein- und Zweifamilienhäuser sowie durch niedrigere Mehrfamilienhäuser geprägt. Die Flächennutzung im Stadtteil ist hauptsächlich Wohnbebauung (vgl. LH Kiel 2000b: Plan).

Die Festung im Osten des Stadtteils steht unter Denkmalschutz. Sie soll in Zukunft der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden und Besucher anlocken. In der Nähe der Festung liegt der längste Strand der Kieler Förde, der als Anziehungspunkt für Touristen gilt und als Imageträger für den Stadtteil genutzt wird (website Friedrichsort). Das großflächige Areal im Osten des Stadtteils ist gewerbliche Nutzfläche und besitzt eine deutliche Barrierewirkung zwischen dem Siedlungskern im Westen und dem Meeresufer im Osten (vgl. LH Kiel 2000b: Plan). Der Einkaufsbereich des Stadtteils, der laut Einzelhandelskonzept der Stadt Kiel als Nebenzentrum ausgewiesen ist, befindet sich entlang der Straße „An der Schanze“, die „Friedrichsorter Straße“ ist Fußgängerzone (siehe



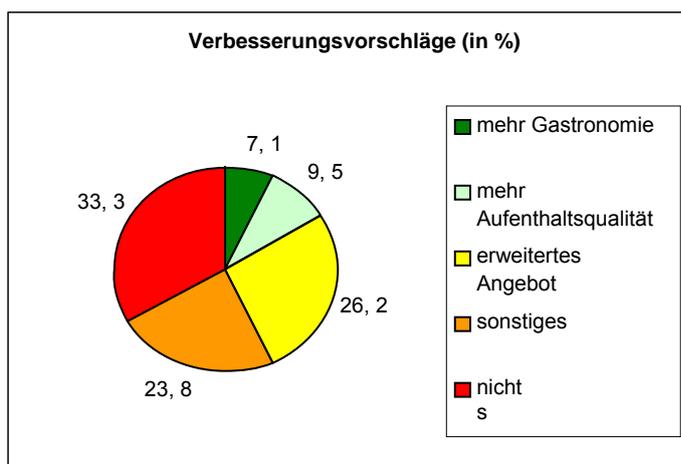
Abb. 37). In den letzten zehn Jahren fand eine „totale Neugestaltung des Einkaufszentrums statt“ (website Handels- und Gewerbeverein Pries- Friedrichsort). Mehr als die Hälfte des Bauvolumens wurde in diesem Bereich neu errichtet. Der Verein Handels- und Gewerbeverein Pries-Friedrichsort betreibt Standortmarketing und Imagewerbung in diesem Stadtteil. Er hat sich zur Aufgabe gemacht, „den Raum Pries-Friedrichsort so wie angrenzende Gebiete im Hinblick auf dort ansässige Industrie und Gewerbe wettbewerbsfähig zu erhalten und auszubauen“ (website Handels- und Gewerbeverein Pries- Friedrichsort). Die Mitglieder sind Unternehmer aus Handel, Handwerk und Dienstleistung.

Quelle: eigene Darstellung

Die folgende Abbildung (Abb. 37) zeigt die Bestandskarte des Einkaufsbereichs mit seinem Geschäftsangebot sowie die Anbindung an den ÖPNV.

Mängel und Chancen

Abb.38: Verbesserungsvorschläge für das Zentrum in Friedrichsort



Quelle: eigene Darstellung

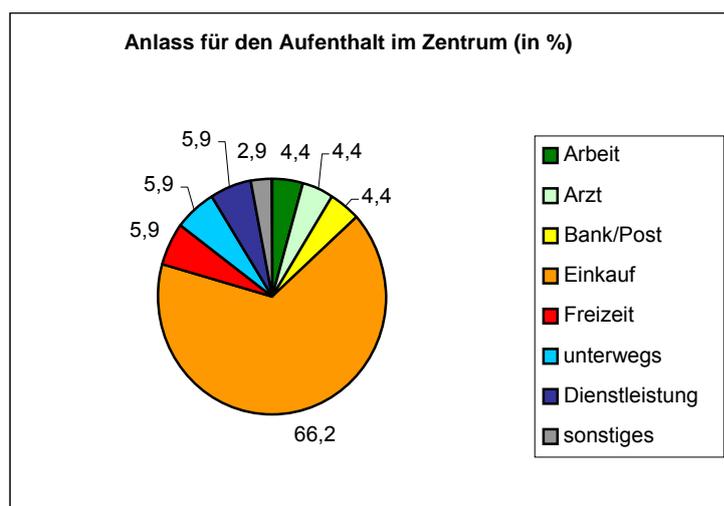
Die Bestandskarte zeigt, dass das Angebot des Friedrichsorter Einkaufsbereiches (siehe dazu Kap. 9.2.2 und 9.2.3) vielfältig ist. Sowohl Waren des täglichen Bedarfs als auch Waren des mittelfristigen Bedarfs werden für ein Nebenzentrum in ausreichender Anzahl angeboten. Allerdings ging aus der durchgeführten Befragung der

Kunden hervor, dass teilweise ein erweitertes Warenangebot fehlt. Dies

gaben 26,2% der Befragten an. Der Großteil der Kunden bewertet das Angebot in dem Zentrum mit den Schulnoten „sehr gut“ bis „gut“ (siehe Anhang 9). Die Zufriedenheit der Kunden bezogen auf das Zentrum insgesamt fiel ebenfalls positiv aus, zusammen bewerteten 73,5% der Befragten das Zentrum „sehr gut“ bis „gut“ (siehe Anhang 9). Ein Drittel der Kunden würde nichts im Zentrum verbessern, wenn sie die Möglichkeit dazu hätten (siehe Abb. 38).

Viele Befragten besuchten das Zentrum primär zum Einkaufen (siehe Abb. 39). Lediglich ein kleiner Teil hat andere Gründe, wie z.B. Arztbesuch oder Freizeitgestaltung, bei der Befragung angegeben.

Abb.39: Anlass für den Aufenthalt im Zentrum in Friedrichsort



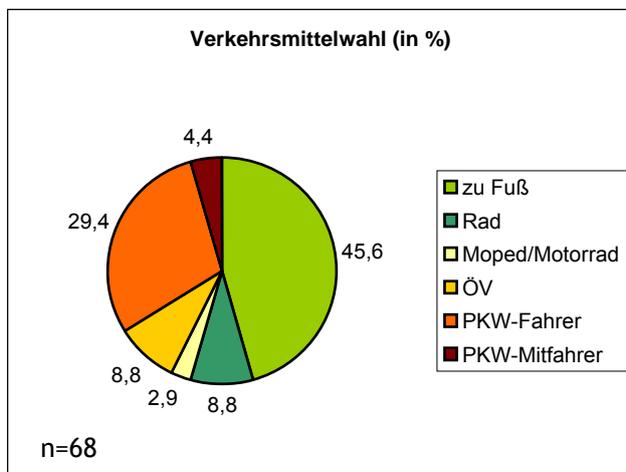
Quelle: eigene Darstellung

Bei der Ortserkundung fiel auf, dass in Friedrichsort ein Mangel an Gastronomie herrscht. Bei der Befragung der Kunden gab zwar nur ein kleiner Teil die Schaffung von Gastronomie als Verbesserungsvorschlag an (siehe Abb. 38), jedoch ist nach Betrachtung des Projektes eine Verbesserung des Zustandes von mehreren Lokalitäten anzustreben. Es gibt einzelne kleinteilige

Eisdielen, ein Bistro und ein chinesisches Restaurant, eine breitere Auswahl an Lokalitäten fehlt aber.

Das Zentrum bietet in unmittelbarer Nähe ca. 600 gebührenfreie Parkplätze, womit eine für die Größe des Einkaufsbereiches ausreichende Erreichbarkeit mit dem MIV und eine gute Parkplatzsituation gewährleistet ist (website Friedrichsort). Die Entfernungen zu Bushaltestellen im Bereich der Einkaufsstraße sind ebenfalls als gut zu bewerten, da sie in Abständen von etwa 300 bis 400 m liegen (siehe Abb. 37). Allerdings sind die Buslinienführungen der vier vorhandenen Linien sowie die Taktzeiten zu bemängeln. Beispielsweise beträgt die Dauer der Fahrt bis zur Innenstadt ca. 55 Minuten, wobei im westlichen Siedlungsbereich der Bus eine Schleife zur Anbindung des südlichen Wohnbereiches fährt und somit unfreiwillig ein Umweg in Kauf genommen werden muss.

Abb.40: Verkehrsmittelwahl zur Erreichung des Zentrums in Friedrichsort



Quelle: eigene Darstellung

Für die Erreichbarkeit des Zentrums spielen für die Kunden, die im Stadtteil wohnen, der ÖPNV sowie der Pkw eine geringere Rolle, da das Zentrum fußläufig für 45,6% der Befragten zu erreichen ist. Das folgende Diagramm (Abb. 40) zeigt die Häufigkeiten der Verkehrsmittelwahl der Kunden zur Erreichung des Zentrums.

Die Situation mit dem Fahrrad ist ebenfalls günstig, da die durch das

Wohngebiet führenden Straßen Anliegerstraßen sind und wenig Fahrzeugverkehr aufweisen. Allerdings wird das Fahrrad nur von 8,8% der Befragten benutzt (siehe Abb. 40). Auf dem nicht verkehrsberuhigtem Bereich der Einkaufsstraße ermöglichen breite Bürgersteige die Führung von Radwegen neben den Gehwegen. Ein Teil des Gehweges jedoch ist auf der Ostseite nicht mehr gepflastert, so dass die Zugänglichkeit des Zentrums von der Bushaltestelle im südlichen Abschnitt der Straße über diesen Teil des Gehweges besonders für Menschen mit Gehbehinderung und für ältere Menschen beschwerlich ist. Man müsste hier die Straßenseite wechseln, jedoch befinden sich auf dem südlichen Abschnitt der Straße weder eine Ampel noch ein Fußgängerüberweg.

Die Fahrtgeschwindigkeit auf der Einkaufsstraße ist zwar durch ein Tempolimit von 30 km/h begrenzt, die Breite und der Ausbauzustand jedoch verleiten nach eigener Beobachtung dazu, dass die Fahrzeuge meist schneller fahren. Die Parkplätze befinden sich sowohl entlang der Straße als auch auf einzelnen abgetrennten Parkbereichen. Auf der Ostseite der Straße gibt es eine kleine begrünte Fläche mit Parkbänken, die als Aufenthaltsort genutzt werden kann. Sonst fehlen in Friedrichsort laut der befragten Kunden Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum, an denen man sich kurz ausruhen oder auch länger flanieren kann. Dies gaben 9,5% der Kunden an (siehe Abb. 38).

Obwohl die Förde in geringer Entfernung zum Zentrum liegt, gibt es keinerlei Sichtverbindungen oder andere Hinweise, die auf das Ufer hindeuten.

Auf Grund der Nähe zu Dänischenhagen (Kreis Rendsburg-Eckernförde) profitiert das Zentrum in Friedrichsort von den dort ansässigen Kunden. Die Entfernung zum Zentrum in Friedrichsort ist geringer als zum nächsten Neben- oder Stadtteilzentrum in der eigenen Gemeinde. Somit kann Friedrichsort geringe Kaufkraftzuflüsse aus Dänischenhagen verzeichnen (siehe Anhang 9).

Handlungsempfehlungen

Insgesamt ist laut Einzelhandelskonzept der Stadt Kiel im Nebenzentrum Friedrichsort keine Erweiterung der Einzelhandelsfläche vorgesehen. Da bereits in den letzten zwei Jahrzehnten eine komplette Neugestaltung des Zentrums stattgefunden hat, wird zurzeit keine Verödung des Zentrums gesehen. Ziel der Stadt ist es, die vorhandenen Potenziale des Zentrums zu stärken und zu stabilisieren (vgl. LH Kiel 2001b: 11). Die Ergebnisse der Projektarbeit bestätigen prinzipiell diese Aussage, jedoch gibt es kleinteiligen Handlungsbedarf um das Zentrum in seiner Funktion für die Zukunft mit ihren entsprechenden Anforderungen zu stabilisieren.

Das Potenzial der Lage mit der Nähe zum Wasser sollte als Aushängeschild der Zentrums und auch des Stadtteils genutzt werden. Wenn keine direkte Sichtverbindung vom Einkaufsbereich nach Süden zum Wasser realisiert werden kann, gäbe es die Möglichkeit städtebaulich und gestalterisch durch entsprechende Pflasterung, Beleuchtung und Beschilderung sowie Begrünung im Süden der Straße „An der Schanze“ eine Wegeverbindung zum Wasser herzustellen. Hier müsste die Stadt Kiel investieren. Allerdings würden diese Maßnahmen die Attraktivität des Stadtteils sowie auch des Zentrums steigern und ein Anziehungspunkt für Touristen und Besucher aus der näheren Region werden.

Ein Anfang zur Entwicklung der überörtlichen Bedeutung des Einkaufsbereiches wurde im März 2005 bereits beschritten. Der Handels- und Gewerbeverein Pries-Friedrichsort beschloss, einen neuen Namen für den Einkaufsbereich im Stadtteil zu verwenden. Die aktuelle Aufgabe des Vereins lautet nun, das „Portzentrum“ zu etablieren und „es mit Leben zu füllen“ (website Handels- und Gewerbeverein Pries-Friedrichsort).

Für eine Attraktivitätssteigerung des Einkaufsbereiches wäre die Ansiedlung von Gastronomie ein weiteres Kriterium. Besonders im Bereich der Fußgängerzone würden Menschen angezogen werden, wovon auch der Einkaufsbereich profitieren kann. Dafür sollte man die leer stehenden Immobilien mit günstigen Mieten vorwiegend Gastronomiebetreibern anbieten. Von der Stadt sollte die Erlaubnis für den Betrieb von Außengastronomie erteilt werden, d.h. dass jeder Gastronomiebesitzer eine kleine Anzahl an Sitzgelegenheiten vor dem Lokal anbieten kann. In den entsprechenden Jahreszeiten würden die Menschen auch nach Geschäftschluss Gründe sehen, sich im Zentrum aufzuhalten. Zudem wäre es möglich, die Ausstattung der vorhandenen Gastronomien durch finanzielle Förderungen aufzuwerten.

Für eine weitere Steigerung der Aufenthaltsqualität sollten vor allem im Bereich der Fußgängerzone in regelmäßigen Abständen Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Diese sind besonders für ältere Menschen als Ruhepunkt sowie als Verweilplatz zur Kommunikation mit den Mitbürgern wichtig. Die kleinräumige Grünfläche „An der

Schanze“ könnte ebenfalls als Treffpunkt dienen und sollte daher gestalterisch mit entsprechender Beleuchtung aufgewertet werden.

Auf Grund der Altersstruktur der Stadtteilbevölkerung auch in Hinblick auf zukünftige Entwicklungen ist die Organisation kultureller, sozialer und sportlicher Aktivitäten durch Stadtteilmarketing aber auch durch Engagement der Bürger zu stärken und auszuweiten. Der Handels- und Gewerbeverein Pries-Friedrichsort unterstützt bereits solche Aktivitäten. Weitere, vielleicht auch durch die Bürger selbst initiierte, Veranstaltungen würden die Identifikation mit dem Stadtteil sowie die Bindung an den Stadtteil fördern. Eine finanzielle Belastung der Stadt Kiel würde nicht erfolgen, da solche Aktivitäten überwiegend auf ehrenamtlicher Basis erfolgen. Besonders den älteren Menschen würde ein solches Angebot eine Freizeitgestaltung bieten. Dieser Bevölkerungsgruppe ist auch der Identifikationsaspekt am wichtigsten, da Menschen im hohen Alter unflexibler in Bezug auf einen Wechsel des Wohnsitzes sind.

Dem Mangel der Buslinienführungen und ihrer Taktzeiten könnte die Einführung sogenannter Bürgerbusse entgegenwirken. Ein Bürgerbus kann über die momentane Situation hinaus zu bestimmten nachfrageschwachen Zeiten und in nachfrageschwachen Bereichen Mobilität gewährleisten, ohne übermäßige Kosten zu verursachen. Dafür notwendig sind ehrenamtliche Fahrer, die sich zu einem Bürgerbusverein zusammenschließen und den Betrieb des Busses organisieren sowie die Bereitschaft eines Verkehrsunternehmens die Verantwortung für den Bürgerbus zu übernehmen. Das Unternehmen stellt das Fahrzeug, meist einen Kleinbus mit acht Fahrgastplätzen, und trägt die Konzession für die Linie (website Autokraft). Mit Hilfe des Bürgerbusses könnte man die derzeitige Führung der Linienbusse beibehalten und dafür mit dem Bürgerbus die Bereiche des Stadtteils abdecken, in denen es zu Defiziten kommt.

Insgesamt können die festgestellten Potenziale, insbesondere die Lage am Wasser, für eine Attraktivitätssteigerung des Stadtteils genutzt werden. Die Bindung der im Stadtteil wohnenden Menschen an das Zentrum sowie das Zentrum als Anziehungspunkt für Menschen von außerhalb sind vordergründig anzustreben.

9.2.2 Gaarden

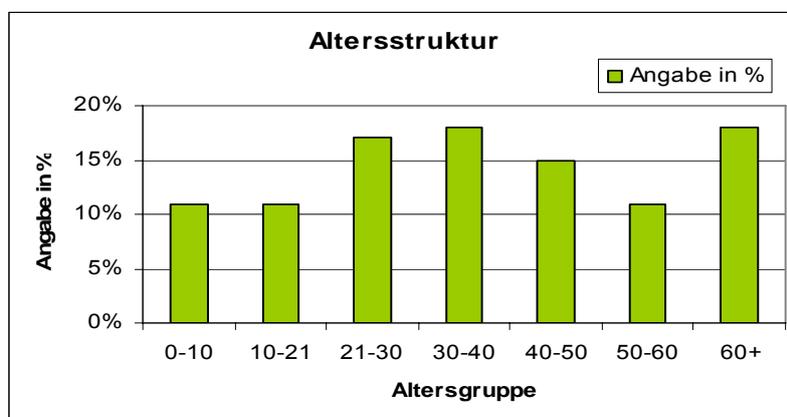
Der Stadtteil Gaarden liegt am östlichen Ufer der Kieler Förde in unmittelbarer Nähe zur Kieler Innenstadt. Er grenzt im Norden an den Stadtteil Ellerbeck, im Westen an die Gemeinde Klausdorf und im Süden an Kiel-Elmschenhagen.

Beschreibung

Mit einer Gesamteinwohnerzahl von 16.050 ist Gaarden der drittbevölkerungsreichste Stadtteil Kiels (vgl. LH Kiel 2003: 26). Er ist ein „traditioneller Arbeiterstadtteil, dessen städtebauliche Entwicklung eng verknüpft ist mit der seit Ende des 19. Jahrhunderts am Ostufer ansässigen Werftindustrie“ (website Steg) sowie mit der Marine.

Heute hat der Stadtteil den höchsten Anteil an Sozialhilfeempfängern und Ausländern, eine Folge des Strukturwandels der letzten Jahre (vgl. LH Kiel 2003: 26): Insgesamt beträgt der der Ausländeranteil 25,7%. Die größte Gruppe kommt aus der Türkei, dem Irak, Jugoslawien sowie Aussiedler aus den Staaten der ehemaligen Sowjetunion. In Gaarden gibt es 2.359 Arbeitslose, die Arbeitslosenquote liegt bei 14,7% und somit über dem Kieler Durchschnitt von 13,4% (vgl. LH Kiel 2003: 69). Der Stadtteil Gaarden weist eine negative Bevölkerungsentwicklung von 2,4% auf.

Abb.41: Die Altersstruktur in Gaarden



Quelle: eigene Darstellung (auf Grundlage LH Kiel 2003)

Die Verteilung der Altersstruktur in Gaarden ist in der Abb. 41 dargestellt.

Das Diagramm zeigt, dass in Gaarden die Altersverteilung recht ausgeglichen ist. Auf Grund des

Strukturwandels ergeben sich in Gaarden

verschiedene Probleme, welche sich gegenseitig verstärken. In Gaarden ist „ein Absinken der Kaufkraft eingetreten. Folge davon war wiederum, dass eine ganze Anzahl von Geschäften in den letzten Jahren geschlossen wurde und weitere Schließungen befürchtet werden müssen. Damit sinkt wiederum die Attraktivität dieses Stadtteilzentrums“ (LH Kiel 2001b: 9). Daraufhin haben viele Einzelhandelsunternehmen mit höherwertigen Warenangeboten ihre Standorte in Gaarden aufgegeben. Dieser Prozess trägt mittlerweile zum allmählichen Niedergang der lokalen Ökonomie und zu erheblichen Imageverlusten im Stadtteil bei.

Gaarden ist „Soziale Stadt-³⁹“ und „URBAN II-⁴⁰“ Fördergebiet. Eines der geförderten Projekte ist der seit 2001 bestehende Arbeitskreis „StadtTEILmarketing“, welcher in den Bereichen Wohnumfeldgestaltung/Umwelt, Gestaltung des Stadtteilzentrums, Kultur/Bildung/Freizeit/Events/Tourismus sowie Image/Kommunikation/Öffentlichkeit agiert. Er versucht mit Fokus auf Gaarden Ressourcen zu bündeln, kleinteilige stadtteilspezifische Projekte zu realisieren und vor allem die Kommunikation zwischen privaten und öffentlichen Akteuren zu koordinieren, damit geplante Aktivitäten wirksamer und erfolgreicher ausgeführt werden können. Zudem gibt es weitere Projekte, welche die Gesamtsituation im Stadtteil positiv verbessern sollen (website Soziale Stadt).

Abb.42: Bebauung in Gaarden



Quelle: eigene Darstellung

Gaarden hat einen sehr urbanen Charakter und ist kompakt gebaut. Das Bild des Stadtteils ist geprägt durch mehrgeschossigen Wohnungsbau, insbesondere mit Fronten aus Backstein.

Die Bebauung stammt überwiegend aus der Gründer- und Nachkriegszeit und ist hoch verdichtet. Zudem sind die Wohnungen überwiegend klein (website Steg). Der Grundriss des Stadtteils ist sehr geometrisch, es ist eine blockartige Struktur

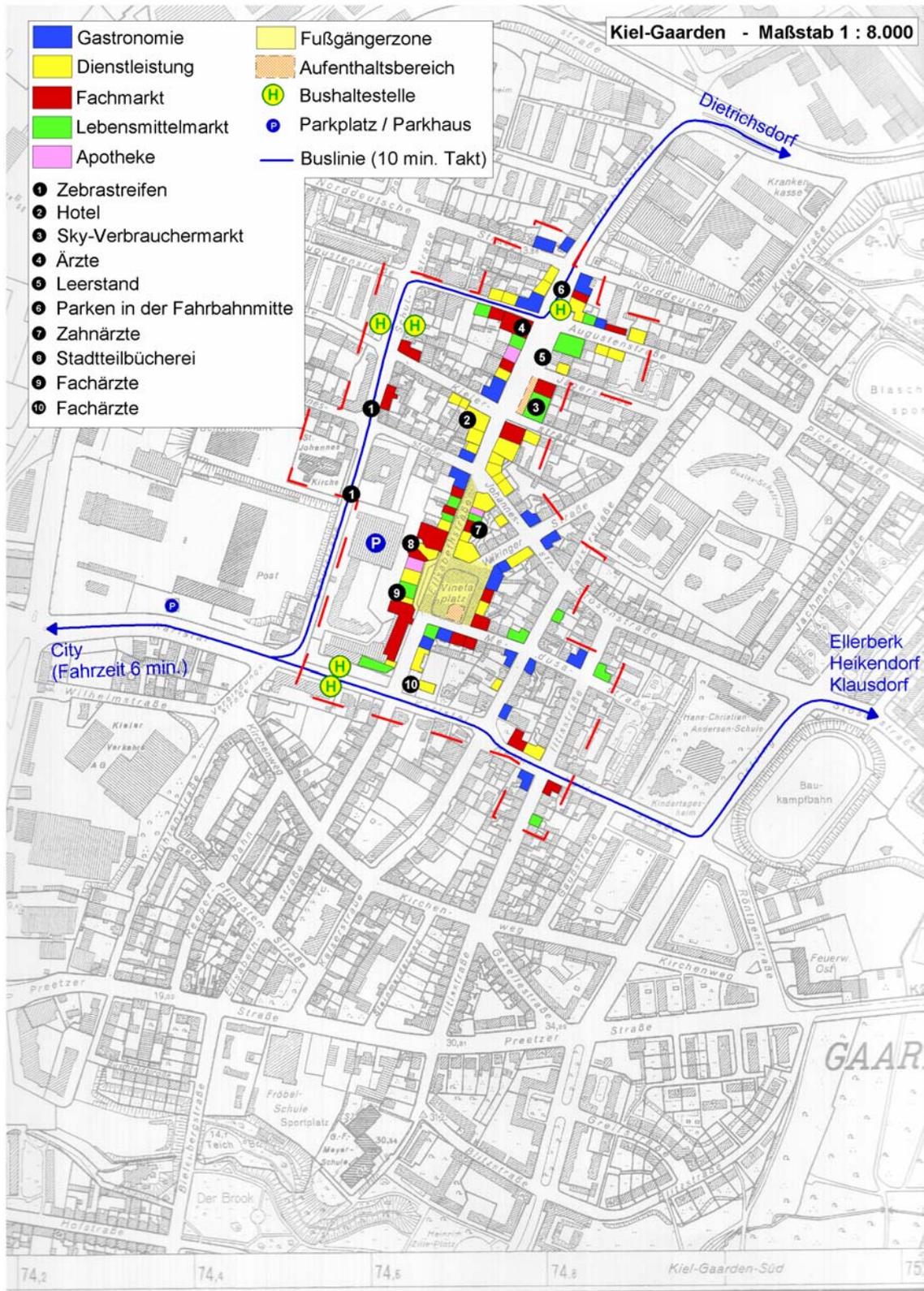
erkennbar, dominierend ist somit die Blockrandbebauung.

Der Stadtteil Gaarden hat insgesamt eine Verkaufsfläche von 10.000 m² (vgl. LH Kiel 2000a: 44). Das klar abgrenzbare Stadtteilzentrum, das größte Nebenzentrum der Stadt Kiel, befindet sich in der Elisabethstraße. Dort gibt es eine Vielzahl von Einkaufsmöglichkeiten, allerdings ist auch hier der Leerstand, welcher insgesamt auch den Wohnstandort Gaarden belastet, erkennbar. Diese Straße ist in zwei Teile abgrenzbar: einerseits ist sie eine reine Fußgänger-, andererseits eine Tempo-30-Zone mit einem großen Parkplatz. In den Häusern der Elisabethstraße sind in der unteren Etage Ladengeschäfte, in den weiteren Geschossen befinden sich Wohnungen. Sie ist durch diverse Stichstraßen aus dem Stadtteil in das Zentrum verwoben. Somit ist das Zentrum recht gut in den Stadtteil integriert.

³⁹ Das Förderprogramm Soziale Stadt ist eine Gemeinschaftsinitiative des Bundes und der Länder für die finanzielle Unterstützung für Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf.

⁴⁰ Das Förderprogramm URBAN II ist eine Gemeinschaftsinitiative der EU. Das Fördergebiet mit insgesamt 13 Infrastrukturmaßnahmen, welche in Kiel gefördert werden, erstreckt sich am Kieler Ostufer.

Abb.43: Bestandskarte des Einkaufsbereichs in Gaarden



Quelle: eigene Darstellung

In der Elisabethstraße gibt es diverse Geschäfte, insbesondere mit ausländischen Spezialitäten. Viele der Läden haben jedoch ein Sortiment mit einem niedrigen Preisniveau, wie z.B. „Ein-Euro-Shops“. Zudem gibt es dort einige Spielhallen. Ebenso sind verschiedene Dienstleistungen wie Apotheken, Ärzte, eine Post oder eine Stadtteilbibliothek vorhanden. Im und um das Zentrum herum gibt es Aufenthaltsmöglichkeiten. So gibt es vereinzelt Bänke etc. um kurz zu verweilen, die sich allerdings in einem schlechten Zustand befinden. Neben einem Café in der Fußgängerzone gibt es im gesamten Stadtteil verschiedene kleine Kneipen.

Der Vinetaplatz stellt den Mittelpunkt der Gaardener Fußgängerzone da (siehe Abb. 44). Die Bebauung um den Platz herum ist zum großen Teil renoviert und somit in einem guten Zustand. Auf dem Vinetaplatz findet zweimal in der Woche ein Markt statt. Zudem gibt es dort verschiedene Sitzgelegenheiten.

Allerdings gibt es hier das Problem, dass dort täglich „etwa 40 Männer, die den Tag meist mit viel Alkohol und äußerst trübe scheinenden Zukunftsaussichten verbringen“ (Kieler Nachrichten vom 12.05.2005) das Bild prägen und der Platz daher

Abb.44: Vinetaplatz in Gaarden am Markttag



Quelle: eigene Darstellung

Abb.45: Parksituation in den Seitenstraßen



Quelle: eigene Darstellung

seine eigentliche Funktion nicht erfüllen kann. Der Stadtteil hat insgesamt mit Drogen- und Alkoholproblemen stark zu kämpfen, so gibt es dort z.B. auch einen Spritzenwechselautomaten.

Insgesamt ist die Parksituation in Gaarden als gut zu bewerten. Es gibt ausreichend Parkmöglichkeiten für Pkw: einerseits gibt es in der Schulstraße ein Parkhaus, andererseits ist das Parken meist auf beiden Straßenseiten rund um das Zentrum für zwei Stunden kostenlos erlaubt. Für Radfahrer gibt es diverse Radabstellanlagen im Zentrum, an

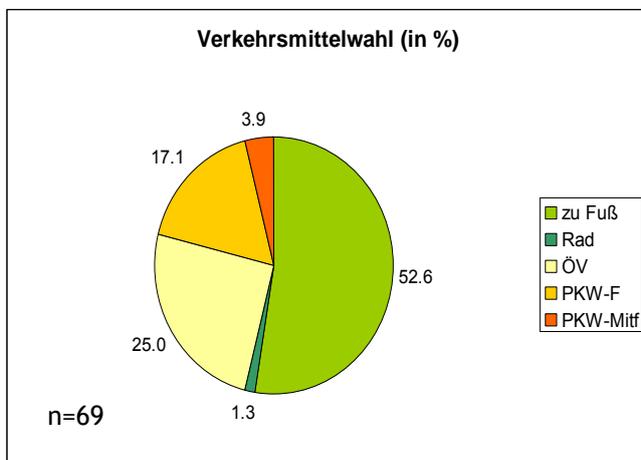
verschiedenen Stellen sind separate Radwege vorhanden.

Gaarden hat auf Grund seiner Nähe zur Kieler City eine gute ÖPNV-Verbindung. Dort verkehren insgesamt fünf Buslinien, welche im zehn Minuten Takt sowohl in die Kieler City (nur ca. sechs Minuten Fahrzeit), als auch direkt in die Stadtteile Dietrichsdorf, Ellerbeck, Heikendorf sowie die Gemeinde Klausdorf fahren. Haltestellen befinden sich

sowohl in unmittelbarer Nähe zum südlichen Eingang der Elisabethstraße, als auch zu Beginn der Einkaufsstraße sowie auf mittlerer Höhe der Fußgängerzone.

Mängel und Chancen

Abb.46: Verkehrsmittelwahl zur Erreichung des Zentrums in Gaarden



Quelle: eigene Darstellung

Der Stadtteil Gaarden ist der Stadtteil Kiels mit den größten Problemen. Allerdings ergeben sich auf Grund dieser Problematik gleichzeitig auch Potenziale. Diese sind im Mängel-Chancen-Plan für den Stadtteil Gaarden dargestellt, welcher in Anhang 10 zu finden ist.

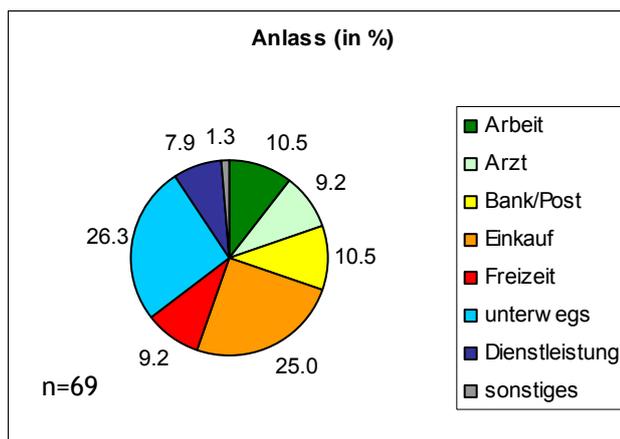
Das Zentrum in Gaarden liegt zentral im Stadtteil. Abbildung 46 zeigt, dass mehr als 50% der in Gaarden Befragten Personen zu Fuß in das

Zentrum kommen. Zudem nutzen 25% der Befragten den ÖPNV, um dorthin zu gelangen. Dies ist sowohl ein Indiz für die gute Lage im Stadtteilgefüge, als auch für die gute Anbindung an den ÖPNV. Lediglich knapp 21% der Befragten kommen per Pkw in das Zentrum. Zudem verbinden mit 43% fast die Hälfte der Befragten den Besuch im Zentrum mit anderen Tätigkeiten (siehe Anhang 11). Dies kann mit der guten Lage der beiden Bushaltestellen im Norden und Süden der Elisabethstraße zusammenhängen.

Die mit dem ÖPNV fahrenden Menschen müssen durch das Zentrum laufen, um von der Bushaltestelle zu ihrer Wohnung zu kommen. Lediglich die Bushaltestelle an der Schulstraße liegt in einer peripheren Lage. Die gute ÖPNV Anbindung bietet in Verbindung mit den günstigen Mieten⁴¹ auf Grund des Leerstandes ein weiteres Potenzial: Gerade für junge Familien mit Kindern und Studenten bietet Gaarden günstigen Wohnraum in Verbindung mit einer guten Anbindung.

Auf Grund des großen Angebotes an verschiedenen Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen erfüllt das Gaardener Zentrum mehr als nur die Einkaufsfunktion: Die Besucher des Zentrums in Gaarden

Abb.47: Anlass für den Aufenthalt im Zentrum in



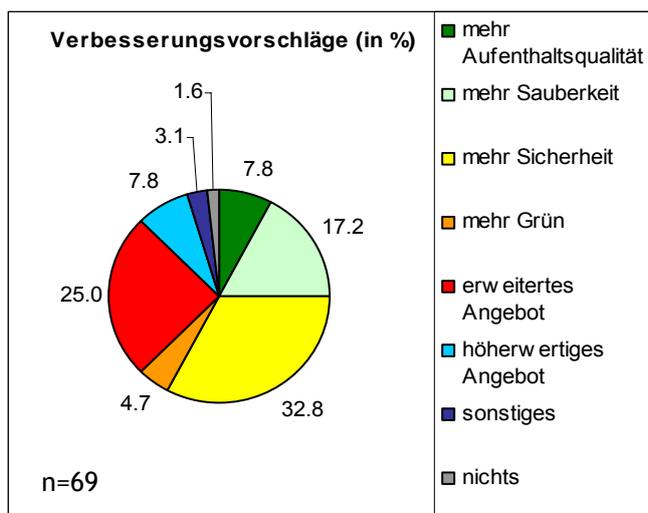
Quelle: eigene Darstellung

⁴¹ vgl. Aussagen von Herrn Polzin am 06.12.2004 in Kiel (siehe Anhang 1).

kommen aus den verschiedensten Gründen dorthin (siehe Abb. 47). Neben den 26% der Passanten, welche unterwegs am Zentrum vorbei kommen, kommen 25%, um dort einzukaufen. 10% sind auf dem Weg zur Arbeit bzw. zur Post oder Bank und 9% verbringen dort ihre Freizeit oder gehen dort zum Arzt. Weitere 8% gehen einer anderen Dienstleistung nach.

Fast 50% der Befragten kommen täglich in das Nebenzentrum (siehe Anhang 11). Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung gibt es verschiedene: Es gibt die Stadtteilbibliothek, das Stadtteilbüro „Soziale Stadt“, welches verschiedene Veranstaltungen, u.a. zur kulturellen Verständigung der unterschiedlichen sozialen Gruppen, durchführt. Insgesamt ist die große Vielfalt der ethnischen Gruppen einerseits ein Mangel, da die Gruppen sich laut Aussagen der Passanten untereinander nicht verstehen. Allerdings bietet die multikulturelle Mischung zugleich auch ein Potenzial, dass z.B. durch Kulturabende oder Veranstaltungen genutzt werden kann. Die vielen Spielhallen im Zentrum werden als ein Mangel angesehen, da es Probleme mit dem dadurch entstehenden schlechten Image sowie Sicherheitsprobleme gibt (siehe Anhang 10).

Abb.48: Verbesserungsvorschläge für das Zentrum in Gaarden



Quelle: eigene Darstellung

Ein gravierender Mangel, aber gleichzeitig auch großes Potenzial, bietet der Vinetaplatz. Er ist umrahmt von Gebäuden, deren Fassaden z.T. renoviert sind. Auf Grund der problematischen Situation mit den sich dort aufhaltenden Alkoholikern, ist er ein großes Problem für das Gaardener Zentrum. Dies ist auch der Grund, weshalb 50% der Befragten die Aufenthaltsqualität als mangelhaft bzw. ungenügend

bezeichnen (siehe Anhang 11). Dazu kommt, dass mehr als 40% der Befragten ebenfalls der Sicherheit die Note „mangelhaft“ oder „ungenügend“ geben. Dort, wie auch in der gesamten Fußgängerzone, gibt es zwar Aufenthaltsmöglichkeiten, jedoch sind sie in einem schlechten Zustand. Spielmöglichkeiten für Kinder o.ä. fehlen gänzlich.

Der Stadtteil hat auf Grund seiner sozialen Probleme und der finanziellen Situation der Bewohner überwiegend Geschäfte, die ein niedriges Preisniveau aufweisen. Es fehlen Geschäfte des mittel- und langfristigen Bedarfs sowie ein Angebot an Fachgeschäften.

Die o.g. Mängel zeigen sich auch bei den Verbesserungsvorschlägen der Befragten Personen: Knapp 33% sind der Meinung, dass die Sicherheit verbessert werden muss. 17% wünschen sich mehr Sauberkeit, 8% mehr Aufenthaltsqualität und 5% mehr Grün.

Ein Viertel der Befragten wünschen sich ein erweitertes bzw. 8% ein höherwertiges Angebot. Knapp 2% sind der Meinung, dass überhaupt nichts verbessert werden muss.

Handlungsempfehlungen

In Gaarden gibt es erhebliche Schwierigkeiten verschiedenster Art. Daher ist dort ein Gesamtkonzept zur Steigerung der Attraktivität notwendig. Dieses wäre jedoch mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden.

Daher können an dieser Stelle abschließend nur vereinzelte Handlungsempfehlungen gegeben werden, welche sich an die Stadt Kiel richten, um verschiedenen Problemen entgegenwirken zu können.

Das Hauptziel des Stadtteils besteht darin, den o.g. Kreis zu durchbrechen und soziale Segregation zu vermeiden, so dass die Menschen nicht den Stadtteil verlassen, sobald sie eine Perspektive haben. Besonders auf Grund der niedrigen Mietpreise bietet sich Gaarden als Stadtteil für Studenten geradezu an. Der Stadtteil sollte an einigen Stellen aufgewertet werden. Hier sollte besonders die Sicherheit im Vordergrund stehen, um dann durch ein erweitertes Stadtmarketing und Werbung die genannte Gruppe in den Stadtteil zu bringen, so dass wiederum der Stadtteil aufgewertet wird.

Von einem positiven Image profitiert nicht nur der Einzelhandel in Gaarden, sondern auch die gesamte Stadt. Die Handlungsempfehlungen richten sich außerdem an die Kieler Wirtschaftsförderung, da diese besonders an einer Verminderung des Leerstandes in der Elisabethstraße interessiert ist.

Eine besondere Schwierigkeit stellt, wie bereits beschrieben, der Vinetaplatz mit seinen sozialen Problemen dar, weil sich sein negatives Image auf den gesamten Stadtteil auswirkt. Eine Möglichkeit den dortigen Problemen entgegen zu wirken, könnte durch eine langfristige Arbeit von Sozialarbeitern erreicht werden. Ihre Aufgabe bestünde darin, den Problemen auf den Grund zu gehen, um den Menschen zu helfen und ihnen ggf. eine Perspektive zu geben, z.B. durch einen Ort, an dem sie sich aufhalten können. Dies soll nicht bedeuten, dass das Problem verlagert werden muss. Beispielsweise durch Werkstätten soll diesen Menschen eine Perspektive zurückgegeben werden. Das Büro „Soziale Stadt“ erledigt diese Aufgabe heute noch unzureichend.

Insgesamt sollte ein solches Büro stärker gefördert werden, da es bei Problemen der sozialen Schichten auch vermittelnd tätig werden kann. Bei so vielen verschiedenen Migrantengruppen kommt es über kurz oder lang zu Problemen, gerade auch mit der deutschen Bevölkerungsgruppe, welche sich unterrepräsentiert fühlt. Verschiedene Aktionen oder Themenabende können diesem entgegenwirken. Zwar gibt es ein solches Angebot bereits vereinzelt, allerdings könnte man dies noch weiter ausweiten. Insgesamt wäre es sinnvoll, zu versuchen so etwas wie ein Gefühl der Identifikation bei den Bewohnern zu erzeugen, gemeinsam kann vieles im Stadtteil verbessert werden.

Bei der peripher gelegenen Bushaltestelle in der Schulstraße wäre es sinnvoll, diese Haltestelle weiter nach Süden an die Ecke Johannesstraße zu verlegen. So ergibt sich für die Besucher die Möglichkeit, zu Beginn, in der Mitte und am Ende des Zentrums in den Bus einzusteigen.

Die nun folgenden Handlungsempfehlungen sind kleinere Maßnahmen, welche z.B. durch den Stadtmarketingverein, bürgerschaftliches Engagement oder auch die Einzelhändler durchgeführt werden könnten: Der Eingang der Fußgängerzone in der

Elisabethstrasse sollte durch eine gute Beschilderung oder auch durch Skulpturen, Begrünung etc. aufgewertet werden, so dass eine klare Eingangssituation entsteht und der Besucher gleich merkt, dass er im Gaardener Zentrum ist. Des Weiteren sollten Spielgeräte oder Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder geschaffen werden. Insgesamt müssten die Aufenthaltsorte aufgewertet und an einigen Stellen weitere Verweilmöglichkeiten geschaffen werden. Da es in der Fußgängerzone in Gaarden lediglich ein Café gibt, sollte das gastronomische Angebot erweitert werden, welches auch im Sommer den Besuchern eine Möglichkeit bietet dort zu verweilen.

9.2.3 Mettenhof

Im Folgenden werden die Untersuchungsergebnisse zum Stadtteil Kiel-Mettenhof und seinem Einkaufszentrum dargestellt.

Beschreibung

Der Stadtteil Mettenhof liegt im Westen der LH Kiel. Er grenzt im Norden an die Gemeinde Kronshagen und im Westen an die Gemeinde Melsdorf, die beide zum Kreis Rendsburg-Eckernförde gehören.

In Mettenhof leben 18.485 Einwohner (Stand 31.12.2003), damit ist Mettenhof der bevölkerungsreichste Stadtteil Kiels. Die Bevölkerung verteilt sich vergleichsweise ausgeglichen auf alle Altersgruppen. Die meisten gehören mit 8,1% zur Gruppe der 40- bis 45-Jährigen. Im Vergleich zu anderen Kieler Stadtteilen ist der Anteil der ausländischen Bevölkerung hier relativ hoch, er liegt bei ca. 14%. Seit 1987 ist die Einwohnerzahl Mettenhofs um 662 Einwohner gesunken, das entspricht einem Rückgang von 3,5%. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung ist dahingegen im gleichen Zeitraum stark gestiegen (vgl. LH Kiel 2003: 26ff).

Abb.49: Bebauungsstruktur in Mettenhof



Quelle: eigene Darstellung

Der heutige Stadtteil Kiel-Mettenhof ist auf Grund des Bevölkerungsdrucks der 1960er Jahre entstanden, da damals dringend neuer Wohnraum geschaffen werden musste. Da es im eigentlichen Stadtgebiet keine ausreichenden Flächen mehr gab, ist man auf den Stadtrand ausgewichen. Infolgedessen entstand der neue Stadtteil Mettenhof ca. 5 km westlich der Innenstadt Kiels auf einer Fläche von 233 ha. Das Erscheinungsbild dieses Stadtteils ist geprägt durch mehrgeschossige Blockbebauung. Die Höhe der Bebauung nimmt dabei vom Zentrum nach außen hin ab, das höchste Gebäude Mettenhofs ist der zentral gelegene "weiße Riese" mit 23 Stockwerken. Zwischen den Häuserzeilen sind großzügige Grünflächen angelegt worden. In Mettenhof ist eine strikte Funktionstrennung von Gewerbe, Wohnen und Einzelhandel vollzogen worden. Heutzutage ist der bauliche

Zustand der Wohnblöcke marode. Teilweise sind die Wohnbauten jedoch bereits renoviert worden. Der Stadtteil Mettenhof nimmt seit 1995 aktiv am Programm „Soziale Stadt“ teil, in diesem Zuge wurde dort ein Stadtteilbüro eröffnet.

Innerhalb des Stadtteils bildet der s-förmig geschwungene und zweispurige Skandiniendamm (siehe Abb. 50) die Hauptverkehrsader, von der zu beiden Seiten Ringstraßen in die Wohngebiete abgehen. Von diesen wiederum zweigen Stichstraßen (Sackgassen) zu den Wohnhäusern ab.

Mit der Kieler Innenstadt ist Mettenhof durch zwei Verbindungsstraßen angebunden, den Skandiniendamm und die Hofholzallee.

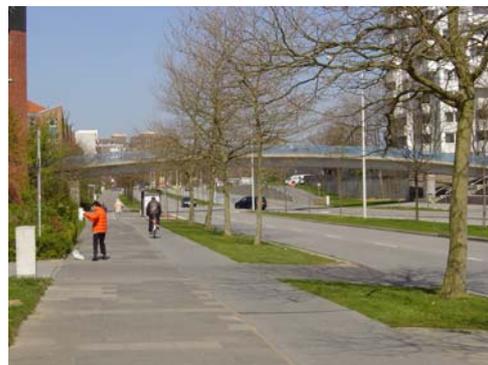
Abb.50: Skandiniendamm



Quelle: eigene Darstellung

Außerdem hat Mettenhof seit 1987 einen eigenen Autobahnanschluss. Es besteht eine gute Busverbindung in Richtung Kiel. Es verkehren mehrere Buslinien im zehn Minuten Takt und bilden somit eine gute Ausgangslage. Lange Wege zu Bushaltestellen müssen die Anwohner nicht in Kauf nehmen, da am Skandiniendamm alle 200 bis 300 m eine Haltestelle verortet ist. Außerdem bietet der Skandiniendamm einen großzügig ausgebauten Rad- und Fußweg an beiden Straßenseiten sowie einen begrünten Mittelstreifen.

Abb.51: Fußgängerbrücke

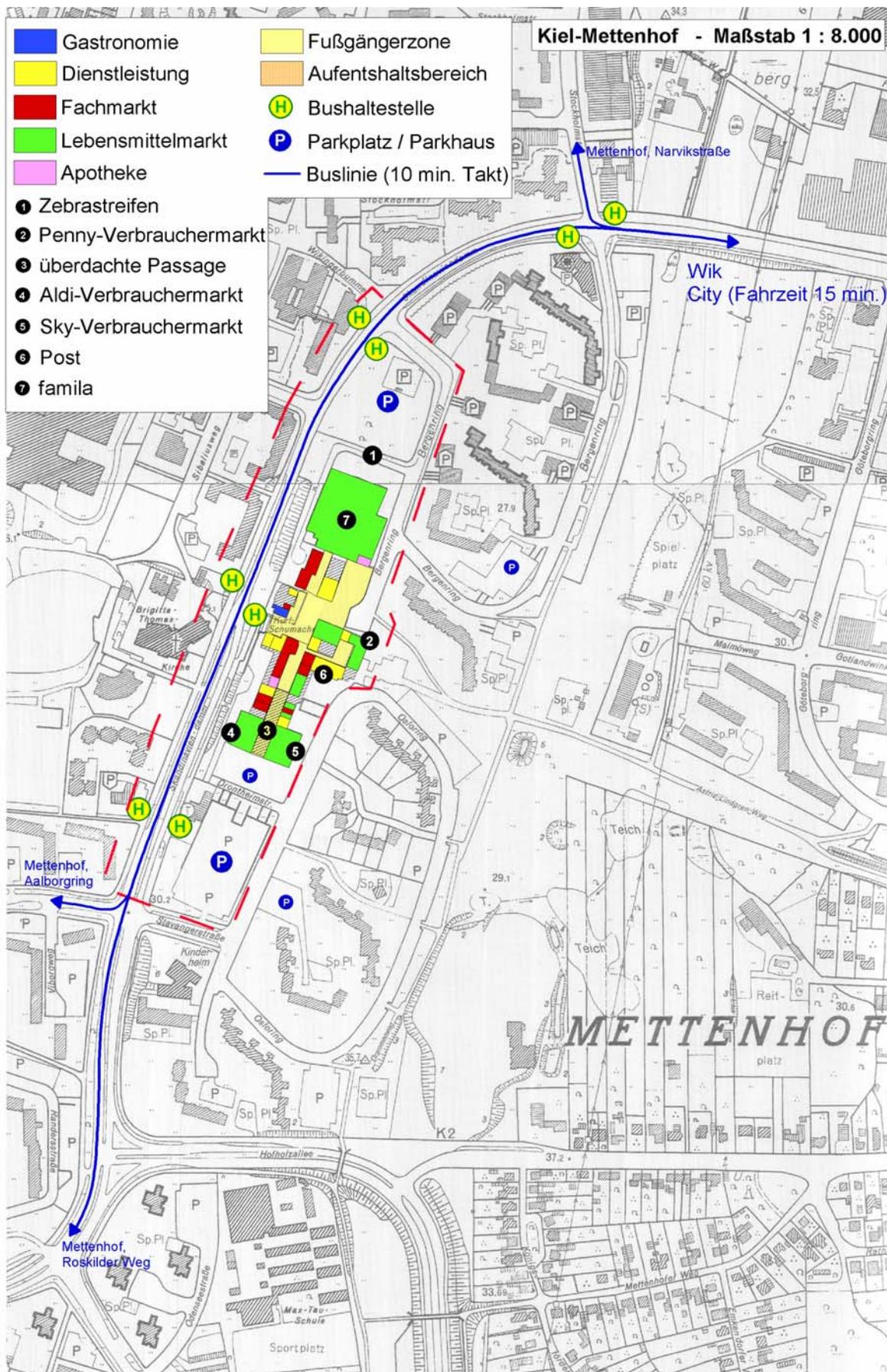


Quelle: eigene Darstellung

Das Mettenhofer Einkaufszentrum (MEZ) liegt in der Mitte des Stadtteils. Es ist in den Jahren 1968 bis 1974 auf einer Fläche von 8 ha entstanden. Das Einkaufszentrum gehört nicht der Stadt, sondern ist in Privatbesitz. Es handelt sich um eine von Geschäften gesäumte Fußgängerzone, die teilweise überdacht ist. Es konzentrieren sich hier hauptsächlich Geschäfte für den täglichen Bedarf. Es ist eine große Anzahl an Lebensmitteldiscountern (Aldi, Penny, Sky) im Zentrum verortet sowie ein großer Famila. Fachgeschäfte gibt es nur sehr wenig, auch Gastronomie ist kaum vorhanden. Eine Bank und Post sind im MEZ vertreten. Direkt am Zentrumseingang befindet sich eine Bushaltestelle, zudem führt eine Fußgängerbrücke in den Stadtteil hinein. Der Kurt-Schumacher-Platz bildet den Mittelpunkt des MEZ, dort findet regelmäßig dienstags und freitags ein Markt statt. Ansonsten kann der Platz auch als Parkplatz genutzt werden. Zusätzlich sind dort auch Fahrradständer zum Abstellen vorhanden. Sitzgelegenheiten gibt es dort aber kaum.

Auf der folgenden Karte (Abb. 52) ist das MEZ in seiner Ausstattung und Erreichbarkeit dargestellt.

Abb.52: Bestandskarte des Einkaufsbereichs in Mettenhof



Quelle: eigene Darstellung

Mängel und Chancen

Es sollen nun die Mängel und Chancen des MEZ, die sowohl auf einer Ortserkundung, als auch auf einer Befragung von Kunden im MEZ beruhen, erläutert werden. Dargestellt sind die Mängel und Chancen in einem Mängel-Chancen-Plan, dieser befindet sich in der Anlage 12.

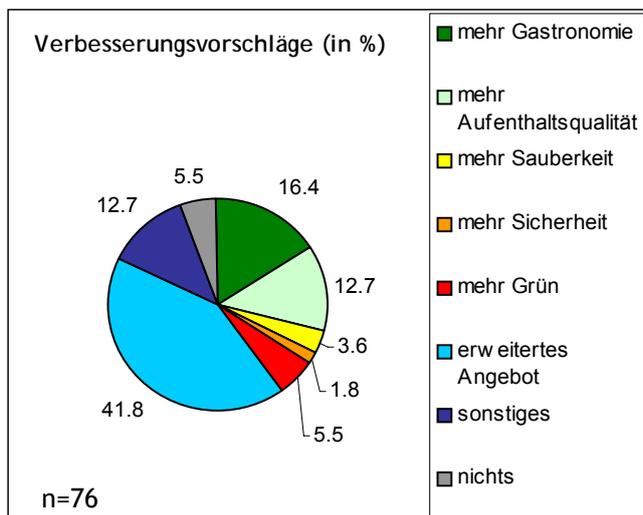
Dadurch, dass das Zentrum in Mettenhof geplant und ein reines Einkaufszentrum ist, ist es sehr kompakt, das heißt die Kunden müssen nur kurze Wege in Kauf nehmen. Der Passagencharakter macht das Einkaufen angenehm. Der große Platz in der Mitte des Zentrums würde zum Verweilen einladen, jedoch sind dort kaum Sitzgelegenheiten und keine Spielanlagen für Kinder vorhanden. Hinzu kommt, dass der Platz sehr groß und tristlos ist, da dort kaum Grün und Bepflanzungen angelegt wurden. So ist die Aufenthaltsqualität sehr gering. Außerdem ist der „Weiße Riese“ dort ein Schandfleck, das Hochhaus ist marode und steht zum Teil leer (siehe Abb. 53). Die Gebäude im Zentrum sind ebenfalls sehr trist und einheitlich, eine Neugestaltung wäre hier wünschenswert. Auch der Eingangsbereich zum Zentrum ist sehr unscheinbar und wird zurzeit nicht hervorgehoben.

Abb.53: „weißer Riese“



Quelle: eigene Darstellung

Abb.54: Verbesserungsvorschläge für das Zentrum in Mettenhof



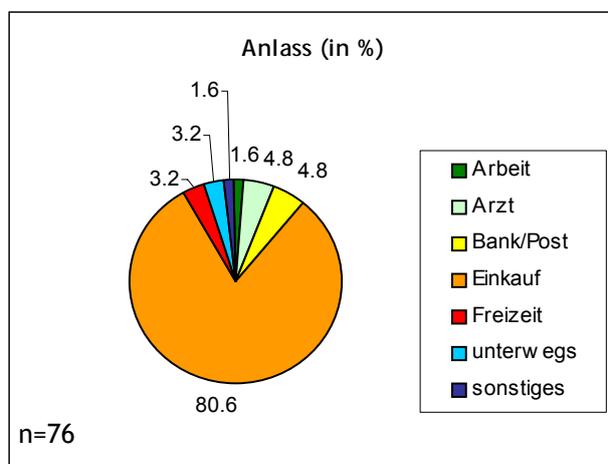
Quelle: eigene Darstellung

Das einseitige Angebot im Zentrum bzw. die Ausrichtung auf Discounter wäre zu kritisieren. Dies spiegelt sich auch in der Passantenbefragung wieder, denn 41,8% gaben bei den Verbesserungsvorschlägen an, dass sie sich ein erweitertes Angebot wünschen (siehe Abb. 54). Das Angebot an Fachgeschäften für Bücher, Bekleidung, Schuhe etc. müsste ausgebaut werden. Zudem

gibt es außer einem kleinen Eiscafe keine Gastronomie im Zentrum, was als großer Mangel angesehen wird. Denn 16,4% der Befragten wünschen sich ein höheres gastronomisches Angebot (siehe Abb. 54). Auch eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität und eine Begrünung wurden von vielen als Verbesserungsvorschlag genannt. Der vorhandene Leerstand am Platz stellt zurzeit auch ein Mangel an Attraktivität dar, jedoch bietet er auch die Möglichkeit zur Ausweitung des Angebotes,

besonders auch für die Schaffung von Außengastronomie. Ferner ist das Angebot an Dienstleistungen sehr gering, bspw. gibt es keinen Frisör oder auch kein Reisebüro.

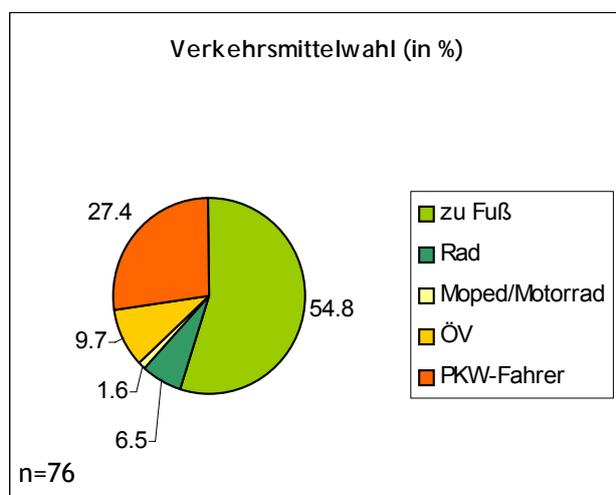
Abb.55: Anlass für den Aufenthalt im Zentrum in Mettenhof



Quelle: eigene Darstellung

Abb.56: Verkehrsmittelwahl zur Erreichung des Zentrums in Mettenhof
Dementsprechend zeigt sich auch bei der Frage nach dem Anlass zum Besuch des Stadtteilzentrums, dass 80,6% der Befragten nur zum Einkaufen ins Zentrum gekommen sind, nur wenige verbringen dort auch ihre Freizeit oder verbinden den Einkauf noch mit anderen Tätigkeiten (siehe Anhang 13). Ein geringer Teil besucht dort die ansässigen Ärzte oder erledigt dort Bank- und

Postgeschäfte. Jedoch besuchen ca. 85% der Befragten das MEZ täglich oder mehrmals pro Woche, die restlichen 15% kommen ein Mal pro Woche oder seltener (siehe Anhang



Quelle: eigene Darstellung

13). Hauptsächlich Gründe für die Bedeutung des Zentrums für die Befragten war die Wohnungsnähe und die Konzentration von Geschäften (siehe Anhang 13). So kaufen fast 90% der Befragten die Güter des täglichen Bedarfs im MEZ, zur Beschaffung der Güter des langfristigen Bedarfs muss jedoch die Innenstadt oder größere Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ aufgesucht werden (siehe Anhang 13).

Die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums kann als sehr gut bezeichnet werden. Das Parkplatzangebot ist sehr groß und die Busverbindung zur Innenstadt ist sehr gut, die Fahrzeit beträgt nur 15 Minuten. Zusätzlich ist eine zentrale Bushaltestelle direkt am Zentrumseingang vorhanden. Außerdem liegt das Einkaufszentrum sehr zentral im Stadtteil, so dass es von den Wohngebieten fußläufig gut erreichbar ist. So stellte sich auch bei der Befragung heraus, dass 54,8% der Befragten zu Fuß ins Zentrum gekommen waren. 27,4% sind mit dem Auto gefahren, da große Parkplätze an beiden Seiten des Zentrums vorhanden sind. Den ÖPNV benutzen 9,7% der Befragten, 6,5% kamen mit dem Rad. Einziger Mangel in der Erreichbarkeit ist die Barrierewirkung des Skandaviendamms. Durch seinen großzügigen Ausbau ist er zwar für die Verkehrsteilnehmer sehr positiv gestaltet, für Fußgänger aus dem

Stadtteil oder für mit dem ÖPNV ankommende Personen bildet er jedoch ein Hindernis, da direkt am Zentrumseingang keine Ampelanlage oder ein Zebrastreifen vorhanden ist.

Eine Chance für den Stadtteil stellt das bereits eröffnete Büro „Soziale Stadt“ dar. Das Stadtteilbüro erarbeitet Aktivitäten zur Aufwertung des Stadtteils, es agiert in den Bereichen Wohnumfeld, Stadtteilzentrum, Integration etc.

Handlungsempfehlungen

Das MEZ besitzt durchaus noch Potenzial, welches zurzeit nicht vollständig ausgeschöpft ist. Das Einkaufszentrum könnte in Zukunft mehr Funktionen erfüllen, als es bis jetzt als reines Einkaufszentrum wahrnimmt. Es besteht die Chance das Zentrum zu einem Treffpunkt und Anziehungspunkt, nicht nur für die Bewohner des Stadtteils, sondern auch für die Bevölkerung der umliegenden Ortschaften, zu entwickeln.

Hierzu müsste der private Besitzer des Zentrums sowie die Stadt Kiel jedoch noch Maßnahmen zur Verbesserung durchführen. Vor allem müsste die Angebotsstruktur des Zentrums erhöht werden, Fachhandel und gastronomische Einrichtungen sollten vorrangig erweitert werden. Besonders der Kurt-Schumacher-Platz, der Mittelpunkt des Zentrums, bedarf einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Sitzmöglichkeiten zum Verweilen sollten hier errichtet werden. Zusätzlich würde eine Begrünung/Bepflanzung des Platzes diesen stark aufwerten. Durch eine Attraktivitätssteigerung würde ein Aufenthaltsort für alle Besuchergruppen, besonders für ältere Menschen, entstehen, der zu einem Ort der Kommunikation und Integration werden könnte und somit zur besseren Verständigung der Bevölkerungsgruppen führen würde. Der Kurt-Schumacher-Platz würde zudem Raum für Außengastronomie bieten, die auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten einen Anziehungs- und Treffpunkt darstellen könnte. Darüber hinaus stellt der Platz als Ort für soziale oder sportliche Aktivitäten oder Feste genug Raum zur Verfügung, die z.B. vom Stadtteilbüro organisiert werden könnten. Solche Aktivitäten fördern das Zusammengehörigkeitsgefühl und somit die Identifikation mit dem Stadtteil. Des Weiteren sollte der Eingangsbereich des Zentrums mehr hervorgehoben werden. Die triste Treppe, die von der Strasse ins Zentrum führt, könnte beleuchtet und bepflanzt werden, zusätzlich könnte ein Schild den Weg weisen. Im Zentrum sollte über eine Erweiterung der Überdachung nachgedacht werden, um den Passagencharakter zu erweitern und die Aufenthaltsqualität, auch bei schlechtem Wetter, zu erhöhen. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit sollte am Zentrumseingang zur Überquerung des Skandaviendamms ein Fußgängerüberweg geschaffen werden, da die breite Straße besonders für alte Leute eine Barriere darstellt.

Auch die begonnenen Aktivitäten des Stadtteilbüros Mettenhof im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ tragen dazu bei, die Attraktivität des Stadtteils zu erhöhen und somit das Image Mettenhofs zu verbessern.

9.3 Fazit

Die drei ausgewählten und untersuchten Zentren befinden sich in Stadtteilen, die sich untereinander in ihrer Struktur recht deutlich unterscheiden.

Friedrichsort hat im Vergleich zu Gaarden und Mettenhof einen höheren Anteil an Einwohnern im Rentenalter. Es handelt sich beim Stadtteil Friedrichsort, der am Stadtrand von Kiel liegt und eine vergleichsweise hohe Zahl von Einfamilienhäusern aufweist, um den kleinsten der drei Stadtteile. Hier ist noch kein Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen, die Bevölkerungszahl stagniert in den letzten Jahren.

In den Stadtteilen Mettenhof und Gaarden nimmt die Bevölkerung bereits ab. Besonders in Gaarden, dem ehemaligen Quartier der Kieler Werftarbeiter, sind der hohe Anteil der ausländischen Bevölkerung und die hohe Arbeitslosigkeit auffällig. In Kiel-Mettenhof, dem jüngsten der drei Stadtteile, fallen besonders die vielen Hochhäuser in Sichtbeton-Bauweise auf, mit denen in den 1960er/1970er Jahren Wohnraum geschaffen wurde.

Die Unterschiede in den Stadtteilen, spiegeln sich auch in den Zentren wieder. Im Nebenzentrum in Gaarden finden sich viele ausländische Lebensmittelläden und sogenannte „Ein-Euro-Shops“. Neben fehlenden Fachgeschäften kritisieren die Kunden auch ein Gefühl der Unsicherheit und eine schlechte Einkaufsatmosphäre. Auf Grund von Kaufkraftverlusten mussten in den vergangenen Jahren bereits einige Geschäfte geschlossen werden, was die Attraktivität des Zentrums sinken ließ. Die älteren Gebäude am Vinetaplatz bilden jedoch mit ihrer attraktiven Fassade eine gute Fassung des Platzes.

Im Gegensatz dazu findet sich in Kiel-Mettenhof die Betonbauweise der Wohngebäude auch im Einkaufszentrum wieder. Die Gebäude des Zentrums wirken ebenso trist wie der „weiße Riese“, der das Zentrum überragt und somit dem benachbarten Platz viel von seiner Aufenthaltsqualität nimmt. Ein Mangel an Sicherheit und Einkaufsatmosphäre wird von den Kunden im Nebenzentrum im Kiel-Friedrichsort nicht wahrgenommen. Hier ist man mit dem Einkaufszentrum vergleichsweise zufrieden.

In allen drei Nebenzentren gibt es Handlungsbedarf. Es gilt die Zentren langfristig in ihrer Versorgungsfunktion zu sichern. Das Einzelhandelskonzept der Stadt Kiel ist dabei ein Schritt in die richtige Richtung. Der Grad des Handlungsbedarfs ist in den drei Nebenzentren unterschiedlich.

Das Zentrum in Kiel-Friedrichsort ist von den Auswirkungen noch am geringsten betroffen. Hier soll das Zentrum in seiner jetzigen Form durch Einzelmaßnahmen gestärkt werden. In Kiel-Gaarden ist der Schrumpfungsprozess des Stadtteils stärker als in den anderen Stadtteilen auch im Zentrum erkennbar, so dass es notwendig ist ein Konzept mit Maßnahmenbündel für das gesamte Zentrum aufzustellen. Auf die zukünftige Entwicklung des Zentrums in Gaarden könnte die Planung der Stadt Kiel, in diesem Stadtteil vermehrt günstigen Wohnraum für Studenten zur Verfügung zu

stellen, positive Effekte durch einen Anstieg oder zumindest Stagnation der Bevölkerungszahl und der Kaufkraft haben.

Bei den in den vorherigen Kapiteln genannten Handlungsempfehlungen ist die angespannte Lage der kommunalen Kassen zu berücksichtigen. Es ist zu erwarten, dass teure Umbaumaßnahmen seitens der Stadt nicht finanziert werden können und gegenüber anderen Belangen zurückstehen. Es ist daher wichtig, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht allein zu Lasten der Stadt, sondern möglichst zusammen mit den Händlern der Zentren finanziert werden. Um weitere Geschäftsschließungen zu verhindern, sollten die Einzelhändler zusammenarbeiten und kleinere Maßnahmen, z.B. im Bereich der Aufenthaltsqualität, gemeinsam finanzieren. Es gilt die Funktion und Erreichbarkeit der Zentren mit möglichst geringem finanziellem Aufwand so zu stärken, dass die Versorgung der Bevölkerung gesichert bleibt und möglichst wenig Kaufkraft in die Umlandgemeinden, z.B. nach Raisdorf abfließt. Die Erreichbarkeit der Stadtteil- und Nebenzentren spielt dabei eine große Rolle, weil eine fortschreitende Ausdünnung des Angebotes in der Fläche zu erwarten ist.

In Friedrichsort ist auch eine ehrenamtliche oder freiwillige Übernahme von kleineren Aufgaben denkbar, da hier die Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Zentrum relativ hoch ist.

Das Nebenzentrum in Mettenhof befindet sich im privaten Besitz. Hier wurde im letzten Jahr ein Eigentümerwechsel vollzogen. Eine Abstimmung der Stadt Kiel und dem neuen Besitzer ist wichtig, um die Potenziale des Zentrums zu nutzen und ein Zentrum zu schaffen, das Kaufkraft auch von Umlandgemeinden gewinnt.

In Gaarden, dem Zentrum mit dem größten Handlungsbedarf, wird das stärkste Engagement auf der Seite der Stadt Kiel liegen, wenn ein Konzept für das ganze Zentrum erarbeitet werden soll.

Obwohl die vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen für die drei untersuchten Kieler Stadtteile entwickelt wurden, lassen sich einige Vorschläge auch auf andere Zentren in Städten mit einer Schrumpfungproblematik übertragen.

Damit ein Standort für Händler rentabel bleibt, müssen Maßnahmen getroffen werden, um die Erreichbarkeit des Zentrums zu verbessern, da dies insbesondere für ältere Kunden ein wesentliches Kriterium zur Auswahl des Geschäftes ist. Auch ein möglichst großes Angebot in unterschiedlichen Läden ist anzustreben, um eine positive Konkurrenz zu erzeugen, von der die Händler untereinander profitieren und die den Kunden die Möglichkeit zur Verknüpfung von verschiedenen Einkäufen auf einem Weg ermöglichen.

Um ein Zentrum langfristig zu sichern, ist es zudem notwendig, dass die Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten, Gastronomiebetrieben und Begrünung erhöht wird. So können aus der Gruppe der Besucher, die sich vorwiegend zum Aufenthalt in das Zentrum begeben, auch Kunden für die Geschäfte gewonnen werden.

Möglicherweise stellt ein „Business Improvement District“ (BID)⁴² eine Alternative zu einer Finanzierung der Maßnahmen durch die Stadt dar. Durch eine freiwillige Abgabe aller Händler könnten bspw. Gestaltungsmaßnahmen finanziert werden. In der Regel sieht ein BID auch ein Mitspracherecht aller Händler bei der Auswahl neuer Betreiber von leer stehenden Geschäften vor, so dass einer Fehlentwicklung im Angebot eines Zentrums entgegengewirkt werden könnte.

10. Einsatz von Fördermitteln

In diesem Kapitel werden zuerst die Problemstellung und die Ziele, die die Projektgruppe in Bezug auf Fördermittel erreichen will und die Arten und Möglichkeiten sowie der Ablauf einer Förderung dargestellt. Anschließend folgt eine Auswertung einer Umfrage in Bezug auf die Fördermittelvergabe, sowie Empfehlungen für einen besseren Umgang mit Fördermitteln.

10.1 Problemstellung und Ziele

Alle Kommunen in Deutschland besitzen die Möglichkeit, Fördermittel zum Bau oder Ausbau der Infrastruktur zu beantragen. Fördermittel sind Finanzhilfen, die der Verwirklichung von Projekten dienen, welche sonst nicht durchgeführt werden könnten. Je nach Finanzhilfe müssen Kommunen allerdings unterschiedliche Anteile der Finanzierung selbst tragen. Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen kann aus Mitteln der EU, des Bundes, der Länder, der Kommunen und der privaten Wirtschaft erfolgen (vgl. MWAV SH 2003: 106). Allerdings werden Fördermittel nur von der EU, dem Bund und der Länder vergeben. Bei Mitteln der privaten Wirtschaft handelt es sich um Investitionen.

Viele Städte entwickeln zurzeit hauptsächlich Projekte, welche mit Hilfe von Fördermitteln unterstützt werden (siehe Anhang 2). Da stellt sich die Frage, ob Fördermittel nicht zweckentfremdet eingesetzt werden, dass heißt, dass sie für nicht dringend notwendige Maßnahmen erteilt werden. Dies widerspricht dem Grundsatz der Fördermittelverteilung, da Fördermittel erst dann verteilt werden, wenn die Art und der Umfang der Maßnahme dringend für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist (vgl. MWTV SH 1998: § 3). Weil Kommunen ihre Planungen nach Fördermitteln auszurichten scheinen, kann nicht mehr gewährleistet werden, dass die Finanzhilfen auch für notwendige Maßnahmen eingesetzt werden. Dies ist eine Entwicklung, die einer sinnvollen Verwendung von Fördermitteln entgegensteht. Unter „sinnvoll“ wird hier verstanden, dass Kommunen die Fördermittel den gesetzlichen Vorgaben entsprechend verwenden und keine Maßnahmen planen, die in ihrer Art und ihrem Umfang nach nicht für ihre Verkehrsinfrastruktur notwendig sind.

⁴² Ein BID ist ein Zusammenschluss von Grundeigentümern und Gewerbetreibenden in einer Straße oder einem Viertel mit dem Ziel, die Umfeldsituation zu verbessern. Mitgliedsbeiträge richten sich i.d.R. nach der Verkaufsfläche (website IHK Köln).

Ziel der Arbeit ist es, den Umgang mit Fördermittel von Seiten der Kommunen und die damit auftretenden Probleme darzustellen.

10.2 Fördermöglichkeiten für verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen

Die Höhe einer Förderung für verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen durch die EU ist in hohem Maße von den im Haushalt der EU zur Verfügung stehenden Mitteln abhängig (vgl. MWAV SH 2003: 107).

Fördermittel des Bundes resultieren aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP), dem Investitionsprogramm, dem Anti-Stau-Programm (ASP), dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP), dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) und den Seehafeninvestitionen (vgl. MWAV SH 2003: 107ff).

Im BVWP wird der Neu- und Ausbaubedarf des Bundesverkehrswegenetzes festgelegt. Der alte BVWP von 1992 wurde in den letzten Jahren erweitert und neuere Planungen aufgenommen, da sich viele Rahmenbedingungen seit der Wiedervereinigung geändert hatten. Am 2. Juli 2003 wurde der neue BVWP durch die Bundesregierung verabschiedet (vgl. BMVBW 2003: 1). Im Rahmen dieser neuen Verkehrswegeplanung legt der Bund für die einzelnen Projekte Prioritäten fest. Diese Reihung basiert auf einer Kosten-Nutzen-Analyse der jeweiligen Maßnahmen, welche nach einem standardisierten Bewertungsverfahren erfolgt. Die Höhe des Finanzrahmens des BVWP 2003 beträgt insgesamt rund 190 Mrd. €, einschließlich GVFG- und Regionalisierungsmittel⁴³ (vgl. MWAV SH 2003: 107ff).

Bis zur Fertigstellung des BVWP diente das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 des Bundes als Übergangslösung, um keine Finanzierungslücken zwischen altem und neuem BVWP entstehen zu lassen. Es umfasste einen festen Investitionsrahmen in Höhe von 32,87 Mrd. € (vgl. MWAV SH 2003: 108).

Für den Zeitraum von 2003 bis 2007 hat die Bundesregierung das ASP mit einem Gesamtvolumen von 3,78 Mrd. € aufgelegt. Ziel des ASP ist es, die im Autobahnnetz, im Bundesschienenwegenetz und im Netz der Bundeswasserstraßen vorhandenen markanten Engpässe zu beseitigen (vgl. MWAV SH 2003: 108).

Im Rahmen des ZIP stellte der Bund im Zeitraum von 2001 bis 2003 jährlich 1,5 Mrd. € zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung (vgl. MWAV SH 2003: 108).

Das GVFG ist die Grundlage für die Finanzhilfen, die der Bund den Ländern für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden gewährt. Die Gesamthöhe der GVFG-Finanzhilfen beträgt 25,1 Mrd. € (vgl. MWAV SH 2003: 109).

Des Weiteren wird die Förderung von Projekten im SPNV und im Seehafenbereich durch das BSchwAG bzw. den Seehafeninvestitionen geregelt (vgl. MWAV SH 2003: 109).

Zusätzlich können Landesmittel beantragt werden, z.B. Straßenbaumittel, die die Landesregierung für den Erhalt und die Verbesserung des Landesstraßennetzes bereitstellt. Landesmittel sind auch Mittel des FAG, von denen jährlich rund 5,1 Mio. € zur Projektförderung, die neben GVFG-förderfähigen Vorhaben auch für bestimmte Maßnahmen wie Schulwegsicherungen und Radverkehrsanlagen den Kommunen zur

⁴³ Regionalisierungsmittel sind Mittel, die den Ländern für den schienengebundenen Nahverkehr vom Bund zur Verfügung gestellt werden.

Verfügung gestellt werden. Des Weiteren sind Regionalisierungsmittel vorhanden, von denen die Länder für das Jahr 2002 einen Betrag von 6,745 Mrd. € erhielten, zu dem ab 2003 jährlich nochmals eine Steigerung um 1,5% festgelegt wurde, die somit die Zuschüsse im Jahr 2007 auf insgesamt 7,27 Mrd. € ansteigen lässt. Ebenso verhält sich das Regionalprogramm, aus dem vorwiegend Infrastrukturprojekte mit der Zielsetzung Schaffung von Wachstum, Innovation und Beschäftigung gefördert werden (vgl. MWAV SH 2003: 110f).

10.3 Antrag auf Förderung am Beispiel der GVFG-Förderung

Zuwendungen, wie in Kapitel 10.2 beschrieben, werden nur auf einen schriftlichen Antrag gewährt. Für die GVFG-Förderung ist z.B. ein zweistufiges Verfahren vorgeschrieben:

Der erste Schritt ist die Programmanmeldung. Sie erfolgt mit einfachen Unterlagen, in dem eine Kurzbeschreibung des Projektes gegeben wird. Dies soll den weiteren Verfahrensablauf erleichtern. Diese Anmeldung kann bis fünf Jahre vor dem beabsichtigten Baubeginn bei der zuständigen Bewilligungsbehörde erfolgen.

Der zweite Schritt ist der Finanzierungsantrag. Hier wird ermittelt, ob das Vorhaben förderfähig ist. Es muss die Finanzierung des Vorhabens durch die Kommunen aufführen. Dabei wird auch die Höhe der Förderung beantragt. Ist das beantragte Vorhaben förderfähig, kann unter Berücksichtigung seiner Dringlichkeit und des verfügbaren Finanzrahmens eine Aufnahme in das Mittelfristige Förderprogramm (Mifrifi) nach GVFG erfolgen. Über die Aufnahme in das Mifrifi erhalten die Antragsteller nach Prüfung von der Bewilligungsbehörde eine Einplanungsmitteilung. Diese enthält die voraussichtliche Höhe der förderfähigen Ausgaben, den Fördersatz und die im Programmzeitraum vorgesehenen Jahresraten der Zuwendung. Durch diesen positiven Bescheid entstehen für den Antragsteller jedoch keinerlei Rechtsansprüche auf die Auszahlung der Mittel, da es sich hierbei noch nicht um eine Zuteilung von Fördermitteln handelt, sondern lediglich um einen Bescheid zur Aufnahme in das Förderprogramm (vgl. MWTV SH 1998: §7).

Im Rahmen der Anmeldung zur Aufnahme in das Mifrifi wird seitens der Bewilligungsbehörde keine Detailprüfung der eingereichten Unterlagen vorgenommen. Beigefügte Pläne und Erläuterungen müssen jedoch erkennen lassen, dass das angemeldete Vorhaben den Grundsätzen des GVFG entspricht und insbesondere eine nachhaltige Verbesserung der gemeindlichen Verkehrsverhältnisse erwarten lässt. Das Prüfraster bezieht sich auf die generelle Förderfähigkeit, auf die grobe Linienführung und den Regelquerschnitt (z.B. bei Straßenbauwerken) sowie den Zusammenhang mit anderen Maßnahmen, etwa der Städtebauförderung (vgl. Kolks und Schmidt 1998: 12). Nach der Aufnahme erfolgt die eigentliche Antragsstellung mit Hilfe eines Formalantrags. Hier sollte der Finanzierungsplan sorgfältig aufgestellt werden, in dem die benötigten Mittel realistisch auf die entsprechenden Haushaltsjahre gemäß Bauabschnitt verteilt werden. Darauf aufbauend werden die zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens ermittelt. Ausgehend von den Gesamtausgaben nach

Kostenberechnung sind hier, getrennt nach Grunderwerbs- und Bauausgaben, die nicht zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen.

Der Antrag beinhaltet ebenso einen Verkehrsentwicklungsplan oder einen Bebauungsplan, aus dem hervorgeht, welche Bedeutung das künftige Bauwerk im Netzzusammenhang hat. Zum Entwurf gehört auch ein landschaftspflegerischer Begleitplan sowie Aussagen zum Lärmschutz. Ferner muss dargelegt werden, in welchem Maße die Belange behinderter und sonst in ihrer Mobilität beeinträchtigter Personen beim Entwurf berücksichtigt werden. Bei Fördervorhaben des ÖPNV gehören zudem zum Antrag Angaben über die derzeitige Situation der vorhandenen Verkehrsanlagen und ihrer Kapazität, ein Betriebskonzept, ein Linienplan und die Belastungszahlen des Netzes (vgl. MWTV SH 1988: Anlage 1). Auf diesen Antrag folgt dann die letztendliche Ab- oder Zusage zur Förderung.

Fördermittel sind eine vom Bund und den Ländern eingeführte Möglichkeit, Städten und Kommunen für bestimmte Zwecke finanzielle Unterstützung zu leisten. Die Projektgruppe bezog sich in dieser Arbeit auf den Verkehrsbereich mit seinen verschiedenen Varianten. Hierbei wurde deutlich, dass v.a. der Bund mit dem GVFG ein kompliziertes Verfahren zur Bewilligung von Fördermitteln entwickelt hat. Das System ist sehr unübersichtlich und erfordert einen langen Vorbereitungszeitraum für die Kommunen. Vor allem kleinere Städte und Gemeinden haben allerdings weder ausreichend Zeit, Personal und Mittel, lange Anmeldeverfahren zu akzeptieren, noch besitzen sie nicht die notwendigen Kenntnisse im Bereich der Fördermittelvergabe.

10.4 Befragung

Nachdem Möglichkeiten der Förderung und die Antragsstellung recherchiert worden sind, wurde auf die Problematik innerhalb der Gemeinde eingegangen. Die in Kapitel 10.1 beschriebene Fragestellung soll anhand der Auswertung der Fragebögen geklärt werden, indem die Finanzsituation der Kommunen und ihre Einstellung zu Fördermitteln ermitteln werden sollte.

Es wurde nach der Schrumpfung der Kommunen, der finanziellen Situation und der eigenen Einstellung in Bezug auf die Finanzsituation und der notwendigen Maßnahmen innerhalb der Kommune gefragt. Des Weiteren interessierte die Projektgruppe die tatsächlichen Ausgaben im Jahr 2004 im Bereich des kommunalen Straßenbaus. Die Kommunen hatten auch die Möglichkeit Aussagen über eine nötige Umverteilung des Fördervolumens innerhalb der Infrastrukturfinanzierung zu treffen. Ebenfalls wurde nach einer auf Fördermittel ausgerichteten Planung gefragt (siehe Anhang 15 Fragebogen).

Die Befragung deutscher Kommunen mit über 25.000 Einwohnern erfolgte vom 25.04.2005 bis zum Stichtag, dem 1.6.2005. Es wurden 485 Kommunen⁴⁴ angeschrieben, wobei die Rücklaufquote 28,87% (N= 140 Antworten) betrug.

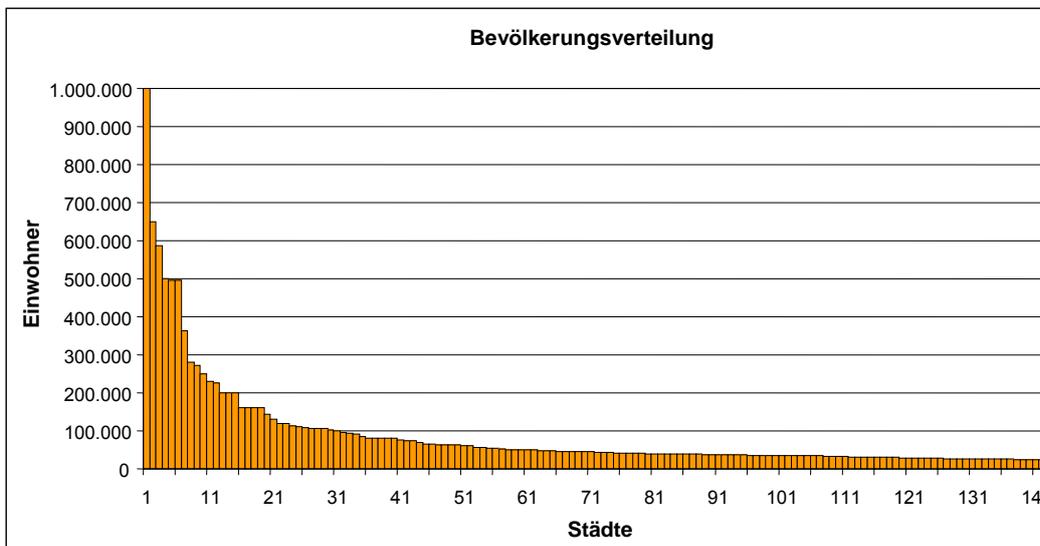
⁴⁴ Es handelt sich insgesamt um 519 Kommunen mit mehr als 25.000 Einwohnern. Jedoch konnten nicht für alle Kommunen Adressen herausgefunden werden.

10.4.1 Auswertung der Befragung

Einwohnergröße

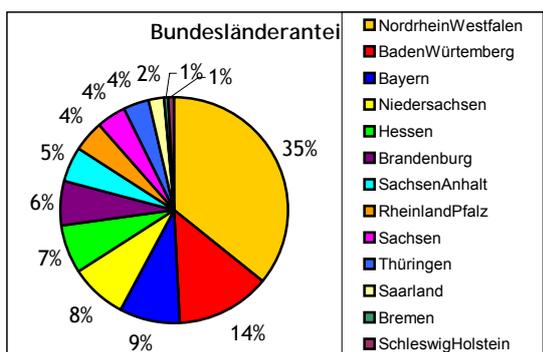
Die ausgewerteten Kommunen waren hauptsächlich Gemeinden mit bis zu 50.000 Einwohnern (siehe Abb. 59). Dies ist dadurch erklärbar, dass diese Gemeinden den größten Anteil innerhalb aller Kommunen in Deutschland darstellen (ca. 75%) und somit die Befragung auch hauptsächlich an diese Kommunen gerichtet war (siehe Abb. 57). Ebenso ist zu bemerken, dass der größte Anteil der ausgewerteten Kommunen aus NRW kommt (siehe Abb. 58).

Abb.57: Bevölkerungsverteilung der Städte, beantwortete Fragebögen



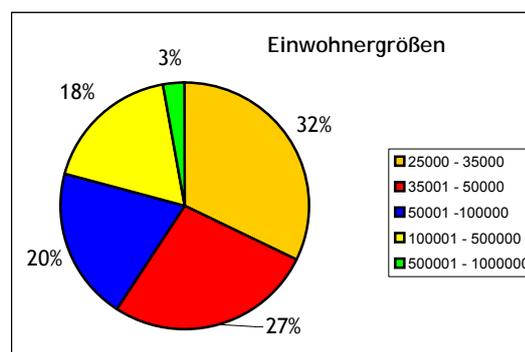
Quelle: eigene Darstellung

Abb.58: Bundesländeranteil



Quelle: eigene Darstellung

Abb.59: Einwohnergrößen



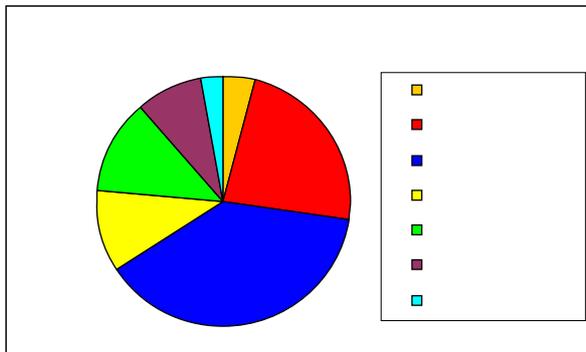
Quelle: eigene Darstellung

Schrumpfung

Die Schrumpfungproblematik scheint nicht sehr viel Relevanz zu besitzen. 65% der befragten Kommunen haben eine konstante bis steigende

Einwohnerentwicklungsprognose bis 2030 (siehe Abb. 60). Allerdings sind schon 9% der befragten Städte von Schrumpfung betroffen. Sie schrumpfen mehr als 10%.

Abb.60: Einwohnerentwicklung bis 2030

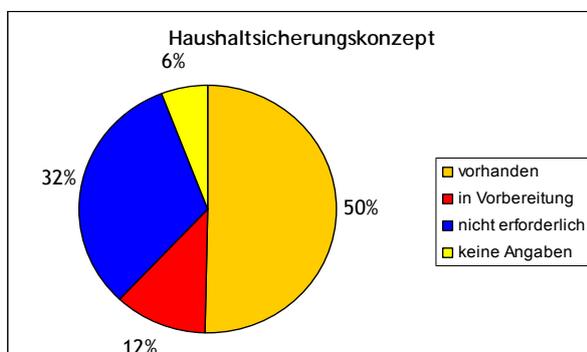


Quelle: eigene Darstellung

Finanzsituation/Ausgaben

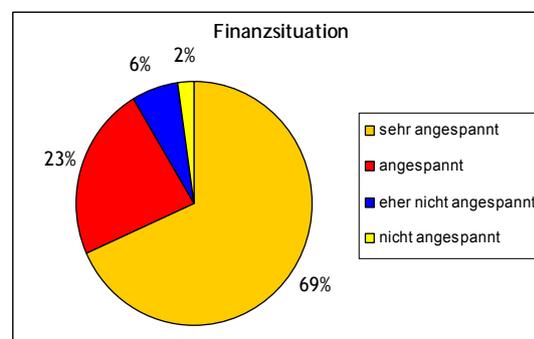
62% der ausgewerteten Kommunen besitzen ein Haushalts sicherungskonzept (siehe Abb.61) oder dieses ist in Vorbereitung. Auf die Finanzsituation direkt angesprochen berichten über 92% davon, dass die Situation angespannt bis sehr angespannt ist (siehe Abb. 62).

Abb.61: Haushaltssicherungskonzept



Quelle: eigene Darstellung

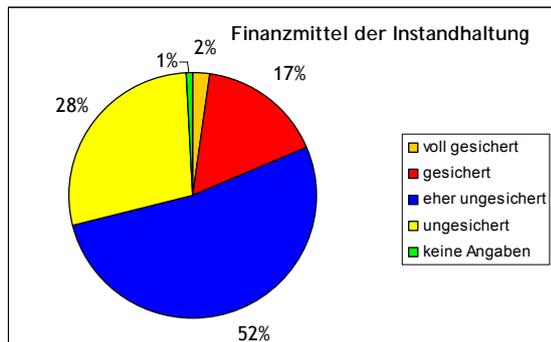
Abb.62: Finanzsituation



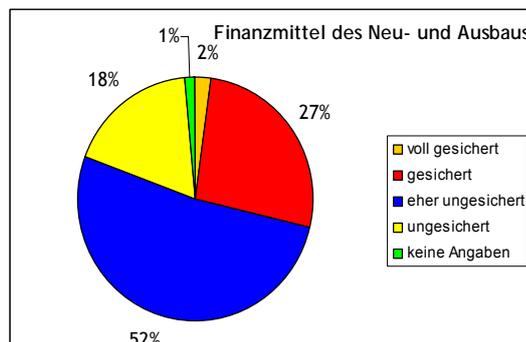
Quelle: eigene Darstellung

Erklärbar ist ebenfalls, dass Probleme bei der Sicherung der Finanzierung für die Instandhaltung und den Neu- und Ausbau gesehen werden. Die Kommunen möchten die Zuweisungen für den Neu- und Ausbau, sowie für die Bestandserhaltung erhöhen. Hierbei scheint ein etwas erhöhter Bedarf bei den Mitteln für die Instandhaltung zu bestehen. 80% sind der Meinung, dass die Finanzmittel für die Instandhaltung nicht gesichert sind (siehe Abb. 63). 70% sind der Meinung, dass die Finanzmittel für den Neu- und Ausbau nicht gesichert sind (siehe Abb. 64). Ebenfalls ist hier mehr Zustimmung für den Neu- und Ausbau als für die Instandhaltung vorhanden.

Abb.63: Finanzmittel der Instandhaltung sind gesichert Abb.64: Finanzmittel des Neu- und Ausbaus gesichert



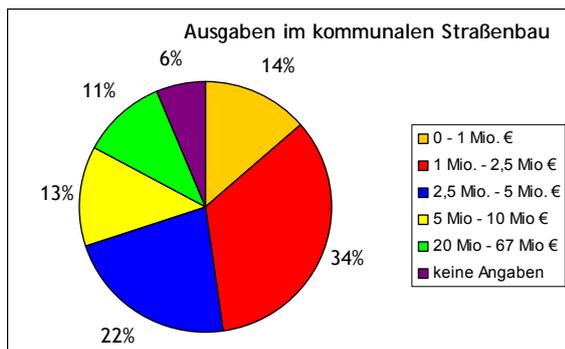
Quelle: eigene Darstellung



Quelle: eigene Darstellung

Im Jahr 2004 gaben 48% der ausgewerteten Kommunen bis zu 2,5 Mio. € für den kommunalen Straßenbau⁴⁵ aus (siehe Abb. 65). Auffällig ist, dass v.a. für den Neu- und Ausbau Gelder aufgebracht werden. 65% aller Kommunen geben mindestens 3 Mio. € für den Neu- und Ausbau aus (siehe Abb. 66). Dagegen sind die aufgebrauchten Finanzmittel für die Bestandserhaltung deutlich geringer. Hier sind die Ausgaben deutlich geringer. Das erklärt die hohe Differenz zwischen dem Neu- und Ausbau und der Bestandserhaltung. 74% geben mehr für den Neu- und Ausbau, als für die Bestandserhaltung ausgegeben wird. Die Differenz beträgt bei 61% der Kommunen bis zu 3 Mio. €, 28% haben eine Differenz von 3 bis 4 Mio. € (siehe Abb.66).

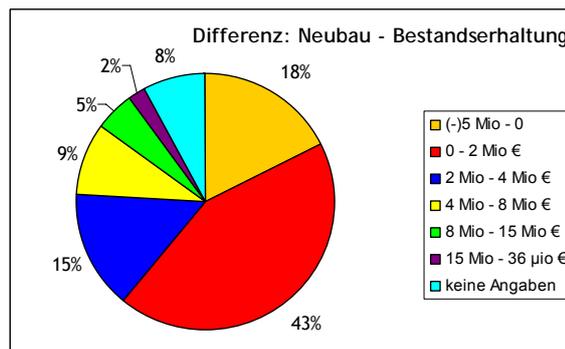
Abb.65: Ausgaben im kommunalen Straßenbau



Quelle: eigene Darstellung

Abb.66:Differenz Neubau/ Bestandserhaltung

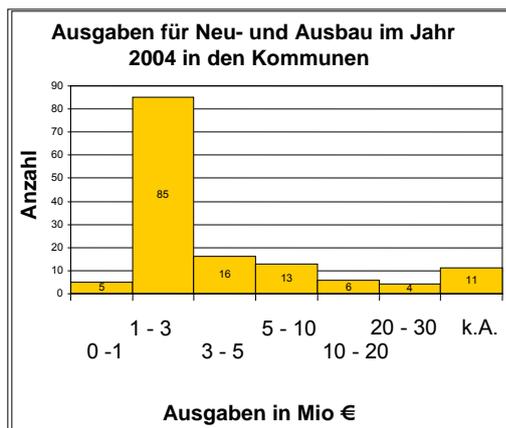
Neubau/ Bestandserhaltung



Quelle: eigene Darstellung

⁴⁵ Der kommunale Straßenbau beinhaltet die Bestandserhaltung den Neu- und Ausbau.

Abb.65: Ausgaben für Neu- und Ausbau im Jahr 2004 in den Kommunen

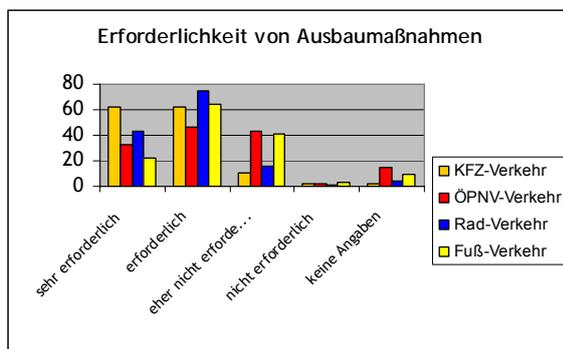


Quelle: eigene Darstellung

Planerische Situation der Kommunen

Die untersuchten Kommunen sind durch ihre Verkehrssituation der Ansicht, dass Ausbaumaßnahmen für den Kfz-Verkehr (89%), den ÖPNV-Verkehr (56%), den Rad-Verkehr (84%) und für den Fuß-Verkehr (61%) erforderlich sind. In Abb. 68 sind dazu die genannten Häufigkeiten dargestellt.

Abb.68: Erforderlichkeit von Ausbaumaßnahmen

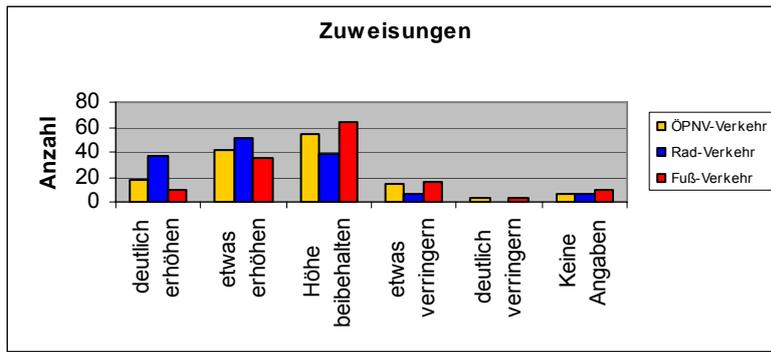


Quelle: eigene Darstellung

Meinung zu Fördermitteln

Die befragten Städte sind der Ansicht, dass die Zuweisungen für den ÖPNV-Verkehr (69%) und für den Radverkehr (63%) bei der Vergabe von Fördermitteln zu erhöhen sind. Einzig bei dem Fußverkehr wird eine gleich bleibende Höhe der Zuweisungen befürwortet (siehe Abb. 69).

Abb.69: Zuweisungen



Quelle: eigene Darstellung

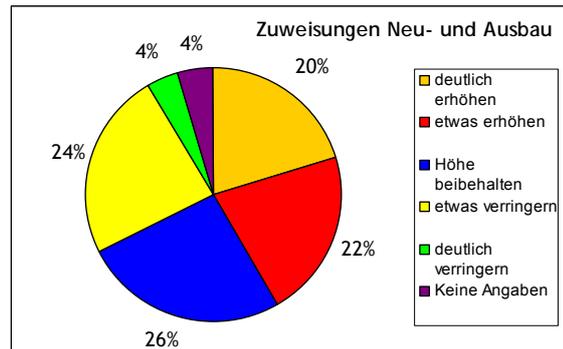
Ebenfalls wird ein Anstieg der Fördermittel für die Bestandserhaltung befürwortet (siehe Abb. 70). 86% der befragten Kommunen sind dieser Meinung. Eine Ansicht für die Erhöhung der Zuweisungen für den Neu- und Ausbau lässt sich nicht aus den Antworten ableiten. Ein Fünftel möchten eine deutliche Erhöhung, 22% möchten eine Erhöhung, 26% die Höhe beibehalten und 28% eine Verringerung der Fördermittelhöhe für den Neu- und Ausbau (siehe Abb. 71). Es scheint ein Bedarf nach Finanzmitteln für die Bestandserhaltung zu bestehen.

Abb.70: Zuweisungen für Bestandserhaltung



Quelle: eigene Darstellung

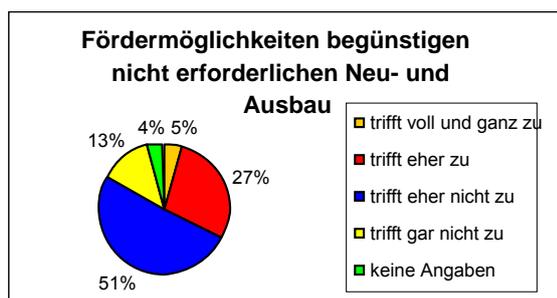
Abb.71: Zuweisungen für Neu- und Ausbau



Quelle: eigene Darstellung

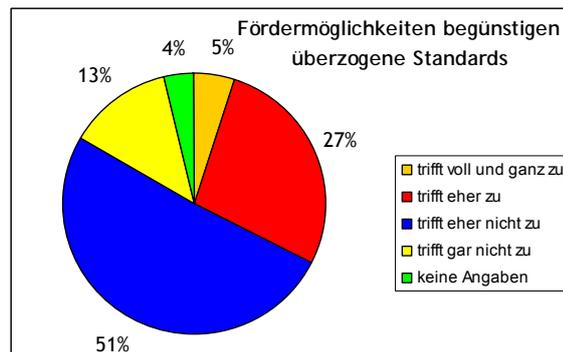
Überzogene Standards und nicht erforderlicher Ausbau scheinen Fördermittel nicht zu begünstigen. 64% lehnen es ab, dass Fördermittel nicht erforderliche Maßnahmen begünstigen (siehe Abb. 72). Ein gleich großer Anteil verneint die Annahme, dass Fördermaßnahmen überzogene Standards ermöglichen (siehe Abb. 73).

Abb.72: Fördermöglichkeiten begünstigen nicht erforderlichen Neu- und Ausbau



Quelle: eigene Darstellung

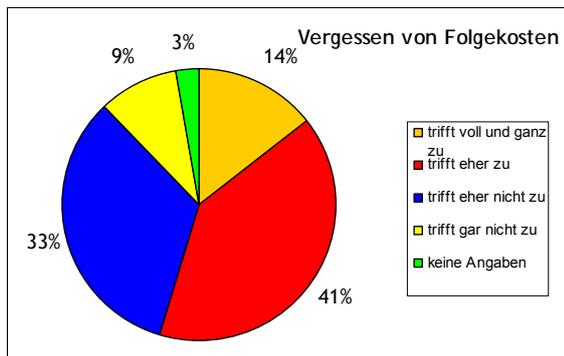
Abb.73: Fördermöglichkeiten begünstigen überzogene Standards



Quelle: eigene Darstellung

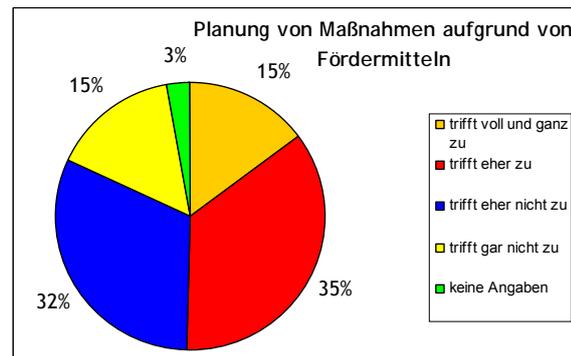
Die auftretenden Folgekosten, also Kosten, welche nach dem Bau des Projektes auftauchen, scheinen ein Problem darzustellen. 55% aller befragten Kommunen meinen, dass diese Folgekosten durch Fördermittel leicht übersehen werden und im Nachhinein Probleme entstehen können (siehe Abb.74). Dass Maßnahmen auf Grund von Fördermitteln geplant werden, lässt keine mehrheitliche Aussage zu. Die Hälfte ist der Ansicht, dass diese Aussage zutrifft und 45 % lehnen sie ab (siehe Abb.75). Sie meinen, dass Fördermittel nicht als Grund von Planungen angesehen werden.

Abb.74: Vergessen von Folgekosten



Quelle: eigene Darstellung

Abb.75: Planung von Maßnahmen aufgrund von Fördermitteln



Quelle: eigene Darstellung

10.4.2 Schlussfolgerungen

Die meisten Antworten kamen von Gemeinden aus NRW und von Gemeinden mit weniger als 50.000 Einwohnern. Daher lassen sich die oben getroffenen Aussagen nicht generell auf größere Städte und nicht pauschal auf andere Gemeinden in anderen Bundesländern übertragen.

Leider kann auch kein konkreter Bezug zur Schrumpfung hergestellt werden. Die befragten Städte selber sind mehrheitlich nach eigener Aussage nicht von Schrumpfung betroffen. Bemerkenswert ist hierbei allerdings, dass 9% der untersuchten Städte mindestens 10% Bevölkerungsverluste bis zum Jahr 2030 erwarten. Dies bedeutet generell, dass der überwiegende Anteil der deutschen Gemeinden bei ihren Bevölkerungszahlen stagniert, jedoch ca. 1/10 erhebliche Probleme im Bezug auf das Thema Schrumpfung besitzt. Die ersten gravierenden Auswirkungen des demographischen Wandels und der Schrumpfungproblematik sind also schon zu erkennen.

Dass die Finanzsituation in den Kommunen sehr angespannt ist, ist nicht weiter verwunderlich. Die meisten Kommunen sehen Probleme in ihrer derzeitigen Verkehrssituation und müssen dennoch für die Verkehrssicherheit in allen Bereichen ihrer Stadt Ausbau betreiben. Dies wird dadurch deutlich, dass die meisten Gelder für den Neu- und Ausbau verwendet werden. Jedoch wird oft übersehen, dass die durchgeführten Projekte nach Bauende auch zu instandhaltungsnötigen Objekten werden. Die befragten Kommunen sehen dieses Problem ebenfalls so. Sie befürworten eine Erhöhung der Fördermittel für die Bestandserhaltung. Diese Problematik wird auch darin erkennbar, dass Fördermittel für den Kfz-, ÖPNV- und Radverkehr durchweg erhöht werden sollen. Die Kommunen befinden sich in der schwierigen Situation mit sehr begrenzten Mitteln eine für die Stadt angemessene Planung umzusetzen.

Die Annahme, dass die Planung bestimmter Projekte nur auf Fördermittel hin ausgerichtet ist, konnte nicht bestätigt werden. Die Gemeinden geben mehr Gelder für den Neu- und Ausbau aus, als für den Bestand. Andererseits möchten sie eine Erhöhung der Fördermittel für die Bestandserhaltung.

Abschließend lässt sich sagen, dass das Prinzip der Fördermittel die Verkehrsinfrastrukturplanung in der finanziell angespannten Kommune erleichtert. Ob alle Maßnahmen in diesem Umfang nötig gewesen wären, lässt sich jedoch nicht klären.

10.5 Fazit

Nach der Untersuchung der Antragsstellung und der Auswertung der Befragung von Kommunen lässt sich sagen, dass die Kommunen nicht absichtlich auf Fördermittel hin planen. Auffällig in den Kommunen ist jedoch die angespannte Finanzsituation. Nach den Grundsätzen der Fördermittelverteilung, bekommen jene Gemeinden Fördermittel zugewiesen, welche eine für die Verkehrssituation unbedingt notwendige Maßnahme planen.

Den meisten Kommunen fehlen allerdings die notwendigen Gelder, um solche Maßnahmen mit eigenen Mitteln umzusetzen. Fast keine Kommune in Deutschland kommt demnach ohne diese öffentlichen Unterstützungen aus.

Daher ist es von Vorteil, dass zusätzliche Gelder beantragt werden können. Jedoch können nicht an alle Kommunen ausreichende Fördermittel verteilt werden. Um dieses Problem der Mittelvergabe zu lösen, müsste an der Finanzsituation der Städte selber etwas geändert werden. Sie sind momentan auf die Vergabe von Fördermitteln angewiesen. Würden ihnen ausreichende Finanzmittel zur Verfügung stehen, so würden sie nicht in dem Maße versuchen, an Fördermittel zu gelangen.

Ein weiteres Problem bilden die von Bund und Land beschlossenen Förderbestimmungen, in denen eher der Neu- und Ausbau von Verkehrsprojekten gefördert wird, als die Bestandserhaltung selbst. Für die Kommunen wäre eine Änderung der Richtlinien in diesem Sinne wünschenswert, da sie dann mehr Möglichkeiten hätten, ihre zumeist ausreichend ausgebauten Verkehrswege zu erhalten.

Ein weiteres Problem sind die vielfältigen Möglichkeiten der Förderung. Zuständige Mitarbeiter der Kommunen besitzen keinen ausreichenden Überblick über sämtliche, zur Verfügung stehende Förderprogramme. Fördermittel werden daher oftmals ohne genaue Vorkenntnisse beantragt, eine Zuteilung von Fördermitteln scheidet daher meist schon bei der Programmanmeldung. Hier ist es wichtig, dass jede Kommune in der gleichen Ausgangslage ist. Vielleicht wäre es angebracht Schulungen diesbezüglich durchzuführen.

Das zumeist mehrstufige Antragsverfahren, beinhaltet viele Schritte, welche einen langen Zeitraum in Anspruch nehmen können und ist daher kompliziert. Bei so vielen Kriterien und Verfahrensschritten besteht auch die Gefahr Fehler bei der Vergabe von Fördermitteln zu machen. Dieser Ansicht ist auch der Bund der Steuerzahler. „Und je mehr staatliche Ebenen dabei gleichzeitig die Finger im Spiel haben, umso unwirtschaftlicher geht es zu“ (Präsidium des Bundes der Steuerzahler e.V. 2004: 2). Wenn Fördermittel auf einem schnelleren Weg zugewiesen würden, könnte auch die Planung in den Städten schneller und effektiver erfolgen. Weiterhin würden Prüfungen

der geplanten Maßnahmen durchgeführt. Zur Vereinfachung wäre es sinnvoll, sofort eine finanzielle Auflistung seitens der Stadt vorzulegen. Der Schritt der Aufnahme in das Programm kann dann zusammen mit der Finanzierungsseite geschehen. Hierbei sollte darauf geachtet werden, dass Städte sinnvolle Angaben für die Folgekosten der geplanten Maßnahmen machen und nicht nach Ende der Bauzeit vor diesem Problem stehen. Eine weitere Überlegung wäre in diesem Fall, dass Fördermittel grundsätzlich in mehreren Etappen verteilt werden, so dass ein bestimmter Anteil prinzipiell für die Folgekosten bzw. Instandhaltung genutzt werden könnte.

Leider konnte nicht untersucht werden, ob die Probleme der Bestandserhaltung in einer schrumpfenden Stadt größer oder kleiner sind, als in einer wachsenden Stadt, da hierfür nicht ausreichend Daten zur Verfügung standen. Diese Problemstellung ist in Zukunft weiter zu untersuchen, weil die Schrumpfung eine aktuelle Problemstellung darstellt.

11. Resümee

Abschließend soll hier ein kurzer gedanklicher Rückblick auf die erzielten Ergebnisse aller untersuchten Aspekte die Projektarbeit gegeben werden, indem wichtige Erkenntnisse aus den Handlungsempfehlungen der einzelnen Themengebiete vorgestellt werden. Alle Empfehlungen sollen nicht der Schrumpfung selber, sondern den Problemen, welche sich aus ihr ergeben, entgegen wirken.

Die Schrumpfung mit ihren vielfältigen Folgen wirkt sich auf verschiedene administrative und organisatorische Ebenen aus und stellt diese vor neue Herausforderungen. Besonders problematisch ist hierbei die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, die für längere Zeiträume gebaut wurde und kaum oder nicht schnell genug auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagieren kann.

Auch heute werden Projekte geplant und umgesetzt, die aktuell nötig sind, aber durch lange Planungsphasen und fehlende Finanzmittel in Zukunft vielleicht nicht mehr in der Form gebraucht werden, wie sie ursprünglich geplant waren. Somit wird das Planungsziel verfehlt. Dies stellt ein gravierendes Problem in unserer heutigen Planungspraxis dar, welches ein Umdenken erfordert.

Trotz der bestehenden Probleme und der sich ändernden Rahmenbedingungen strebt das Projekt ein Verkehrssystem an, welches auch in Zukunft funktionsfähig und finanzierbar sein soll. Um dies zu erreichen wurden Handlungsempfehlungen für verschiedene Ebenen erarbeitet. Zu diesen gehören der Bund, die Länder sowie Kreise und kreisfreie Städte, wobei die Absprache zwischen den Ebenen von besonderer Bedeutung ist. Anhand der vier bearbeiteten Themenbereiche sollte beispielhaft geklärt werden, welche Handlungsempfehlungen möglich sind, um das Verkehrssystem langfristig zu sichern.

Ein Ergebnis ist, dass manche Gesetze angepasst werden müssen, um besser auf die sich ändernde Situation reagieren zu können. Dies gilt auf der Ebene des Bundes z.B.

beim GFVG, ebenfalls für Gebührenmodelle wie Maut etc. Ein Beispiel auf Landesebene wäre hierbei das FAG.

Überarbeitete Förderbedingungen sollen in Zukunft den Kommunen helfen, schneller und effektiver Mittel zur Bestandserhaltung zu erlangen. Andere Vorschläge wie Betreibermodelle (PPP, Sponsoring etc.) sind sowohl auf Landes- wie auch auf kommunaler Ebene vertreten. Auch die Ausdünnung der Versorgungseinrichtungen in betroffenen Kommunen wurde bei den Empfehlungen berücksichtigt und verschiedene Lösungsansätze erarbeitet.

Die Ergebnisse der Kommunalumfrage bestätigen, dass Städte zwar nicht explizit auf Fördermittel hin planen, doch in ihrer Planung weitgehend von ihnen abhängig sind.

Gerade durch die Stadt-Umland-Wanderung kann die Verkehrsplanung der Kommune nicht mehr an der Gemeindegrenze aufhören, sondern muss durch regionale Kooperation ergänzt werden. Diese Kooperationen sollten sich nicht nur auf der planerischen Ebene abspielen, sondern auch auf der finanziellen. Hier sollten nicht nur die Gesetze dienen, sondern auch informelle Instrumente zum Einsatz kommen, um die Kommunikation in diesen Bereichen zu stärken.

Aus Projektsicht lässt sich sagen, dass eine Vielzahl von Problemen gefunden wurde, die sich teilweise gegenseitig bedingen, häufig sind sie Ursache und Folge zugleich.

Sollte sich die Schrumpfung weiter fortsetzen, wirken sich die vom Projekt aufgestellten Handlungsempfehlungen allerdings nur geringfügig auf die vielseitige Schrumpfungproblematik aus. Dann müssten andere Lösungsstrategien entwickelt werden, die direkt der Schrumpfung entgegen wirken. Dies kann ein F-Projekt nicht leisten. Insgesamt hat sich für das Projekt ein sehr komplexes Thema ergeben.

Reflexion

Die Teilnehmer des F-Projektes gingen mit überwiegend positiven Erfahrungen aus dem zurückliegenden A-Projekt in ein neues Projektjahr. Jedes Mitglied hatte eine gewisse Vorstellung davon, was im F-Projekt im Gegensatz zum A-Projekt in Hinblick auf die Vorgehensweise und einen erfolgreichen Abschluss des Projektes anders laufen sollte. Da wir uns im Hauptstudium schon eher etwas unter dem Projektschwerpunkt vorstellen konnten als zu Anfang des Grundstudiums haben wir uns alle mehr oder weniger aus Interesse am Thema „Schrumpfung und Verkehr“ zusammengefunden.

Am Anfang stellte sich für uns die Schwierigkeit, die offene Themenstellung für unsere weitere Projektarbeit konkreter zu fassen und auf einen Untersuchungsraum zu beziehen. Diese offene Themenstellung hatte einerseits Vorteile, da dem Projekt so die Möglichkeit gelassen wurde, eine eigene Richtung zu entwickeln. Auf der anderen Seite jedoch hatten die fehlenden konkreten Angaben zur Themenstellung eine langwierige Themensuche mit vielen Richtungswechseln und teilweise überflüssiger Arbeit zur Folge. Letztlich hat sich das Projekt in eine Themenrichtung entwickelt, mit der niemand zu Anfang des Projektes gerechnet hatte.

Auf Grund dieser Themenstellung gestaltete sich die Projektarbeit anfangs sehr schleppend. Die Unsicherheit des Projektes wurde belegt durch die Vielzahl umgeworfener Entscheidungen während der Projektarbeit. Nach einer gewissen Zeit wurden die inhaltlichen Diskussionen besser, wobei die Mitglieder die Regeln eines rücksichtsvollen Miteinander wie z.B. Ausreden lassen und den Umgang mit Kritik neu lernen mussten. Zudem verhinderte der Respekt vor den fachlich qualifizierteren Personen oft eine inhaltliche wie auch allgemeine Diskussion über die Projektarbeit. Auf Grund des A-Projekt-Hintergrundes vieler Teilnehmer wurde angestrebt, die ungeliebte Kleingruppenarbeit im Projekt zu vermeiden. Doch wir mussten uns eingestehen, dass diese Arbeitsweise für eine erfolgreiche Erarbeitung einer Themenstellung unerlässlich ist. Diese Trennung der Großgruppe erfordert dennoch eine gewisse inhaltliche Abstimmung unter den Kleingruppen innerhalb des Plenums, die im Laufe der Zeit verloren gegangen ist. Die in bestimmten Abständen gehaltenen Arbeitsstandpräsentationen, die neben den Betreuern auch die Großgruppe über den inhaltlichen Stand in den Kleingruppen informieren sollte, erfüllten nicht ganz ihren angedachten Zweck.

In der Anfangsphase der Projektarbeit waren die Projektmitglieder sehr zurückhaltend, wenn es um die Übernahme von Arbeitsaufträgen ging. Doch mit der Zeit musste jeder zugeben, dass für ein erfolgreiches Gelingen des Projektes jeder Teilnehmer seinen persönlichen Beitrag zu leisten hat. Durch einen ehrlichen Umgang miteinander konnten sich innerhalb des Projektes keine langwierigen zwischenmenschlichen und inhaltlichen Probleme aufbauen, die eine unnötige Belastung für die Projektarbeit dargestellt hätten.

Die Bereitschaft zur Unterstützung bei der Projektarbeit und die Anwesenheit unseres Betreuers und unserer Beraterin bei richtungsweisenden Entscheidungen wird vom Projekt als sehr hilfreich bewertet. Doch nicht immer ist technisches know-how zwingend Gewähr für eine Zusammenkunft aller Beteiligten.

Die fachbezogenen Meinungen des Betreuers und unserer Beraterin zu bestimmten Themenstellungen eröffneten dem Projekt neue Sichtweisen. Die unterschiedlichen Ansätze stellten uns aber vor das Problem, diese auch sinnvoll mit unserer Arbeit zu verknüpfen. Eine interne Abstimmung von Betreuer und Beraterin hätte unsichere Entscheidungen in eine bestimmte Richtung verhindern können. In Bezug zum entwickelten Themenschwerpunkt hatten die Fachgebiete nicht die gleichen Voraussetzungen sich im Projekt einzubringen, aber trotzdem das Möglichste versucht. Während der Projektarbeit wurden dem Projekt Mindestinhalte zur Bearbeitung vorgegeben, wobei sich das Projekt die Frage stellte, ob der Umfang der Arbeit überhaupt noch zu leisten ist. Dem Projekt blieb aber dennoch ausreichend Spielraum bei der Erarbeitung ihres Projektthemas.

Da sich das F-Projekt im Vergleich zum A-Projekt unabhängiger von den Betreuern gestaltet, sind wir mit dieser neuen Situation gut zu Recht gekommen. Alles in allem wird uns das F-Projekt in Hinblick auf unser weiteres Studium noch maßgeblich beeinflussen. Positive wie auch negative Erfahrungen des vergangenen Jahres prägen unsere zukünftige Arbeit und Zielsetzung im Studium.

Literaturverzeichnis

Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammer Rheinland-Pfalz (Hrsg.) 1999: Stadt ohne Handel - Handel ohne Stadt!? Grundsätze und Voraussetzungen für eine zukunftsweisende Stadt- und Handelsentwicklung. Wiesbaden

Bader, Silvia; Strohmeier Klaus Peter 2004: „Bevölkerungsrückgang, Segregation und soziale Stadterneuerung im altindustriellen Ballungsraum“.

In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften 1/2004. Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin

Bernhard, Matthias; Parsche, Rüdiger; Steinherr, Matthias 1995: Der kommunale Finanzausgleich des Landes Nordrhein-Westfalen: Gutachten im Auftrag des Innenministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen. München

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) 2003: INKAR Prognose 2020. Raumordnungsprognose Bevölkerung. Elektronisches Medium: BBR. Bonn

Bundesanstalt für Straßenwesen 1998: Konzeption eines Managementsystem zur Erhaltung von Brücken- und Ingenieurbauwerken. Bergisch-Gladbach

Bundesministerium der Finanzen 2004: Dokumentation Bund-Länder-Finanzbeziehungen auf der Grundlage der geltenden Finanzverfassungsordnung. 6. Auflage

Bundesministerium für Bauwesen, Raumordnung und Städtebau (Hrsg.) 1984: Kommunalen Finanzausgleich und zentralörtliches System. Schriftenreihe des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Schriftenreihe 06 „Raumordnung“, Heft Nr. 06.052, Bonn

Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen (BMVBW) (Hrsg.) 2003a: Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003). Projektgruppe Bundesverkehrswegeplanung. Berlin/Bonn

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) (Hrsg.) 2003b: Demographische Veränderungen - Konsequenzen für Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot.

In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1/2004, Jg. 75: 1 - 24

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWB) 2004: Anweisung Straßeninformationsbank, Teilsystem Bauwerksdaten

Burmeister, Jürgen 2004a: Wettbewerb im Busverkehr trägt erste Früchte.

In: Stadtverkehr 1/2004, Jg. 48: 29. Düsseldorf

Burmeister, Jürgen 2004b: Neue Wege zur (Mit-) Finanzierung des ÖPNV: Public-Private-Partnership und Sponsoring.

In: Stadtverkehr 7/2004, Jg. 48: 255. Düsseldorf

Derichs, Anka 2003: Besser Wohnen mit weniger Verkehr. Arbeitspapiere des Fachgebietes Verkehrswesen und Verkehrsplanung. Universität Dortmund 2003

Dinter, Harald 1996: Versorgungslücken in einem Oberzentrum? Eine vergleichende Untersuchung zwischen der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs aus Sicht der Verbraucher und der Angebotsstruktur der Lebensmittel- Einzelhandels am Beispiel der Stadt Nürnberg. Europäischer Verlag der Wissenschaften Peter Lang. Frankfurt am Main

Egger, Thomas 2005: Zielgruppe „50plus“ - Chance oder Herausforderung für Innenstädte.

In: stadt.info Nr. 17/2005. MediaPrint PerCom GmbH & Co. Rendsburg

Endemann, Peter 1998: Welchen Einfluss hat Stadtstruktur auf das Verkehrsverhalten?. Diplomarbeit Universität Dortmund

Frommhold, Thomas 2004: Die räumliche Bevölkerungsprognose 2020 des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung. Studentische Arbeit, Universität Trier, Fachbereich Volkswirtschaftslehre

Gans, Paul; Schmitz-Veltin, Ansgar 2004: Räumliche Muster des demografischen Wandels in Europa. In: Raumforschung und Raumordnung 2/2004. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Carl Heymans Verlag KG. Köln

Gebhardt, Hans 1998: Das Zentrale-Orte-Konzept - auch heute noch eine Leitlinie des Einzelhandels- und Dienstleistungsentwicklung? In: Gans, Paul; Lukhaup, Rainer (Hrsg.): Einzelhandelsentwicklung - Innenstadt versus periphere Standorte. Mannheimer Geographische Arbeiten. Heft 47. Mannheim

Gutsche, Jens-Martin 2004: Verkehrserzeugende Wirkungen des kommunalen Finanzsystems. Forum Öffentliche Finanzen, Bd. 9, 1. Aufl. 2004, Berlin: Analytica

Hatzfeld, Ulrich 1996: Die Probleme des Handels sind die Probleme der Städte. Stand, Entwicklung und Prognose der Handelsbereiche im „Überschneidungsbereich“ zwischen Handel und Stadt. In: Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein- Westfalen (MSWKS) (Hrsg.): Handel in der Stadt - Handeln in der Stadt. Düsseldorf

Heineberg, Heinz 2004: Städte in Deutschland- zwischen Wachstum und Umbau.
In: Geographische Rundschau 56 (2004) Heft 9

Hofmeister, Burkhard; Voss, Frithjof 1991: Kommunalen Finanzausgleich und zentrale Orte in Schleswig-Holstein. Institut für Geographie der Technischen Universität Berlin, Berliner geographischer Studien

Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim 2004: Verkehrsplanung und Mobilität im Kontext der demographischen Entwicklung.
In: Straßen Verkehrstechnik Juli 2004, Jg. 48: 34-40

Huckestein, Dr. Burkhard 2004: Instandhaltungskosten von Straßen.
In: Internationales Verkehrswesen 11/2004. Berlin

Ingenieurplanungsgemeinschaft Böger + Jäckle, Ingenieurgesellschaft Andrä und Partner, Planungsgruppe Professor Laage: Dokumentation des Arbeitsstandes zum 17.04. 2002. Kiel

Kemper, Franz-Josef 2004: Regionale Bevölkerungsentwicklung zwischen Wachstum und Schrumpfung.
In: Geographische Rundschau 56 (2004) Heft 9

Kieler Nachrichten vom 25.11.2004: Bröckelt bald Beton von Brücken? Kiel

Kieler Nachrichten vom 29.12.2004: KVG: Neue Busse zum Jahresende. Kiel

Kieler Nachrichten vom 12.05.2005: Fordern und Fördern: Vinetaplatz. Kiel

Kieler Nachrichten vom 25.05.2005: Buddeln unter Hochdruck. Kiel

Kolks, Wilhelm; Schmidt, Erich 1998: Verkehrswesen in der kommunalen Praxis. Förderung und Finanzierung, Band 2. Berlin

Kommission Wohnungswirtschaftlicher Strukturwandel in den neuen Bundesländern 2000: Bericht - Kurzfassung

Krause, M.; Eck, B.; Gawin, P.; Hempel, H.; Kienlein, E.; Mister, R.; Schweigert, F.; Steffens, F.; Strobl, G. 2004: Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.). Köln

Kroës, Günter; Cramer, Georg; Dannebom, Michael; Middelmann, Ute; Wiemann, Norbert; Harzsch, Anja 2002: Finanzwirtschaftliche Grundlagen der Raumplanung. 5. Auflage, Dortmund

Kulke, Elmar 1996: Räumliche Strukturen und Entwicklungen im deutschen Einzelhandel. In: Praxis Geographie. Heft 5

Landeshauptstadt Kiel 2000a: Flächennutzungsplan. Erläuterungsbericht. Stadtplanungsamt. Kiel

Landeshauptstadt Kiel 2000b: Flächennutzungsplan 2000, Plan. Stadtplanungsamt. Kiel

Landeshauptstadt Kiel 2001a: 2. Bericht über Verflechtungen Kiel und Umland. Amt für Wirtschaft, Verkehr, Stadt und Regionalentwicklung. Kiel

Landeshauptstadt Kiel 2001b: Konzept zur Entwicklung des Einzelhandels in der Landeshauptstadt Kiel. Amt für Wirtschaft, Verkehr, Stadt- und Regionalentwicklung. Kiel

Landeshauptstadt Kiel 2002: Die Ergebnisse der Fragebogenaktion „Wegzüge aus Kiel“. Amt für Wirtschaft, Verkehr, Stadt- und Regionalentwicklung. Kiel

Landeshauptstadt Kiel 2003: Kieler Zahlen. Amt für Wirtschaft, Verkehr, Stadt- und Regionalentwicklung. Kiel

Landeshauptstadt Kiel 2004: Haushaltsplan der Landeshauptstadt Kiel für das Jahr 2005. Kiel

Lange, Jörg 2003: Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban. Freiburg

Maerschalk, Dipl.- Ing. G. 1999: Erhaltungsbedarf für Bundesfernstraßen, Landesstraßen und Kommunalstraßen (Kurzbericht). Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), SEP Maerschalk. München

Ministerium des Inneren des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) 2003: Raumordnungsbericht 2003. Landesplanung in Schleswig-Holstein, Heft 29. Kiel

Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MSWKS) 2003: Stadtumbau West. Intelligentes Schrumpfen. MSWKS Düsseldorf

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (MWAV SH) 2003. Landesnahverkehrsplan. Kiel

Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (MWTV SH) 1998: Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein. Kiel

Müller, Bernhard 2004: Demografischer Wandel und die Folgen für die Städte-Einführung und Übersicht.

In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften 1/2004. Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin.

Müller, Bernhard; Siedentop, Stefan 2004: Wachstum und Schrumpfung in deutschland- Trends, Perspektiven und Herausforderungen für die räumliche Planung und Entwicklung.

In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften 1/2004. Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin.

Müller, Guido 2001: Betriebliches Mobilitätsmanagement. Status quo einer Innovation in Deutschland und Europa. Dortmund

Präsidium des Bundes der Steuerzahler e.V. (Hrsg.) 2004: Schwarzbuch. Universitäts-Buchdruckerei. Bonn

Rottmann, Joseph 1982: Regionalpolitik und kommunaler Finanzausgleich - dargestellt am Konzept der Vorrangfunktionen für nordrhein-westfälische Gemeinden. Institut für Siedlungs- und Wohnungswesen, Zentralinstitut für Raumplanung der Universität Münster, Münster: Selbstverlag

Schlömer, Claus 2004: Binnenwanderung seit der deutschen Einigung. In Raumforschung und Raumordnung 2/2004. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Carl Heymans Verlag KG. Köln

Schmitz, Holger; Federwisch, Christof 2005: Einzelhandel und Planungsrecht. Band 14. Erich Schmidt Verlag GmbH & Co. Berlin

Scholich, Dietmar; Strubelt, Wendelin 2004: Vorwort.

In: Raumforschung und Raumordnung 2/2004. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Carl Heymans Verlag KG. Köln

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) 2003: Bevölkerung Deutschlands bis 2050 - 10. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung (Presseexemplar). Wiesbaden

Stöckner, Markus; Holldorb, Christian 1999: Erhaltungsmanagement kommunaler Straßennetze in Deutschland.

In: Straße und Verkehr- Route et trafic 9/2003. Karlsruhe

Tiefbauamt Landeshauptstadt Kiel 2004a: Sachstandsbericht Straßenunterhaltung, Kiel: öffentlich geschäftliche Mitteilung. Kiel

Tiefbauamt Landeshauptstadt Kiel 2004b: Verkehrsgerechter Ausbau des Düsternbrooker Weges (K7) zwischen Hindenburgufer und Kiellinie - Erläuterungsbericht Bauentwurf; Anlage 1. Kiel

Tiefbauamt Landeshauptstadt Kiel 2004c: Neubau der Gablenzbrücke in Kiel; Anlage 1. Kiel

Tiefbauamt Landeshauptstadt Kiel 2004d: Neubau der Gablenzbrücke in Kiel; Anlage 4.2. Kiel

Tiefbauamt Landeshauptstadt Kiel 2005: Richtlinien im Straßenbau der Landeshauptstadt Kiel (RStB Kiel), Kiel: Satzung

V.V.I.P Kiel 2003a: Zweiter Regionaler Nahverkehrsplan für die LH-Kiel 2003-2008 Kurzfassung. Kiel

V.V.I.P Kiel 2003b: Zweiter Regionaler Nahverkehrsplan für die LH-Kiel 2003-2008. Kiel

Internetquellen:

website auto gebrauchtwagen:

http://www.auto-gebrauchtwagen.de/meldung_8480.php (zugegriffen am 19.06.2005)

website Autokraft - Deutsche Bahn Gruppe:

<http://www.autokraft.de/de/id329.htm> (zugegriffen am 18.04.2005)

website Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR):

<http://www.bbr.bund.de> (zugegriffen am 04./07.02 und 07.06.2005)

website Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt):

<http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/referat/b4-1/b4-1.htm> (zugegriffen am 15.5.2005)

website Bundesministerium der Finanzen:

<http://www.bundesfinanzministerium.de/Steuern/Lexikon-Steuern-A-Z-.701.htm>
(zugegriffen am 2.02.2005)

website Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW):

<http://www.bmvbw.de/Anlage21235/Daten-und-Fakten-Mobilitaet-und-Verkehr-Statistiken.pdf> (zugegriffen am 14.02.2005)

website Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

<http://www.bmvbw.de/dokumente/, -22194/Pressemitteilung/dokument.htm>
(zugegriffen am 23.05.2005)

website Bundesregierung:

<http://www.bundesregierung.de/Gesetze-,4235/.htm> (zugegriffen am 2.02.2005)

website Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW):

http://www.dssw.de/hd_senio_0001.php (zugegriffen am 13.06.2005)

website Friedrichsort:

<http://www.kiel-friedrichsort.de> (zugegriffen am 16.5.2005)

website Handels- und Gewerbeverein Pries-Friedrichsort:

<http://www.hgv.friedrichsort.de> (zugegriffen am 20.5.2005)

website IHK Köln:

<http://www.ihk-koeln.de/Navigation/Standortpolitik/StandortfragenUndStadtentwicklung/Anlagen/MerkblattBID.pdf> (zugegriffen am 21.06.2005)

website Ingenieurplanungsgemeinschaft Böger + Jäckle:

http://www.boeger-jaeckle.de/de/hu_kiel_gablenzbruecke.php (zugegriffen am 16.06.2005)

website Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (a): Straßen- und Wegegesetz Schleswig-Holstein vom 25. November 2003:

<http://193.101.67.34/landesrecht/90-1H.htm> (zugegriffen am 10.06.2005)

website Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (b): Finanzausgleichgesetz Schleswig-Holstein vom 04. Februar 1999:

<http://193.101.67.34/landesrecht/6030-1.htm> (zugegriffen am 23.05.2005)

website Istu, Technische Universität Wien:

<http://www.istu.tuwien.ac.at/Projects/pms.html> (zugegriffen am 04.02.2005)

website K.E.R.N.:

<http://www.kern.de> (zugegriffen am 04.02.2005)

website Kiel 2030:

<http://www.kiel2030.de> (zugegriffen am 04.02.2005)

website Kiel:

<http://www.kiel.de> (zugegriffen am 04.02.2005)

website Kieler Verkehrsgesellschaft:

<http://www.kvg-kiel.de> (zugegriffen am 15.06.2005)

website Landeshauptstadt Kiel:

[http://www.kiel.de/Aemter_61_bis_92/66/tba/66_2/bauprojekte/doku/bruecken/ga
blenzbruecke.htm](http://www.kiel.de/Aemter_61_bis_92/66/tba/66_2/bauprojekte/doku/bruecken/ga
blenzbruecke.htm) (zugegriffen am 03.06.2005)

website sib-bauwerke:

<http://www.sib-bauwerke.bast.de/> (zugegriffen am 14.04.2005)

website sib-bauwerke:

<http://www.sib-bauwerke.de> (zugegriffen am 17.06.2005)

website sib:

<http://www.sib-gmbh.de/infos/i-bruecke.htm> (zugegriffen am 14.04.2005)

website STEG Hamburg:

[http://www.steg-
hh.de/data/projekte/projekte.php3?usespr=&Preview=&IDD=1082039678&OFFS=4](http://www.steg-
hh.de/data/projekte/projekte.php3?usespr=&Preview=&IDD=1082039678&OFFS=4)
(zugegriffen am 18.04.2005)

website Soziale Stadt:

[http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/band10/3.13-
gaarden-stadtteilmarketing.phtml](http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/band10/3.13-
gaarden-stadtteilmarketing.phtml) (zugegriffen am 07.04.2005)

website Transferstelle Mobilitätsmanagement:

<http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/index.php?s=3&mp=1>
(zugegriffen am 17.06.2005)

website Vereinten Versorgung, Infrastruktur und Planung:

<http://www.V.V.I.P-kiel.de> (zugegriffen am 15.06.2005)

website Verfassungen:

<http://www.verfassungen.de/de/sh/schleswig-holstein90.htm> (zugegriffen am 05.02.2005)

website Verkehrsverbund Region Kiel:

<http://www.vrk-sh.de/Wirueberuns/indexp.htm?http://www.vrk-sh.de/Wirueberuns/rbsh.htm> (zugriffen am 16.06.2005)

Gesprächspartner:

Herr Thomas Brünger, Kämmerer der Stadt Kiel: Gespräch am 26.04.2005 in Kiel

Herr Rainer Kersten, Geschäftsführer des Bundes der Steuerzahler Schleswig-Holstein: Gespräch am 26.04.2005 in Kiel

Herr Dr. Wolfgang Kinkeldei, Leiter der Abteilung Verkehr des Tiefbauamtes der Stadt Kiel, und Herr Gunnar Polzin, stellv. Leiter der Abteilung Verkehr des Tiefbauamtes der Stadt Kiel: Gespräch am 06.12.2004 in Kiel

Herr Detlef Köpke, Leiter der Abteilung Straßenbau im Tiefbauamt, Herr Wolfgang Pilch, Leiter Projektvorbereitung (Förderungsangelegenheiten), und Herr Thomas Janßen, stellvertretender Abteilungsleiter Brückenbau: Gespräch am 25.04.2005 in Kiel

Frau Wiebke Petersen-Bonow, Angebotsplanung und Qualitätsmanagement V.V.I.P. Kiel: Gespräch am 26.04.2005 in Kiel

Herr Gunnar Polzin, stellv. Leiter der Abteilung Verkehr des Tiefbauamtes der Stadt Kiel: Gespräch am 26.04.2005 in Kiel

Teilnehmerliste

Projektbetreuer:	Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau	
Projektberaterin:	Univ.-Prof'in Dr.-Ing. Sabine Baumgart	
Projektteilnehmer:	Nadine	Bullermann
	Julia	Gädker
	Michael	Höweler
	Tobias	Kemper
	Simon	Knur
	Harald	Leimkühler
	Judith	Mitic
	Melanie	Schulte
	Matthias	Schürmann
	Kinga	Tökes
	Verena	Vogelbruch
	Patrick	Voss



Anhang

Anhangverzeichnis

Anhang 1: Interview Tiefbauamt 06.12.2004	157
Anhang 2: Interview Tiefbauamt 25.04.2005	164
Anhang 3: Interview Tiefbauamt 26.04.2005	168
Anhang 4: Interview V.V.I.P Kiel 26.04.2005.....	171
Anhang 5: Interview Bund der Steuerzahler 26.04.2005	174
Anhang 6: Interview Kämmerei Kiel 26.04.2005	178
Anhang 7: Fragebogen Zentren	181
Anhang 8: Mängel-Chancen-Plan Friedrichsort	184
Anhang 9: Auswertung Friedrichsort	187
Anhang 10: Mängel-Chancen-Plan Gaarden	191
Anhang 11: Auswertung Gaarden	193
Anhang 12: Mängel-Chancen-Plan Mettenhof.....	197
Anhang 13: Auswertung Mettenhof	199
Anhang 14: Vergleich der Auswertungen.....	202
Anhang 15: Umfrage Finanzsituation.....	208
Anhang 16: Übersichtskarte Kiel	210

Anhang 1: Interview Tiefbauamt 06.12.2004

Protokoll des Gesprächs am 06.12.2004 in Kiel mit Herrn Dr. Wolfgang Kinkeldei, Leiter der Abteilung Verkehr des Tiefbauamtes und Herrn Gunnar Polzin, stellv. Leiter der Abteilung Verkehr im Tiefbauamt

Verlaufsprotokoll vom 06.12.2004

für das Gespräch des F- Projektes 11, *Schrumpfung und immer mehr Verkehr* mit dem Tiefbauamt der Stadt Kiel Herrn Kinkeldei und Herrn Polzin

Beginn: 14:30 Ende: 17:30

- die "Seglerstadt" Kiel hat heutzutage ca. 230.000 Einwohner
- Vor dem 2. Weltkrieg lebten in Kiel 300.000 Einwohner auf Grund von Militär, Marine
- Die Bevölkerungszahl sank seit dem, Senkung der Einwohnerzahl ist im Moment konstant
- Shell-Studie geht von unter 200.000 Einwohner in der Zukunft aus
- zukünftig wird von einer negativen Tendenz des Bevölkerungswachstums von -5 % ausgegangen, es werden die Prognosen vom BBR herangezogen (Widersprüche in anderen Prognosen)
- Kiel ist eine kreisfreie Stadt
- Schleswig- Holstein hat die drei großen Zentren Lübeck, Kiel, Flensburg, als eines der größten Bundesländer im Vergleich wenig Einwohner zu verzeichnen
- einmalige Lage von Kiel an der Förde, dadurch Tiefseewasserhafen möglich, große Schiffe können bis in die Stadt fahren
- Kiel ist eine flächenarme Stadt
- Die Struktur Kiels gleicht einem Straßendorf, welches um die Förde gewickelt ist (Hufeisen)
- Hauptsächlich Nord-Süd-Entwicklung, nur geringe Entwicklung von Ost-West, und das erst in den letzten Jahren, also nur mäßige Siedlungsentwicklung der Stadt in der Breite
- räumliche Achsen: Süden A215, Ost- West B202 und B276
- Bevölkerung wandert ins Umland auf Grund der entsprechenden Nachfrage nach Neubausiedlungen
- Verbindung der Nord und Ostsee durch den Nord- Ostseekanal (ca. 100 km Länge)
- Generalverkehrsplan 1977, Fortschreibung zum GVP 88 mit Prognosezeitraum 2000, ist bis 2004 realisiert worden → Differenzierung des Straßensystems
- Im Moment befindet sich der VEP in Neubearbeitung
- flächendeckend Tempo 30- Zonen in Wohngebieten, 300 km Straßenlänge (Stadtqualität)
- Verkehrsbelastung unter 100.000 Fahrzeuge im Querschnitt (U- förmig), im Süden bestehen die höchsten Verkehrsbelastungen auf Grund der Verknüpfungen mit anderen Gemeinden
- Teilautobahnring um Kiel herum (eigentlich Bundesstraßen)
- GVP 88 hatte die Verteilung des Verkehrs auf verschiedene Teilnehmer zum Ziel
- der Durchgangsverkehr in der Innenstadt wurde auf die Umleitungswege verlegt
- Verkehrsverlagerung des Westrings (Querschnitt ca. 60.000 Fahrzeuge), auf die Mühlenwegstrasse, welche 2000 fertig gestellt wurde (Verringerung der Verkehrsbelastung auf dem Westring von 60.000 auf 20.000 Autos pro Tag)
- Westring könnte durch Umbaumaßnahmen für neue Parkanlagen genutzt werden, so könnten neue 6000 (?) Parkplätze am Westring entstehen → Raum für den ruhenden Verkehr
- Mühlenwegstrasse ist 4-spurig, soll 6-spurig werden
- stadtdäquater Umbau, kein Rückbau!!!
- Verlagerung des Verkehrs von Innen nach Außen

- Ostring im Querschnitt 40.000 Fahrzeuge, stark u. dicht bebaute Stadtquartiere
- Für die Verwirklichung des Planungsansatz für die Entlastung des Ostrings werden 160 Mil. € benötigt, auch Tunnel sind in Planung
- Wird als Bundesstraße ausgeschrieben, so besteht die Möglichkeit zur Förderung vom Bund (Bund als Baulastträger, Sicherung der Finanzierung)

Modal-Split von 2000:

Kiel: 47% MIV
17% Fahrrad
24% zu Fuß
12% ÖPNV

Region: 54% MIV
19% zu Fuß
14% Fahrrad
13% ÖPNV

- Radverkehr konnte gesteigert werden, Angebotsplanung → Velo- Netz und Radstadtautobahn
- Radverkehr in Kiel liegt im Städtevergleich beim ADFC auf dem 6. Platz und beim ADAC auf dem 2. Platz
- ÖPNV wird immer noch zu wenig genutzt, Planungsansätze sind gegeben, es werden 20% angestrebt (Stadt-Regionalbahn)
- Parkleitsystem in der Innenstadt (dynamische Wegeleitung, Restplatz u. Freiplatzanzeige, dynamisches System, Kopplung mit Lichtenanlagen, „grüne Welle“), Parksuchverkehr durch Telematiksystem
- In der Innenstadt besteht 50% Durchfahrtsverkehr (Ziel- und Quellverkehr nicht in der City)
- Vorstellung des F- Projektes durch Matthias
- die Stadt entwickelt den neuen VEP und ein Verkehrsmodell
- Prognose des BVWP: Zuwachs auf 250.000 Einwohner (in Statistik werden die Zweitwohnsitze nicht aufgeführt)
- Kiel geht von 220.000 Einwohner im Jahr 2020 aus, „Stadt der Alten“
- wo schrumpft Kiel? → alternde Bevölkerung
- Baugebiete der 60-iger Jahren gelten als „ältere Stadtgebiete“
- Große Eingemeindungen in den 70-iger Jahren
- Pretz und Getthoff verzeichnet einen sehr starken Zuzug, da gute Zuzugbindung nach Kiel bestehen
- Prognose des BVWP: Zuwachs auf 250.000 Einwohner (in Statistik werden die Zweitwohnsitze nicht aufgeführt)
- Kiel geht von 220.000 Einwohner im Jahr 2020 aus, „Stadt der Alten“
- Arbeitsgemeinschaft Kiel und Umland
- Stadtkern eine Abnahme der Bevölkerung, im Umland ein Zuwachs
- es gibt eine Befragung, warum die Menschen aus Kiel abwandern
- Trend geht zum EFH, Baugrundpreise als Mittel zur Lenkung der Siedlungsentwicklung
- tendenziell eine Überalterung der Bevölkerung in der Kernstadt und in den Siedlungen
- Kronshagen ist eine selbstständige Gemeinde
- Krons bog: großer Stadtteil, aber kein Einzelhandel
- der Ortsteil Mettenhof hat 25.000 EW, jeder 10te Kieler wohnt dort

Abschlussbericht

- früher sehr viel Wohnungsleerstand, doch durch Wohnobjektverbesserung hat sich die Situation gebessert
- Mettenhof leidet aber noch heute an einem negativen Image
- Baulandentwicklung außerhalb der Verkehrsachsen, klare MIV-orientierte Baugebiete
- Werft- und Militärbereich hat hohe Arbeitsplatzverluste (Schrumpfung)
- es stehen ausreichend voll erschlossenen Gewerbeflächen zur Verfügung, es sind aber keine Firmen interessiert
- demnächst liegt alle zwei Tage das größte Fährschiff der Welt in Kiel vor Anker die „Color Fantasie“
- es wird ein neues Fährterminal gebaut
- Kiel ist keine typische Touristenmetropole (Tagestouristen) Tourismus ist trotzdem für Kiel in Zukunft der entscheidende Faktor
- Skandinavische Tagestouristen (Fähren liegen zwischen vier und neun Stunden in Kiel
- der Ostseekai wurde für 18 Mio. ausgebaut, angestrebte 500 Mio. Tonnen Umschlag pro Jahr
- Duty- Free ist auf den Fährschiffen weggefallen
- die schönsten Flächen am Ostufer an den Häfen sind gewerblich oder gehören der Marine
- zum Flughafen Holtenau gibt es keine ÖV- Verbindung, keine öffentliche Straßenverbindung an Flughafen Kiel-Holthausen (Militärgelände)
- Flughafenaustritt: Sackgasse, Verlängerung der Startbahn in Richtung Westen, B 505 müsste verlegt werden und in Richtung Westen liegt die Stadtgrenze von Kiel, ist zu teuer, Nutzen zu gering, gilt nur als Standortfaktor
- Strukturdaten dienen als Zielgröße für den neuen VEP, vorhandenen Ober- und Unterziele müssen noch runtergebrochen werden
- Oberziele des neuen VEP: Stadt als Lebensraum (Verbesserung der Nahmobilität, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum, Städtebauliche Aufwertung des Verkehrsraumes), umweltschonende Verkehrsabwicklung, sozialverträgliche Abwicklung des Verkehrs, wirtschaftsdienende Verkehrsabwicklung
- Förderprogramme sind auf Wachstum ausgerichtet, Ausbau muss nach gewiesen werden, Rückbau wird nicht gefördert
- $\frac{3}{4}$ der Förderungen des Bundes geht für Straßenbau drauf
- Wiker-Knoten fördert die Entlastung des Ostteils von Kiels
- Verkehrsfluss in Kiel soll gesteigert werden, Abbau der Barrieren auch bei Fuß- und Radverkehr
- Kiel = keine Busstadt
- Neuer Straßenbau um Stadtstruktur zu stärken, nicht um sie zu zerstören, soll die Attraktivität der Stadt verbessern
- Verbindung Kiel und Umland, Bündelung der Verkehre auf den Hauptverkehrsachsen
- Aktuelle Projekte: Ostuferautobahn, B76 als Stadtautobahn, Ausbau des Ostring, Ostuferentlastungsstraße von Ostring (B502)
- Erst eine Absenkung von 90% des Verkehrs führt zu einer Verringerung des Lärms
- Ostuferentlastung soll durch einen Tunnel durch bebaute Bereiche geführt werden, ist in BVWP aufgenommen, aber Straße wird im Prognosezeitraum nicht gebaut, es werden neue Varianten gesucht

- Am Ostring leben viele Ausländer, wenig attraktives Wohngebiet, bringen sich nicht in öffentliche Prozesse ein
- Kiel ist reich gesegnet mit Bundesstraßen (B76, B502, B404, B503)
- ÖPNV in Kiel wurde neu strukturiert, ab 1995 Einführung des Verkehrsverbundes
- die Stadt hat immer im Hintergrund, wie etwas finanziert werden kann
- Ortsumgehungen Gettorf und Preetz abgeschlossen
- Schlüsselprojekt A20
- Ausbau der B404 zur A21, Bundesfernstraße soll Regionalverkehr aufnehmen, es entstehen neue Wohngebiete und Gewerbegebiete, soll A7 entlasten, für Verkehr nach Kiel muss eine zweite Anschlussstelle gebaut werden, Bund finanziert die Verkehrsanbindung eines neuen Stadtteiles
- A21 ist nicht als Siedlungsachse ausgewiesen, hier sind nicht viele Entwicklungsflächen vorhanden
- Wirtschaftsverkehr nimmt noch stark zu, macht die Straßen dicht, schlechte Logistik in den Kleinbetrieben
- Neumünster möchte ein Güterverkehrszentrum entwickeln
- Mittelzentren haben Bevölkerungszuwächse
- Siedlungsschwerpunkte an den Verkehrsachsen
- für die Einpendler in die Stadt Kiel sind nicht viele Parkplätze vorhanden, viele kommen mit der Bahn
- Stadt und Umland arbeiten viel gegeneinander
- es gibt viele Einzelhandelsketten in Kiel, nicht mehr den klassischen Einzelhandel, Hausbesitzer verlangen zu hohe Mieten, außerhalb Großmarkt „city“ und Ikea
- im GVP 88 ein Ziel, Ausbau der Fußgängerzone, im neuen VEP Fußgängerzonenentwicklung
- die alte Straßenbahn wurde wirtschaftlich kaputt gerechnet
- der planerisch gestalterische Bereich in Kiel setzt hohe Maßstäbe
- Gründe für die geringe ÖPNV- Nutzung: Taktzeiten und Stauungen
- doch seit 16 Jahren ÖPNV- Beschleunigung, Busse stehen jetzt relativ selten vor roten Ampeln, vorher 50 % der Standzeit vor Ampeln, Busse sind derzeit oft zu schnell, das Busnetz wurde durch die Vorrangschaltung an den Ampeln (GPS- System) verändert, daher auch Handy- Verbot in den Bussen, Busspuren wurden überflüssig
- im Innenstadtbereich noch beides vorhanden zur Regulierung des IV (Busspur = PKW-Fahrbahn weniger)
- Parkplätze kontra Busspuren
- die Stadtrationalbahn soll Kiel mit dem Umland verbinden, (Übernahme Karlsruher Modell), Kiel-U mit Abzweigungen zur Universität und nach Mettenhof
- ÖV- Anteil soll angehoben werden, was mit dem Bus indem Maße nicht möglich ist
- die SRB soll den Kapazitätsbereich des IV lösen
- hat in der Nutzen- Kostenrechnung gut abgeschnitten, SRB auch politisches Projekt
- die Umlandgemeinden haben die Untersuchung zur SRB mitfinanziert (hohe Kooperationsbereitschaft), denn Gleisanlagen und Bahnhöfe sind vorhanden, zudem gehen bei einer Bahn die Kosten ans Land, gute Zusammenarbeit , wenn keine Kostenbelastung!!!
- durch SRB → Bündelung und Stärkung der Verkehrsachsen
- Kiel als Region schrumpft nicht!!! (600.000 Einwohner in Kernregion)

- Wanderungseffekte durch Studierende
- nach dem Studium verlassen viele Studenten Kiel, da keine Arbeitsplätze vorhanden
- Ingenieurwissenschaften fehlen an der Uni Kiel, daher kommen viele Ingenieure nach Kiel
- Nord-Süd-Gefälle in der Stadt sichtbar
- In Kiel gibt es noch keine Pendlerbewegungen nach Hamburg
- Wassertaxi: lediglich Berufspendler über Wasser, Fährbeziehungen zwischen Ost und West sind nicht so stark, dass sich ein Tunnel oder Brücke rentieren würde, Überquerung darf lediglich mit 6 Knoten passieren
- Kieler Förde ist ein Ruder- und Segelrevier → Genehmigungsproblem auf Grund der Geschwindigkeit
- Problem: Förde ist ein Bundeswasserschiffahrtsweg, Genehmigung des Wassertaxis fraglich
- Wirtschaftsschwäche macht sich neben Norwegenkai bemerkbar, große erschlossene Freifläche direkt am Wasser, Infrastruktur ist fertig gestellt, Investoren fehlen
- Der Seehafen braucht mehr Fläche, wurde aber von der Stadtplanung nicht berücksichtigt
- am Ostufer endet die Stadt Kiel schon sehr früh
- Anlegestellen müssten modernisiert werden
- keine Siedlungsstruktur am Wasser, viel Gewerbe
- im Westen Steilküste
- Finanzierung der zukünftigen Projekte der Verkehrsplanung ein Problem
- für die alternde Bevölkerung soll die Stadt barrierefrei gebaut werden, Mettenhof ist noch nicht in der Hinsicht umgestaltet
- in den Neubaugebieten gibt es zu viel Mischflächen
- Konkurrenz zwischen parkendem Verkehr und Gehwegen
- 400 km ausgebautes Radwegenetz, die Velo- Route soll noch weiter ausgebaut werden
- am Westufer sind viele Pflaster-Straßen vorhanden, diese sind fahrradunfreundlich
- Fahrradfreundliche Beläge müssen geschaffen werden
- Haltestellenbereiche sollen niederflurig umgebaut werden
- Anruflinientaxi, fährt nur wenn Bedarf ist
- Nachtbuskonzept wurde aktuell überarbeitet
- Entwicklung eines landesweiten Tarifsystems
- Schnellbusse, diese dürfen auch auf den Stadtautobahnen fahren
- Erschließung des Kieler Südens (Neubaufächen)
- 6-spuriger Ausbau der Westtangente, dieser soll Rückverlagerung des Verkehrs in die Innenstadt ausschließen
- schadhafte Straßen werden als 30er Zonen ausgewiesen
- fällige Brückensanierung
- mögliche Umgestaltung der zu großen Straßenräume
- in der Innenstadt wenig Neubau
- Qualität der Wohnungen entspricht nicht den Mietpreisen (Abzocke)
- viele Baumpflanzungen im Straßenraum
- Vom Norden bis zum Nord-Ostsee-Kanal ist „die Welt noch in Ordnung“
- Ellersblick-Willigsdorf findet eine Umnutzung statt

163 F-Projekt 11 - Verkehrssystem Kiel: Fit für die Zukunft?!

Abschlussbericht

- Meimersdorf verzeichnet einen großen Zuwachs, fehlende Nahversorgung, verkehrliche Unterversorgung vor allem im Fuß- und Radverkehr, B-Straßen hatten einen begleitenden Radweg, dieser fällt beim Umbau zu A21 weg
- Im Süden entsteht das größte Gewerbegebiet neben dem größten Entwicklungsgebiet
- Alle Ost-West-Verbindungen im Süden werden durch die Stadt geführt
- Im Innenstadtbereich gab es in den letzten Jahren relativ wenig Neubauten an Wohnungen
- www.kiel.de, Ratinformationssystem
- VVIP, Nahverkehrsplan
- Arbeitskreis Verkehrsmarketing (Beirat für VEP)

Themenstellungen für das Projekt:

Stadtteil Mettenhof
Fahrrad- und Fußverkehr in der Innenstadt
Stadt- Land Wanderung
Stadt- Land Kooperation
Problem der Flächenentwicklung am Hafen (Marine)
Neubaugebiete- fehlende Nahversorgung, fehlende ÖPNV und Radweg Anbindungen
fehlende Radstandanlagen in den Straßenraum unterbringen („Kieler Fahrradbügel“)
Unterbringung von ruhendem Verkehr

Noch zu besorgende Infos:

Nahverkehrsplan vom VVEP
Regionalplan vom Innenministerium
Beschlussvorlagen der Stadt Kiel
Infos vom Beirat zum VEP
Infos zu den Busspuren

Anhang 2: Interview Tiefbauamt 25.04.2005

Protokoll des Gesprächs am 25.04.2005 mit Herrn Detlef Köpke, Leiter der Abteilung Straßenbau im Tiefbauamt; Herrn Wolfgang Pilch, Leiter Projektvorbereitung Förderungsangelegenheiten und Herrn Thomas Janßen, stellvertretender Abteilungsleiter Brückenbau

Interview mit Herrn Köpke, Herrn Pilch und Herrn Janßen am 25.04. 2005 in Kiel

- Holtenauer Brücken sind eine Besonderheit - Unterhaltung obliegt dem Land; Kiel kann dazu keine Angaben geben
- Ablöserichtlinien des Bundes (Herstellung, Rücklagen zur Nutzung nach Ablauf der theoretischen Nutzungsdauer) bei normalen Bauwerken sollen als Faustregel 1% der Herstellungskosten pro Jahr für die bauliche Unterhaltung zurückgestellt werden. Beim Straßenbau unterscheiden sich diese Zahlen von 0% - 15% (z.B. Decken ; 15% Grünflächen. Daraus kann der theoretische Erhaltungsaufwand von der Stadt Kiel ermittelt werden
- Zum Teil werden Brücken in Unterhaltung des Landes, des Bundes, der Schifffahrtsverwaltung, der DB durch Verhandlungen in die Unterhaltung der Stadt Kiel übertragen. Dazu wird eine Ablöserechnung durchgeführt, bspw. von der DB.
- Es gibt Richtlinien für Ingenieurbauwerke und Richtlinien für Straßen und Wege
- Im Rahmen von Verkehrsinfrastrukturverbesserung (ÖPNV, Radverkehr, ...) werden Fördermittel vor allem für den Neubau beantragt
- Städte mit mehr als 80.000 Einwohnern sind verpflichtet, die Bestandserhaltung der Straßen des Bundes und der Länder, sofern diese sich innerhalb ihrer bebauten Gebiete befinden, zu übernehmen
- Straßenunterhaltung wird nicht gefördert, Straßenneubau wird gefördert
- Ein Instandhaltungsrichtwert besagt, dass jährlich etwa 1,5 % des Anlagevermögens zur Unterhaltung des Straßennetzes benötigt werden. In Kiel sind es ungefähr 11,25 Mio. € im Jahr. Allerdings nur, wenn ein durchschnittliches Straßennetz vorliegt. Tatsächlich stehen der Schleswig-Holsteinischen Landeshaupt pro Jahr nur etwa 4,8 Mio. € an Haushaltsmitteln zur Verfügung, das entspricht ca. 42,6% der notwendigen Mittel. Zu diesen 4,8 Mio. € müssen weiterhin ca. 1,5 Mio. € hinzugerechnet werden, die von den Leitungsträgern und der Stadtentwässerung zur Beseitigung von Schäden aus früheren Straßenaufgrabungen gezahlt werden.
- In den vergangenen 10 Jahren konnten für kleinflächige Flick- und Unterhaltungsmaßnahmen insgesamt 23.651.000€ für Straßensanierungsmaßnahmen (Schwarzdeckenmaßnahmen und vollständige Straßenerneuerung) ausgegeben werden. Der Eigenmittelanteil dabei betrug 8.798.000€
- Kiel sucht passende Fördertöpfe, mit denen entsprechende Maßnahme gebaut werden können (ist allerdings städtebaulich nicht ideal)
- bei Verkehrswichtigen Straßen wird die Deckenerneuerung bis zu 50 % gefördert (Kiel: Volumen von 500.000 und 1 Mio. € an Fördermitteln) Grund: wenn man frühzeitig erneuert ist es günstiger als ein Neubau ein paar Jahre später
- in stark belasteten Bereichen (Knotenpunktbereichen) kommt es zu starken Verformungen (Spurrillen, Aufschübe, ...) Dies wird neuerdings auch gefördert
- learning by doing (Baustoffe entwickeln sich weiter; man kann nicht immer Musterlösungen für Jahrzehnte planen → wiederkehrende Deckenerneuerungen)
- Eine Citymaut steht nicht zur Debatte, solange die umliegende Städte und Kreise eine solche Maut nicht eingeführt haben. Würde Kiel dies dennoch machen, so würde man nach kurzer Zeit merken, dass Menschen auf die umliegenden Städte wie Lübeck, Hamburg, Neumünster oder Flensburg ausweichen würden

Abschlussbericht

- In Kiel sind die Bundesstraßen in der Baulast der Stadt, wobei Kiel für Klassifizierte Straßen Gelder vom Bund für die Unterhaltung bekommt
- Westring: Klassischer Fall für Rückbau; Rückbau wäre prinzipiell sinnvoll, ist aber nicht finanzierbar; daher muss die Straße in der Form erhalten werden (neue Deckschichten)
- es wird nach anderen Finanzierungsmodellen mit Beteiligung Dritter (z.B. PPP) gesucht, d.h. wenn Unternehmen größere Maßnahmen vorhaben, welche sich die Stadt nicht leisten kann, werden diese mit dem Unternehmen zusammen gebaut. In den letzten 3 Jahren ist dies in Kiel oft vorgekommen; auch an Straßen, die sonst nicht unbedingt erneuert worden wären
- Mit den Stadtwerken läuft gute Kooperation (bei Leitungserneuerungen, ...)
- Diese Lösung der Kooperationsmodelle kann für Kiel als „Zukunftsmodell“ für die Bestandserhaltung im Bereich Straßenbau angesehen werden, wodurch mehr Mittel für die Stadt zur Verfügung stehen werden (indirekt über die Unternehmen)
- z.B. Winterbecker Weg - Kooperation mit PLAZA (Beteiligung an den Rampen für Höhenunterschied mit 1,5 Mio. DM) → PLAZA hatte Interesse von der Hauptverkehrsstraße angefahren zu werden
- 2,5 bis 3 Mio. € / Jahr für die Wiederherstellung der Oberflächen/ Verkehrsflächen
- Kostenstruktur: Jede Straße wird angeschaut; wer von den Beteiligten hat etwas vor; dann wird festgelegt, wer was für Kosten (prozentual) in welcher Höhe für welchen Straßenabschnitt zu zahlen hat. Zur Zeit gibt es 3 Kostenträger in Kiel: Stadtwerke (60% der Kosten), Stadtentwässerung (30 % der Kosten), Straßenbau (10 % der Kosten der letzten 2 bis 3 Jahre)
- 1 m² Pflaster versetzen kostet ca. 40 - 50 Euro
- Die Kosten für Straßenbau bzw. Erhaltung sind schwieriger abzuschätzen als im Hochbau, da der ständige Einfluss auf die Straßen beachtet werden muss
- Kiel achtet bei Neubaumaßnahmen darauf, die Kosten für die kommenden Jahre in der Unterhaltung zu senken, z.B. durch bessere Beläge etc.
- Unterhaltungsdefizit (derzeit) von 70 Mio. Euro im Bereich der Straßenunterhaltung
- das Geld, welches der Stadt jährlich zur Verfügung steht, reicht nicht aus, um den Aufgaben gerecht zu werden. Einzige Chance bei Neubauten ist, dass die Unterhaltungslast reduziert wird
- In Kiel ist in den letzten 30 bis 40 Jahren im Bereich des Straßenneubaus nie zu wenig investiert worden
- Man kann es nicht direkt bildhaft machen, wenn Gelder gestrichen werden; die Folgen werden im Bereich des Straßenbaus erst Jahre später sichtbar
- durch Dünnschichtbeläge können die laufenden Unterhaltungskosten vorerst reduziert werden und die Fahrbahn sieht gut aus. Allerdings ist dies nicht der richtige Weg, da Gelder zur Verfügung gestellt werden müssen, um die „tiefgründigen“ Schäden zu beheben.
- Kiel hat den Vorteil, dass die Stadt sehr viele Tempo 30 Zonen hat, in denen der Anspruch an die Verkehrssicherheit geringer ist (Dort werden Löcher erst später geflickt)
- In das Grundnetz/ Vorbehaltsnetz wird erstrangig investiert; dort sind die Straßen demnach gut
- Vom Prinzip geht es Jahr für Jahr rangmäßig nach unten. Zusätzlicher Vorteil für Kiel sind die viele Pflasterdecken; bei Asphaltdecken kommt es schneller zu Aufbrüchen und größeren Löchern. Dieses Problem gibt es bei Pflasterdecken nicht (Auch deshalb wird bei

Pflasterdecken nichts gemacht; wenn diese jedoch saniert werden muss, dann wird es richtig teuer)

- Pavement-Management-System als Straßenzustandserfassung ist Ergebnis der Begehung eingeteilt in die 5 Stufen (im Herbst gibt es einen neuen Bericht für die Verwaltung). Dieser wird allerdings etwas subjektiv, da persönliche Bewertungen vorgenommen werden. Dennoch ist die Grundtendenz abzusehen
- Ziel soll es sein, irgendwann man alles digital zu bekommen (Straßeninformationsdatenbank). Ein Aufbruchkataster soll eingeführt werden. Allerdings ist die digitale Aufarbeitung sehr aufwendig → siehe auch digitale Karte dazu
- Straßenentwässerung: Kostenreduzierung durch Gullyumgestaltung (Folgekosten) Trockensystem ist zu teuer, Nassfänge sind günstiger, da der Dreck leichter angesaugt werden kann
- höhere Standards bilden höhere Risiken, aber meist wird so geplant, dass man für die Zukunft kostengünstig plant. Z.B. bei der Straßenbeleuchtung steht nur ein gewissen Geldbetrag zur Verfügung - Straßenbauabteilung konnte die Stadt aber dazu bewegen, andere Lampen ein zu setzten, um so langfristig bei den Stromkosten zu sparen
- auch von der Politik wird mittlerweile verstärkt auf die Folgekosten hingewiesen
- es ist teilweise günstiger einen Dünnschichtbelag auf Straßen aufzubringen, wo dies von den Schäden eigentlich gar nicht möglich wäre; es ist aber über 3 bis 4 Jahre gerechnet (so lange sollte der Belag halten), als jeden Jahr Flickbetrieb zu betreiben
- man muss so planen, mit den geringsten Mitteln das Maximum herauszuholen (Volkswirtschaftlich gesehen)
- Barrierefreiheit: Bordsteinabsenkung etc. in Kiel schon immer ein Thema; im Rahmen vom Schwarzdeckenprogramm ca. 20000 €/Jahr

Anhang 3: Interview Tiefbauamt 26.04.2005

Protokoll des Gesprächs am 26.04.2005 in Kiel mit Herrn Gunnar Polzin, stellv. Leiter der Abteilung Verkehr des Tiefbauamtes

Protokoll des Gesprächs mit Herrn Polzin am 26.04.05

Ort: Rathaus der Stadt Kiel

Zeit: 11.10 - 12:20 Uhr

Protokollanten: Melanie und Matthias

1. Präsentation des Arbeitsstandes der Projektgruppe

Nadine stellte anhand einer Power-Point-Präsentation den Rahmen der gesamten Projektarbeit vor. Die aktuellen Arbeitsstände wurden im Zuge dessen jeweils von einzelnen Mitgliedern der Kleingruppen vorgestellt: Julia (KG 1), Michael und Kinga (KG 2), Tobias (KG 3) und Harry (KG 4).

2. Anmerkungen von Herrn Polzin

KG 1:

- Die regionale Kostenaufteilung und die Verfolgung von Finanzströmen ist ein spannendes Thema → die Stadt-Umland-Problematik wird allerdings nur im Hamburger Raum gesehen, da es sonst kaum große Städte in SH gibt
- Die Kieler Umlandgemeinden zahlen momentan nichts für den ÖV, aber das soll demnächst mit der Einführung des SH-Tarifs geändert werden

KG 2:

- Ortsbeiräte der untersuchten Stadtteile werden sehr an den Konzepten interessiert sein
- Problematik in Gaarden: Fachgeschäfte werden durch Billigläden ersetzt, durch den Sophienhof in der Innenstadt wird viel Kaufkraft abgezogen

KG 4:

- Kiel beantwortet nur Fragebögen, die vom Deutschen Städtetag unterstützt werden
- In vielen kleineren Gemeinden Unwissenheit über mögliche Fördermittel und -töpfe, bes. EU-Förderungen (keine personellen Kapazitäten) → Angebote von Kiel zur Übernahme von Arbeitspaketen (z.B. LSA-Steuerung) → Ansprechpartner für mögliche EU-Förderung: Fr. Dr. Hustmann (Abt. 4)
- Kritik an der Vergabep Praxis von GVFG-Mitteln durch das Land → keine transparenten Vergabekriterien → wer anmeldet, wird gefördert (viel Lobbyarbeit nötig)
- Vorschlag für die KG: Betrachtung, wie die beteiligten Akteure jeweils die Fördermittelvergabe einschätzen

Kritik an GVFG:

- häufig werden aus Bestandserhaltungsmaßnahmen Ausbaumaßnahmen gedreht, um GVFG-Mittel abzugreifen
- die Förderung erfolgt unabhängig von den Nutzen-Kosten-Faktoren (ebenso keine Erfolgskontrolle) → Vorschlag: Rückzahlungsfrist bei Nichteintreffen der NKA-Prognosen, aber politisch und verwaltungstechnisch schwierig

Stadt-Regional-Bahn (SRB):

- Die NKA für die SRB ermittelte einen Nutzen-Kosten-Faktor von 2,0
- Strategie der beteiligten Kommunen: durch die SRB, die in der Aufgabenträgerschaft des Landes liegt (weil SPNV), werden Buslinien ersetzt, die in die Aufgabenträgerschaft der Kreise und Krfr. Städte fallen → Kommunen müssen für den gemeinwirtschaftlichen Betrieb nicht mehr zahlen, bekommen aber dann auch weniger Regionalisierungsmittel des Landes zugewiesen (weitere Fragen dazu können mit Herrn Mau besprochen werden)

Demographischer Wandel:

- Skeptisch, dass Infrastruktur einer Stadt sehr flexibel sein muss → nicht alle Straßen sofort zurückbauen, niemand weiß, wie sich die Gesellschaft in den nächsten 50 Jahren entwickelt
- Negativer Bevölkerungstrend wird sich wohl nicht dauerhaft so fortsetzen → alte Prognose sind auch nie so eingetreten
- Vorschlag: besser die Bevölkerungszahlen wieder hochschrauben als Infrastruktur an weniger Einwohner anzupassen!

Präsentation der Projektarbeit nach deren Abschluss in Kiel:

- Großes Interesse an Präsentation → kann fachliche Diskussion anstoßen
- Evtl. mehrere Präsentationsveranstaltung für unterschiedliche Interessentengruppen sinnvoll (Stadtteilvertreter, Amtsleute, Dezernten, OB)

→ es wurde seitens der Projektgruppe noch keine Entscheidung über diesen Vorschlag getroffen!

3. Diskussion zu einzelnen Punkten von Seiten der Projektgruppe

Bestandserhaltung Thema im neuen VEP? (Patrick)

- Mit den Ortsbeiräten wird eine Mängelanalyse durchgeführt
- Aber ein Kapitel zum Thema Bestandserhaltung nicht geplant → dennoch großes Anliegen, die Finanzierbarkeit zum festen Bestandteil zu machen
- Vorschlag aus Hessen zur GVFG-Änderung: Entfall der Zweckbindung für GVFG-Gelder, stattdessen lieber frei verfügbar machen (z.B. auch für Bildung) → damit würde aber ein festes, weil konjunktur- und steuerunabhängiges Instrument für die Kommunen wegfallen

Stärkung der Stadtteilzentren und deren Erreichbarkeit in Kiel ein Thema? (Michael)

- Erreichbarkeit der Zentren sehr wichtig → in Kiel sind alle Stadtteilzentren mit einer anderen Farbe ausgeschildert (Wegweisung)
- Verkehrliche Maßnahmen sollen zwar unterstützt werden, sind aber nicht die vorrangigen Maßnahmen für die Zentren → überflüssige Busspuren sollen in Radwege umgewandelt werden, Händler wollen lieber Schrägparken (im Bereich Holtenauer Straße / Dreiecksplatz) einrichten, ÖV + IV spielen zwar nur eine geringe Rolle im Binnenstadtteilverkehr, wird aber nicht vom EH wahrgenommen

Anhang 4: Interview V.V.I.P Kiel 26.04.2005

Protokoll des Gesprächs am 26.04.2005 in Kiel mit Frau Wiebke Petersen-Bonow,
Angebotsplanung und Qualitätsmanagement V.V.I.P. Kiel

Gesprächsprotokoll 26.04.2005:

V.V.I.P Kiel: Frau Wiebke Petersen-Bonow Angebotsplanung und Qualitätsmanagement

1. Wie viele Fahrzeuge werden in Kiel eingesetzt? (Größe und Art des Fahrzeugparks)
150 Busse, 90% Niederflur, insgesamt eine relativ junge Flotte, viele Gelenkbusse
Details zu den Bussen auf www.kvg-kiel.de
2. Was kostet die jährliche Unterhaltung pro Fahrzeug?
Es durften keine Daten herausgegeben werden
3. Wie hoch belaufen sich die Anschaffungskosten für ein Fahrzeug?
12m Bus ca. 200.000€
18m Bus ca. 300.000€
4. Wie hoch belaufen sich die Kosten für Personal und Verwaltung?
Ca. 60% der Betriebskosten sind Personal & Verwaltung bei der KVG.
5. Wie lang ist die durchschnittliche Lebensdauer eines Busses bei der KVG?
10-15 Jahre
Bei der KVG: Durchschnittsalter 7-8 Jahre, maximal 13 Jahre alt die Busse, danach werden die Fahrzeuge häufig nach Afrika verkauft
6. Welche Fahrzeugtechniken werden verwendet?
Gelenkbusse, Niederflur. Standardausstattung von MAN & Benz
7. Was kostet die Errichtung/Erhaltung einer Haltestelle?
30.000 € der Tiefbau einer Niederflurstelle, Aufbau zwischen 3000-12000 € (je nach Ausstattung) Tiefbau beim Tiefbauamt, Ausstattung macht die KVG; allerdings gehören denen nur ca. 100 Haltestellen, ca. 300 gehören der DSM→ Werbeagentur)
KVG reinigt selber, VVIP hatte letztes Jahr 40.000€ Vandalismusschäden
DSM hatte ca. 120.000 € Vandalismusschäden; alle 2 Jahre Renovierung der Haltestellen, zuletzt 60 Blechhütten, Kosten von 100.000€
Vandalismus ist das größte Problem.
8. Inwieweit ist der Betrieb des ÖPNV kostendeckend, gibt es alternative Möglichkeiten den Betrieb kostdeckend (effektiver) zu gestalten?

Wettbewerb erzeugt auch Probleme, z.B. die Frage ob Betriebshöfe auch mit Ausgeschrieben werden müssen. Kostendeckender ist nah an unmöglich, keine Alternativen in Sicht zur Förderung

ÖPNV ist so teuer weil er politisch so gut gewünscht wird in Kiel. Für die Zukunft soll versucht werden auch für Bauwerke Förderungen zu bekommen.

9. Welche positiven oder negativen Auswirkungen gibt es für den Bestand der Verkehrsinfrastruktur durch die Einführung des S-H - Tarifs?

Theoretisch darf es keine Verluste geben durch den SH-Tarif, aber es liegen noch keine Zahlen vor, da er nicht mal einen Monat eingeführt ist.

10. In welcher Position steht der VRK (über) zu den einzelnen Verkehrsunternehmen? Wie ist hier die Kompetenz- bzw. Zuständigkeitsverteilung zwischen dem VRK und den Unternehmen gestaltet?

Der VRK ist ein Tariffinanzierungsverbund, d.h. es werden vertragsgemäß nur die tarifbedingt anfallenden Mindereinnahmen auf die beteiligten Aufgabenträger (4 Gebietskörperschaften) aufgeteilt. Dies sind in Schleswig-Holstein generell die Kreise und kreisfreien Städte. Aufgeteilt werden momentan die Ausgleichs im Rahmen des VRK-Tarifs, künftig auch die des SH-Tarifs. Erstere werden nach einem festen Schlüssel wie folgt aufgeteilt: LH Kiel 45%, Kreis Plön 32,5%, Kreis Rendsburg-Eckernförde 22,5%. Für die SH-Tariflasten sind dagegen die tatsächlich festgestellten Fahrgastströme maßgebend, so dass die Aufteilung nur bei grenzüberschreitenden Verkehren durchgeführt werden wird. Ein Überordnungsverhältnis des VRK gegenüber den Unternehmen existiert nicht. Es herrscht Stimmengleichheit zwischen den Unternehmen und Aufgabenträgern. In der Praxis hat sich sowieso das Einvernehmlichkeitsprinzip herausgebildet.

11. In welchem Maße werden die Kosten bei z.B. grenzüberschreitenden Buslinien zwischen den Gemeinden umgelegt? Geschieht dies über einen bestimmten Kriterienschlüssel oder ist die Verteilung situationsabhängig?

Die Kostenaufteilung im VRK geschieht über einen Schlüssel, der leistungs- und nachfrageabhängig ist. Die 4 Gebietskörperschaften zahlen nach diesem Schlüssel ein. Die Summe wird je nach Leistung auf die 6 Verkehrsunternehmen im VRK rückverteilt. Eine zentrale Koordinationsstelle (ZAST) ist separat zuständig für die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen auf die beteiligten Unternehmen.

Anhang 5: Interview Bund der Steuerzahler 26.04.2005

Protokoll des Gesprächs am 26.04.2005 in Kiel mit Herrn Rainer Kersten, Geschäftsführer des Bundes der Steuerzahler Schleswig-Holstein

Ergebnisprotokoll

des Gesprächs mit Herrn Rainer Kersten, Geschäftsführer des Bundes der Steuerzahler Schleswig-Holstein e.V., am 26.05.2005 in Kiel

Fragenkatalog:

- Welche Vor- und Nachteile hat der Kommunale Finanzausgleich für eine Kommune? (Veränderungsvorschläge)
- Entspricht die Gewichtung der Faktoren, die die Höhe der Zuwendungen des Kommunalen Finanzausgleichs beeinflussen, den tatsächlichen Gegebenheiten in den Gemeinden? (angemessen)
- Entspricht die Gesamtsumme der Zuweisungen des Kommunalen Finanzausgleichs der Gesamtsumme der kommunalen Einzahlungen in dieses Ausgleichsinstrument?
- Wenn nein, wie hoch ist die Differenz und inwiefern ist sie gerechtfertigt (z.B. für Verwaltungsaufwand)
- Welche Schritte bei der Umverteilung ließen sich einsparen oder effizienter gestalten?
- Könnte das Instrument des Kommunalen Finanzausgleichs durch andere Mechanismen ersetzt oder ergänzt werden? (Konzepte)

Ergebnisse des Gesprächs:

Effizient:

- Kommunaler Finanzausgleich in Schleswig-Holstein ist nicht mehr durchschaubar, Gesamtmasse liegt aber fest
- Reformstau blockiert alles → vorrangig auf Wachstum ausgerichtet und nach den eigenen Interessen
- bestimmte Machtverhältnisse → kreisfreie Städte haben großen Einfluss auf die Ministerien → Gemeinde hat Einfluss auf die Landtagsabgeordneten
- Horizontaler Finanzausgleich (Land und Gemeinden) → Beziehungen sollten vereinfacht werden
- vertikaler Finanzausgleich belastet das System
- Problem: Volksvermögen muss unterhalten werden
- Investitionsstau muss abgebaut werden (akutes Problem)
- aus heutiger Sicht ist die Verteilung von Land über die Kreise und schließlich an die Gemeinden, Zwischenschritt der Kreise überflüssig, da heute bessere Gestaltung des Systems
- als Bürger hat man nur Einfluss auf die Gemeindepolitik
- kleine Strukturen mit geringerem finanziellen Aufwand müssen gestärkt werden
- Problem: totale Überreglementierung
- es liegt keine Studie vor zur Effizienz von Einnahmen- und Ausgabenseite des Kommunalen Finanzausgleichs → wichtig ist aber, dass sich die Ausgleichsmasse v.a. aus Landessteuern zusammensetzt, die laut dem Grundgesetz sowieso dem Land zustehen und nur auf der Ebene der Gemeinde erhoben werden
- bisher ist großer Kraftaufwand auf den unteren Ebenen notwendig, um Finanzierungsmöglichkeiten zu klären, bisher große Unkenntnis über Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten → Vereinfachung des Systems

Ausgeglichen:

- das Finanzausgleichsgesetz Schleswig-Holstein (FAG SH) versucht Diskrepanzen auszugleichen
- Stadt Kiel erhält schon bestimmte Zuweisungen, aufgrund ihrer Funktion als Landeshauptstadt, Oberzentrum und ihrem Finanzbedarf
- Anteil der Gewerbesteuer als Einnahmequelle der Kommune wird immer weniger, Einkommenssteuer wird immer wichtiger (15 % der Einkommenssteuer verbleiben in der Gemeinde)
- Einkommenssteuereinnahmen sind abhängig von Wanderungsbewegungen
- die Städte haben es versäumt, durch ihre Bauleitplanung ein attraktives Wohnangebot für die Bevölkerung bereit zu stellen (Abwanderung ins Umland), Städte versuchen dies wieder aufzuholen
- Vorstellung: alles auf „Null“ stellen, daraufhin gleiche Verteilung → heutiges System nicht mehr zu durchschauen und durch alte Festsetzungen findet ein verzerrter Ausgleich statt
- Problem: das Beste für die Gemeinde herausholen → persönliche Interessen ausschlaggebend für Festsetzungen und Verteilungsschlüssel
- es geht jeder Gemeinde schlecht (subjektive Sichtweise)
- Vorstellung von Gerechtigkeit: die Pflichtaufgaben, die das Land den Gemeinden auferlegt, müssen finanzierbar sein ansonsten Pflichtaufgaben reduzieren, wenn keine finanziellen Mittel vorhanden sind
- die Kreise müssen bestimmte Aufgaben als unterste Landesbehörde erfüllen z.B. Schulaufsicht, Veterinäramt (Landesgesetze), Finanzierung erfolgt aber aus der Kreisumlage → wenn die Länder Gesetze erlassen, muss das Land die Umsetzung auch finanzieren → klare Aufgaben- und Finanzzuweisung

Angepasst:

- es wird keine Verbindung zwischen Kommunalem Finanzausgleich und Verkehr gesehen (fehlende Bindung)
- unterschiedliche Bewertung des Kommunalen Finanzausgleichs der Kommunen in Abhängigkeit von der Gemeindegröße
- Trend beim Land mehr Zweckzuweisungen zu geben → „Rolle des Gönners“, „pressewirksame Zuweisungen“
- Landesinteresse → Stellensicherung, Stärkung der bestehenden Machtgeflechte, persönliches Interesse
- Sonderbedarfszuweisungen → Vorlage der genauen Pläne beim Land, nur für Einzelprojekte, dabei fast ausschließlich für Neubaumaßnahmen, da sich diese immer besser vermarkten lassen
- das Land prüft die Anträge und die Verwendungsnachweise (unterschiedl. Fachrichtlinien)
- § 24 Finanzausgleichsgesetz: Zuschüsse zu den Straßenbaulasten (Gemeindestraßen → Verteilung nach bestimmten Schlüsseln), Kreise und kreisfreie Städte bekommen pro km finanzielle Mittel für die Instandhaltung, nicht abgerufene Mittel gehen in den Neubau
- Erhebung von Anliegerbeiträgen → große Scheu der Gemeinde, diese zu erheben, da Widerstand der Bevölkerung zu erwarten ist

177 F-Projekt 11 - Verkehrssystem Kiel: Fit für die Zukunft?!

Abschlussbericht

- in den Erschließungsbeiträgen von Neubaugebieten sind Abschreibungen enthalten, die als Rücklage für Erhaltungsmaßnahmen dienen, in den Bestandsgebieten gibt es nichts in dieser Richtung → fehlender Kapitalstock

Anhang 6: Interview Kämmerei Kiel 26.04.2005

Protokoll des Gesprächs am 26.04.2005 in Kiel mit Herr Brünger, Kämmerer der Stadt Kiel

Ergebnisprotokoll

des Gesprächs mit Herrn Brünger, Kämmerer der Stadt Kiel, am 26.04.2005 in Kiel

Einnahmen der Stadt Kiel

- Die Einnahmen der Stadt Kiel findet man im Haushaltsplan der Stadt Kiel auf Seite 450, unter den Nummern 0410, 0411, 0610
- Die Stadt Kiel ist stark auf die Zuweisungen aus dem Kommunalen Finanzausgleich angewiesen → Abhängigkeit
- Andere wichtige Einnahmen sind die Gemeindesteuer und die Grundsteuer B.
- Bei den Gewerbesteuern kann die Kommune den Hebesatz eigenständig festlegen, aber ein zu hoher Satz schreckt Firmen ab
- Es wurde auch mal angedacht, den Hebesatz der Einkommensteuer von den Kommunen festlegen zu lassen, aber so wären die Umlandgemeinden im Vorteil, weil diese weniger finanzielle Mittel benötigen, und so den Hebesatz geringer halten können, als die Zentralen Orte.
- Über die Finanzsituation ist die Stadt natürlich nicht zufrieden

Probleme durch die Stadt-Umland-Wanderung

- Es herrschen ständig Diskussionen über die Beteiligung des Umlandes an z.B. den Kosten für das Theater, die Zuweisungen aus dem Kommunalen Finanzausgleich für die zentralörtlichen Funktionen reicht bei weitem nicht aus.
- Bei veränderten Situationen dauert es meistens etwa zwei Jahre bis darauf die Zuweisungen des Kommunalen Finanzausgleichs angepasst werden.
- Es ist für Kiel ein erheblicher Nachteil, dass die Einwohnerzahl ständig abnimmt (um ca. 3000 pro Jahr)
- Dies bedeutet 600 bis 700 Euro Verlust an Einnahmen pro Jahr pro Einwohner.
- Aber: die Leistungen der Kommunen bleiben identisch.
- Jede Abwanderung in das Umland hat also erhebliche Nachteile für Kiel.

Zuweisungen aus dem Kommunalen Finanzausgleich

- Kiel hat berechnet, dass sie 22,3 Millionen an Zuweisungen aus dem Umland für zentralörtliche Funktionen benötigen, sie bekamen Zuweisungen von 16,5 Millionen im Jahr 2004.
- Es ist schwer für die Stadt nachzuvollziehen, wie sich die allgemeinen Zuweisungen vom Kommunalen Finanzausgleich zusammensetzen und welche Bereiche in welcher Höhe Berücksichtigung finden → das System ist zu kompliziert
- Aber die Stadt Kiel stellt das Grundprinzip des Kommunalen Finanzausgleichs und das FAG nicht in Frage.
- Zweckzuweisungen werden meistens nur auf Grund von politischen Entscheidungen getroffen.

- Es wäre von Vorteil, dass die Anzahlen an Zweckzuweisungen zurückgehen würden, dann hätten die Kommunen mehr Entscheidungsfreiheit
- Der Eigenanteil für bestimmte Maßnahmen schwankt ständig (zwischen 10 bis 20%) , genau wie die Höhe der Zuwendungen → Verschiebungen sind nicht vorhersehbar
- Zudem sollte die Einwohnerzahl nicht ein so starkes Gewicht bekommen, sondern die Funktionen der Stadt höher gewichtet werden.
- Es wäre von Vorteil, wenn die genaue Kostenbeteiligung mit dem Umland besser geregelt wäre.

Kooperation mit dem Umland

- Die Kooperation mit dem Umland müsste verstärkt werden.
- Dieses wird in Zeiten der Schlechterstellung der Kommunen immer wichtiger, man wird dann gezwungen, zusammen zu arbeiten, dies kann aber politisch nicht umgesetzt werden.
- Die Kooperationsfreudigkeit steigt aber nach subjektiven Meinungen an.
- Wenn Kiel kreisangehörig wäre, gebe es ggf. Einsparungen bei den Verwaltungskosten durch die Kreisumlage.

Fördergelder

- Für Investitionen gibt es genug Fördertöpfe, aber wer zuerst da ist, bekommt diese auch.
- Für Straßenbauten gibt es jedes Jahr Fördergelder.
- Aber es muss ein Verwendungsnachweis vorgelegt werden.
- Im Investitionsplan des Haushaltsplanes für einige Straßen Fördermittel aufgelistet.
- In Schleswig-Holstein gibt es kein Haushaltssicherungskonzept.

Andere Finanzierungsmöglichkeiten

- Benutzergebühren im Bereich der Straßeninfrastruktur wären gut, aber praktisch nicht umsetzbar.
- Das System des PPP wird in Kiel bereits im Schulbereich angewendet.
- Crossboarder-Leasing wurde in Kiel nicht praktiziert.
- Privatisierung soll aber in Zukunft eine größere Bedeutung einnehmen.
- Aber die Verkehrsinfrastruktur wurde bisher nicht privatisiert.

Anhang 7: Fragebogen Zentren

Fragebogen: Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit von Zentren

Fragebogen: Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit von Zentren

1. Aus welchem Anlass sind Sie heute hierher gekommen?

2. Verbinden Sie diesen Anlass mit anderen Tätigkeiten?

Ja, und zwar _____ Nein

3. Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hierher gekommen?

- Pkw als Fahrer
- Pkw als Mitfahrer
- zu Fuß
- Fahrrad
- Moped/Motorrad
- ÖPNV

4. Benutzen Sie auch andere Verkehrsmittel, um zu diesem Zentrum zu gelangen? Wenn ja, welche?

zu Fuß Fahrrad Moped/Motorrad ÖPNV PKW

5. Wie zufrieden sind Sie mit der Erreichbarkeit dieses Zentrums?

1 2 3 4 5 6

6. Wie oft besuchen Sie dieses Einkaufszentrum?

7. Welche Bedeutung hat dieses Zentrum für Ihre Einkäufe im Vergleich zu anderen Einkaufsmöglichkeiten?

Ich kaufe fast alles hier ein
 häufig hier ein
 selten hier ein
 fast nie hier ein

8. Warum hat dieses Zentrum die angegebene Bedeutung?

9. Wie zufrieden sind Sie mit diesem Zentrum insgesamt?

1 2 3 4 5 6

10. Was würden Sie hier verbessern? Was fehlt Ihnen hier?

11. Wie zufrieden sind Sie mit diesem Zentrum in den folgenden Punkten?

- a) Angebot / Auswahl
 1 2 3 4 5 6
- b) Übersichtlichkeit
 1 2 3 4 5 6
- c) Einkaufsatmosphäre
 1 2 3 4 5 6
- d) Preisniveau
 1 2 3 4 5 6
- e) Erreichbarkeit
 1 2 3 4 5 6
- f) Parksituation
 1 2 3 4 5 6
- g) Aufenthaltsqualität
 1 2 3 4 5 6
- h) Sicherheit
 1 2 3 4 5 6

12. Wo kaufen Sie Güter des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittel)?

- in der Nähe des Wohnorts in einem anderen Stadtteil
 außerhalb Kiels in der Innenstadt

Wo genau (Stadtteil)? _____

13. Wo kaufen Sie Güter des langfristigen Bedarfs (z.B. Bekleidung)?

- in der Nähe des Wohnorts in einem anderen Stadtteil
 außerhalb Kiels in der Innenstadt

Wo genau (Stadtteil)? _____

14. Wohnen Sie in Kiel? Wenn ja, in welchem Stadtteil? _____

Wenn nein, in welcher Gemeinde? _____

14. Ist in Ihrem Haushalt ein PKW vorhanden? ja nein

Würde Ihnen heute ein Pkw zur Verfügung stehen? ja nein

15. Beruf Teilzeiterwerbstätig Schüler/Student nicht-erwerbstätig
 Vollzeiterwerbstätig Rentner Sonstige

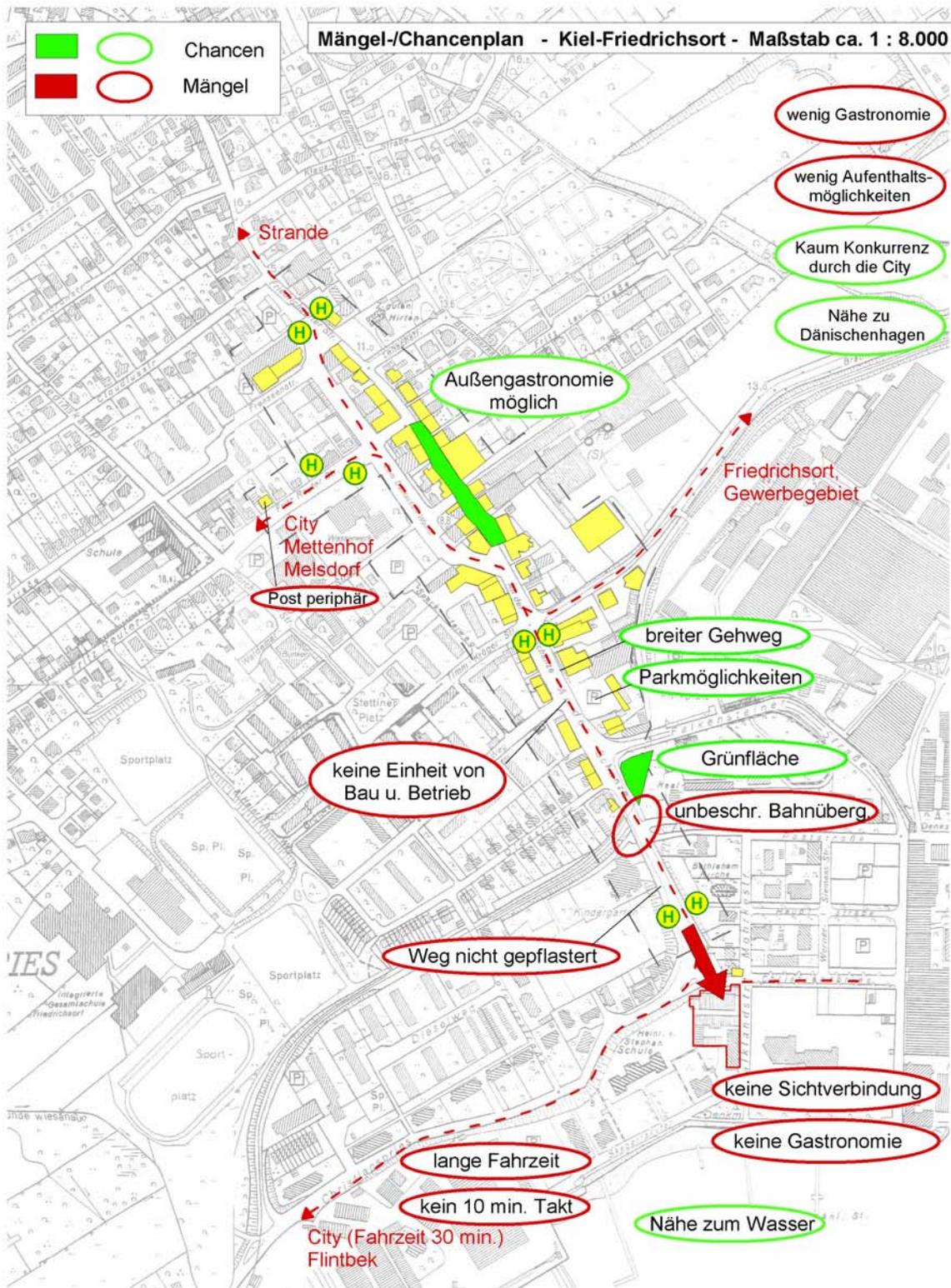
16. Geburtsjahr: _____

17. Geschlecht m w

Anhang 8: Mängel-Chancen-Plan Friedrichsort

Mängel-Chancen-Plan Friedrichsort

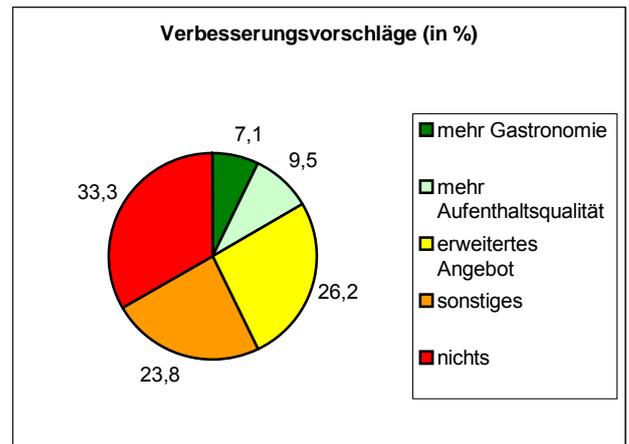
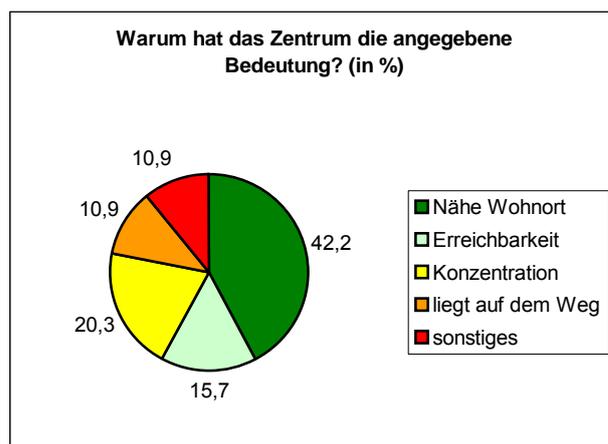
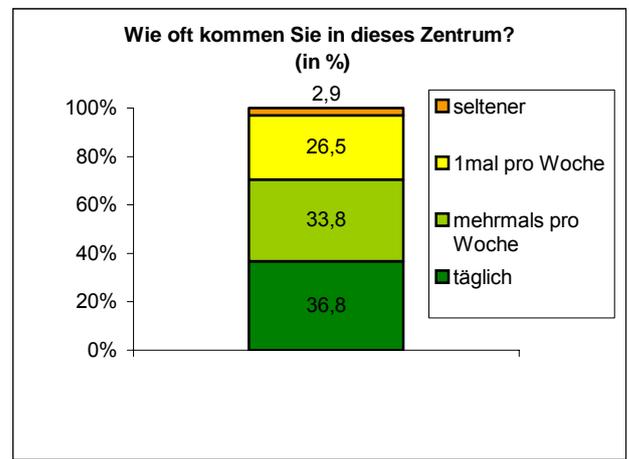
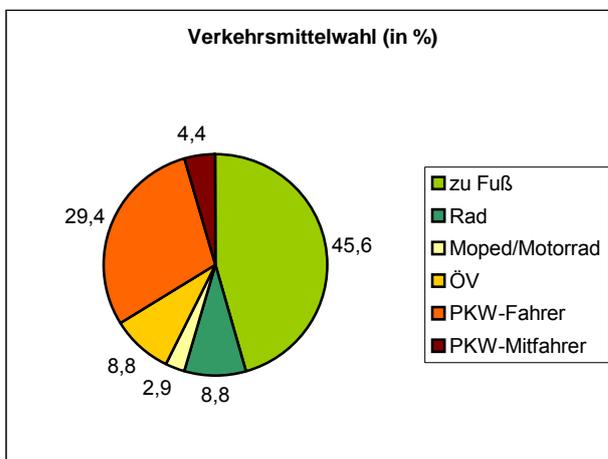
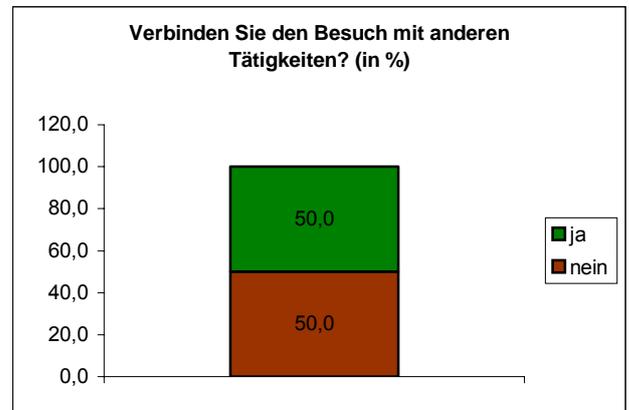
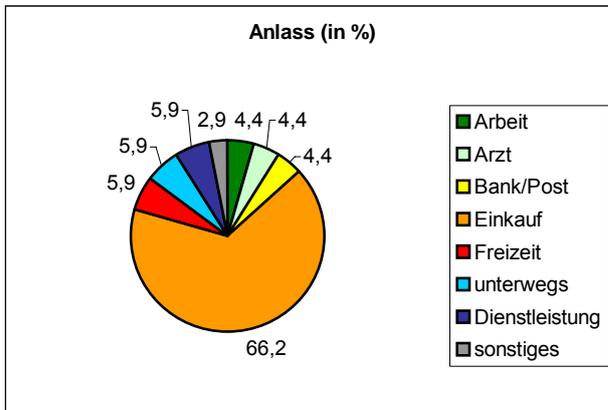
Mängel-Chancen-Plan Friedrichsort

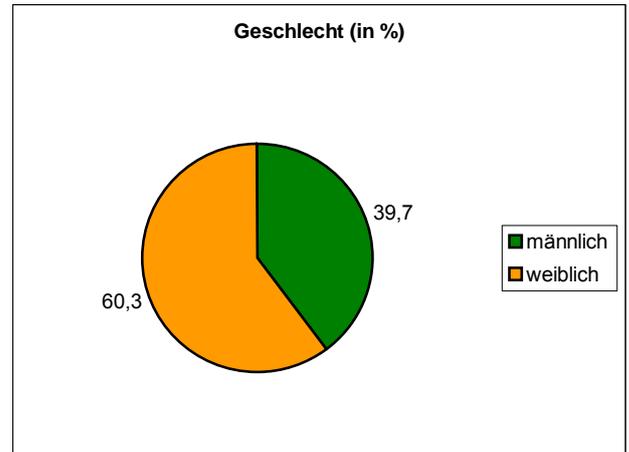
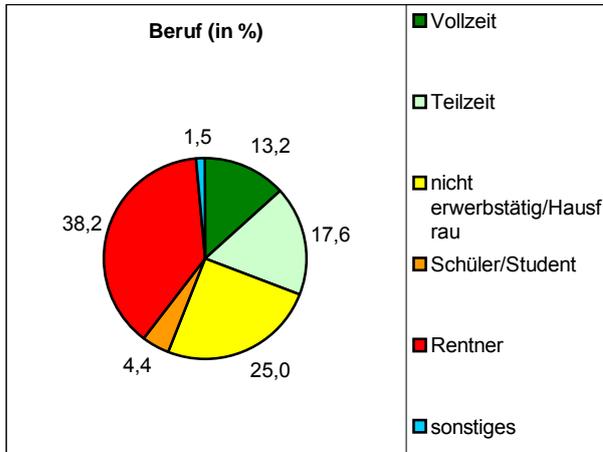


Anhang 9: Auswertung Friedrichsort

Auswertung Passantenbefragung Friedrichsort

Ergebnisse der Passantenbefragung in Kiel-Friedrichsort





Wo kaufen Sie Güter des tägl. Bedarfs?

	eigener Stadtteil	anderer Stadtteil	Innenstadt	außerhalb Kiels
Friedrichsort	36	3	2	3
Schilksee	0	1	1	4
Pries	3	0	0	0
Holtenau	1	1	0	0
Suchsdorf	1	2	0	0
außerhalb Kiels	3	5	0	2
Gesamt	44	12	3	9

Wo kaufen Sie Güter des langfr. Bedarfs?

	eigener Stadtteil	anderer Stadtteil	Innenstadt	außerhalb Kiels
Friedrichsort	7	2	29	5
Schilksee	0	0	5	1
Pries	0	0	3	0
Holtenau	0	0	2	0
Suchsdorf	1	1	0	0
außerhalb Kiels	0	3	7	0
Gesamt	8	6	46	6

Anlass und Verkehrsmittelwahl

	zu Fuß	Rad	Moped/Motorrad	ÖV	PKW-F	PKW-Mitf
Arbeit	0	0	0	0	3	0
Arzt	1	0	0	0	2	0
Einkauf	20	6	0	5	11	3
Freizeit	4	0	0	0	0	0
unterwegs	3	0	0	0	1	0
Dienstleistung	2	0	2	1	2	0
sonstiges	1	0	0	0	1	0
Gesamt	31	6	2	6	20	3

Alter und Verkehrsmittelwahl

	zu Fuß	Rad	Moped/Motorrad	ÖV	PKW-F	PKW-Mitf
0-15	0	0	0	0	0	0
16-25	0	0	0	0	3	0
26-45	9	2	0	0	7	0
46-65	10	4	2	1	4	2
66+	11	0	0	4	6	1
Gesamt	30	6	2	5	20	3

Alter und Zufriedenheit Erreichbarkeit

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend
0-15	0	0	0	0
16-25	0	2	1	0
26-45	2	10	6	0
46-65	5	11	6	1
66+	12	6	3	1
Gesamt	19	29	16	2

Alter und Zufriedenheit insgesamt

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend
0-15	0	0	0	0
16-25	0	2	1	0
26-45	4	10	3	0
46-65	2	15	3	0
66+	4	9	8	1
Gesamt	10	36	15	1

Alter und täglicher Bedarf

	eigener Stadtteil	anderer Stadtteil	Innenstadt	außerhalb Kiels
0-15	0	0	0	0
16-25	1	2	0	0
26-45	13	5	0	0
46-65	13	2	2	6
66+	15	3	1	3
Gesamt	42	12	3	9

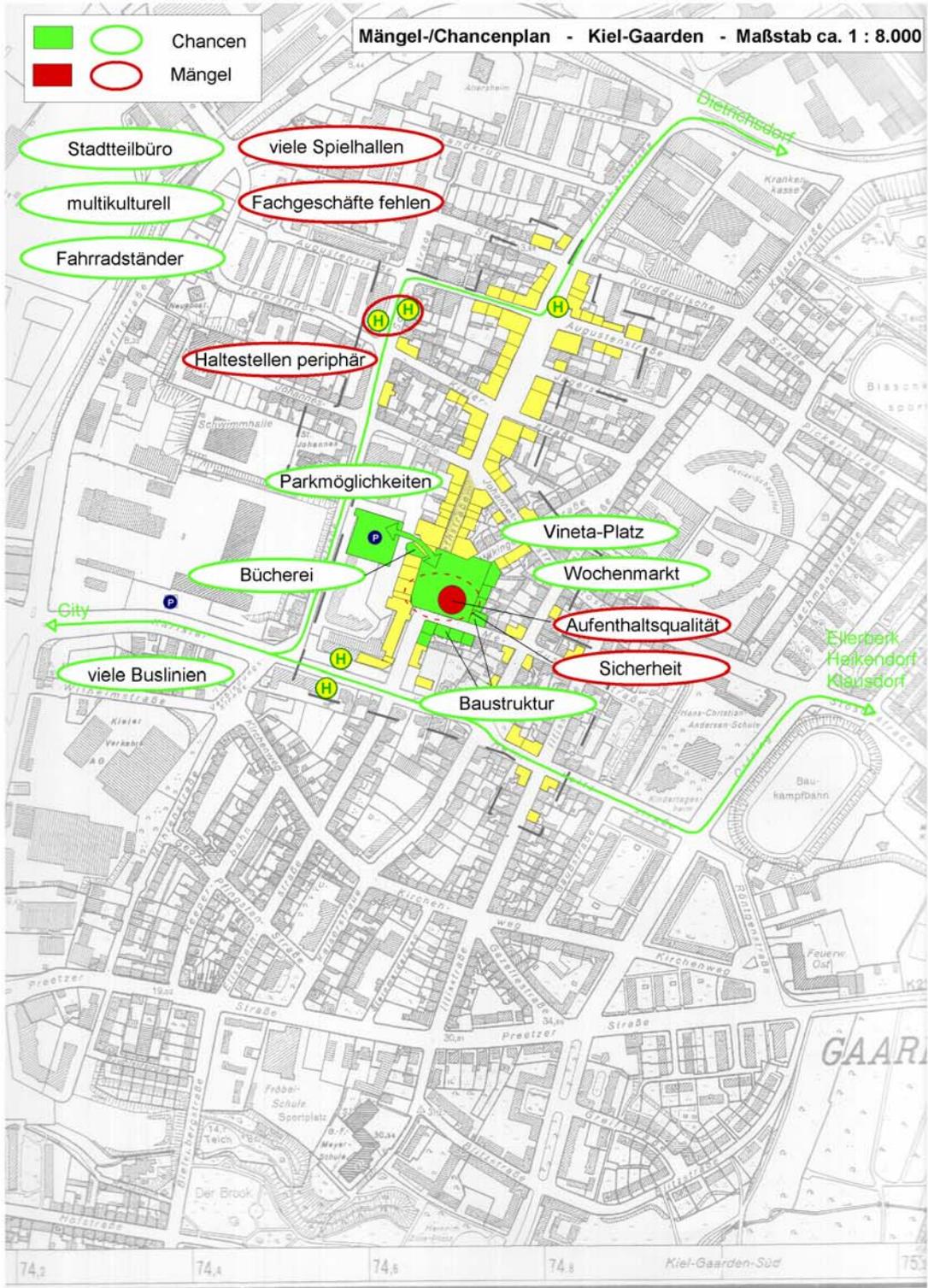
Alter und langfristiger Bedarf

	eigener Stadtteil	anderer Stadtteil	Innenstadt	außerhalb Kiels
0-15	0	0	0	0
16-25	0	0	1	2
26-45	3	1	12	1
46-65	1	3	18	0
66+	4	2	13	3
Gesamt	8	6	44	6

Anhang 10: Mängel-Chancen-Plan Gaarden

Mängel-Chancen-Plan Gaarden

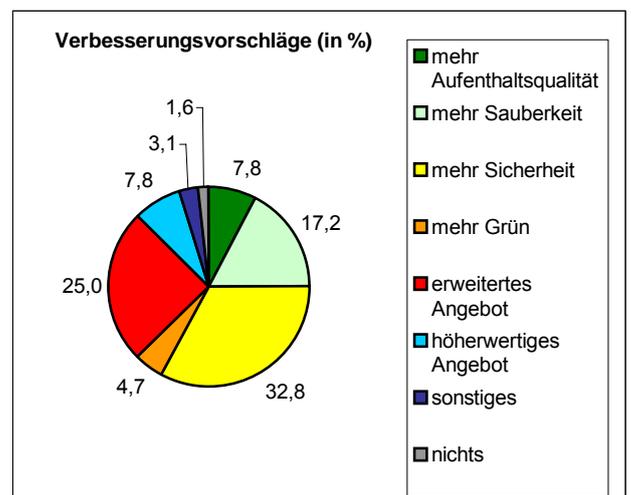
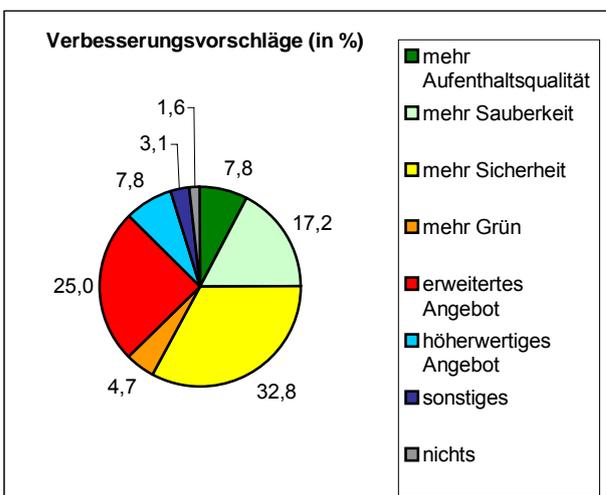
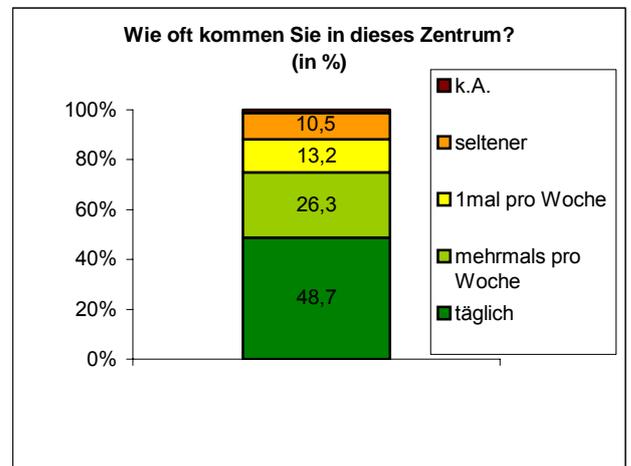
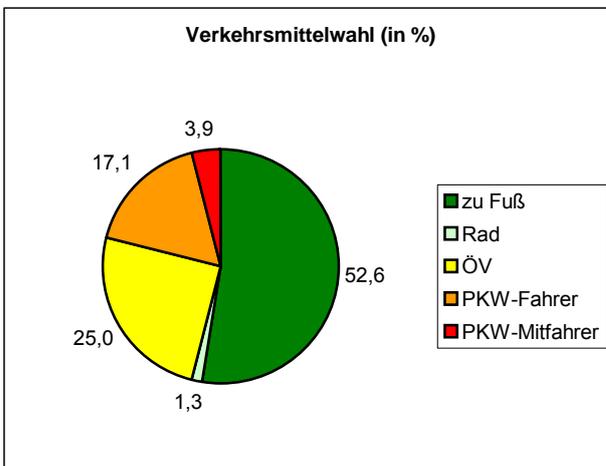
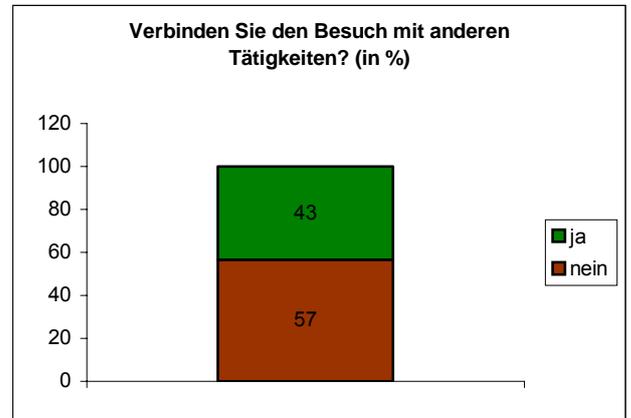
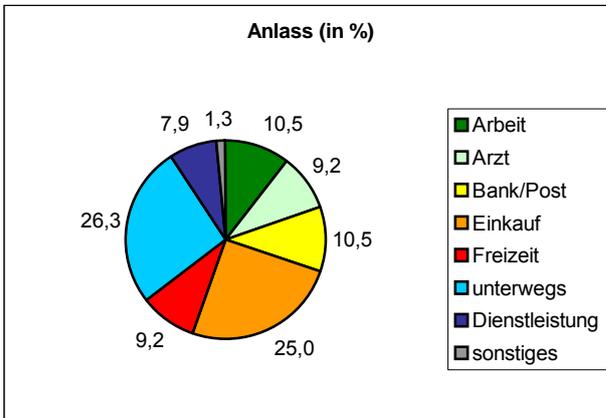
Mängel-Chancen-Plan Gaarden

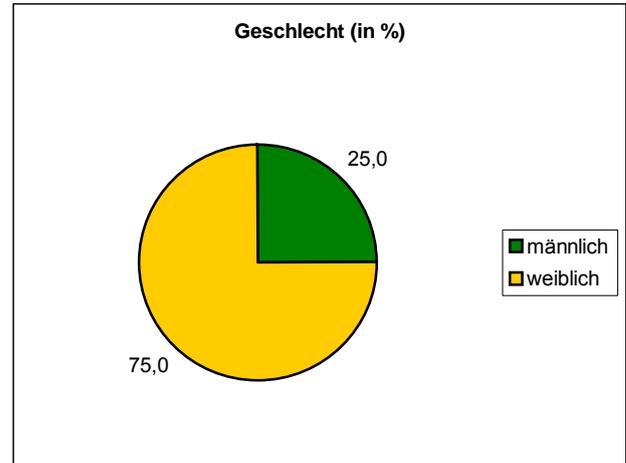
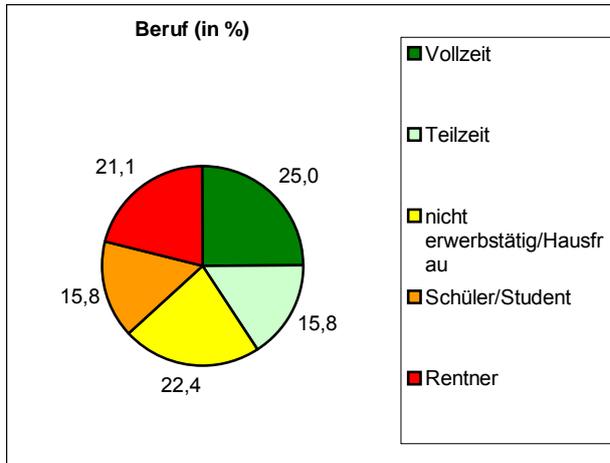


Anhang 11:Auswertung Gaarden

Auswertung Passantenbefragung Gaarden

Ergebnisse der Passantenbefragung in Kiel-Gaarden





Wo kaufen Sie Güter des tägl. Bedarfs?

	eigener Stadtteil	anderer Stadtteil	Innenstadt	außerhalb Kiels
Schilksee	0	1	0	0
Pries	0	1	0	0
Holtenau	0	1	0	0
Wik	1	1	0	0
Projensdorf	1	0	0	0
Mettenhof	1	0	0	0
Gaarden	46	3	2	1
Wellsee	2	1	0	0
Elmschenhagen	3	0	1	0
Ellerbeck	2	1	0	0
Wellingdorf	1	0	0	0
Neum.-Dietrichsdorf	2	0	0	0
City	0	0	1	0
außerhalb Kiels	0	1	0	2
Gesamt	59	10	4	3

Wo kaufen Sie Güter des langfr. Bedarfs?

	eigener Stadtteil	Innenstadt	außerhalb Kiels
Schilksee	0	1	0
Pries	0	1	0
Holtenau	0	1	0
Wik	0	2	0
Projensdorf	0	1	0
Mettenhof	0	1	0
Gaarden	2	47	2
Wellsee	0	3	0
Elmschenhagen	0	3	1
Ellerbeck	0	3	0
Neum.-Dietrichsdorf	0	0	2
City	0	1	0
außerhalb Kiels	0	2	1
Gesamt	2	66	6

Anlass und Verkehrsmittelwahl

	zu Fuß	Rad	ÖV	PKW-F	PKW-Mitf
Arbeit	1	1	2	4	0
Arzt	4	0	2	1	0
Bank/Post	5	0	0	3	0
Einkauf	13	0	3	1	2
Freizeit	1	0	5	1	0
unterwegs	14	0	4	1	1
Dienstleistung	1	0	3	2	0
sonstiges	1	0	0	0	0
Gesamt	40	1	19	13	3

Alter und Verkehrsmittelwahl

	zu Fuß	Rad	ÖV	PKW-F	PKW-Mitf
0-15	2	0	1	0	0
16-25	14	0	3	1	1
26-45	10	1	5	4	1
46-65	8	0	5	6	1
66+	6	0	5	2	0
Gesamt	40	1	19	13	3

Alter und Zufriedenheit Erreichbarkeit

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend
0-15	0	2	1	0
16-25	5	10	2	2
26-45	5	12	3	1
46-65	3	12	4	0
66+	3	8	2	0
Gesamt	16	44	12	3

Alter und Zufriedenheit insgesamt

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend
0-15	0	1	1	1	0	0
16-25	0	4	6	4	3	2
26-45	0	4	6	6	1	4
46-65	0	2	5	4	6	2
66+	1	3	2	3	1	3
Gesamt	1	14	20	18	11	11

Alter und täglicher Bedarf

	eigener Stadtteil	anderer Stadtteil	Innenstadt	außerhalb Kiels
0-15	3	0	0	0
16-25	16	0	2	1
26-45	16	3	1	1
46-65	15	3	1	1
66+	9	4	0	0
Gesamt	59	10	4	3

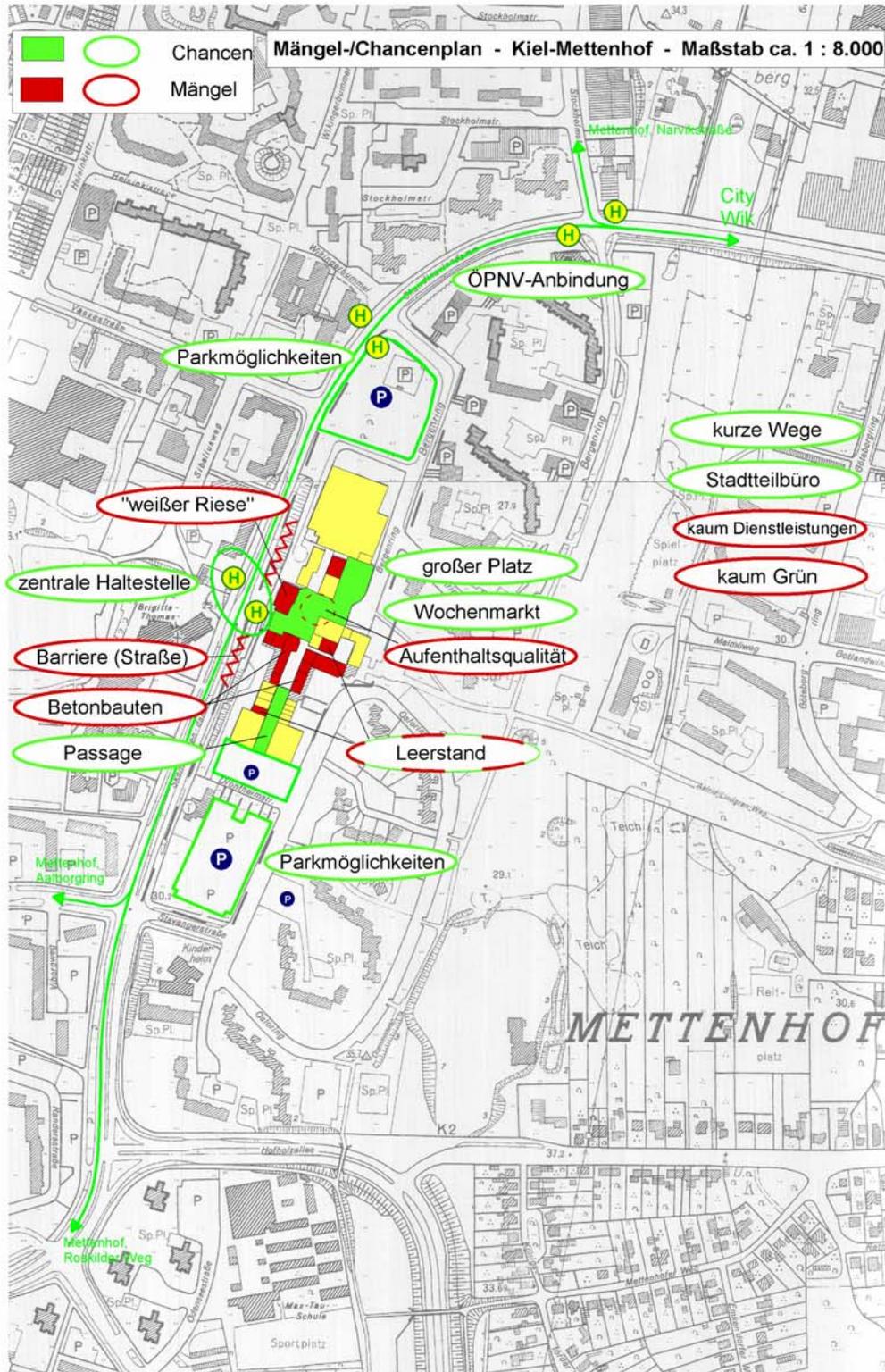
Alter und langfristiger Bedarf

	eigener Stadtteil	Innenstadt	Innenstadt	außerhalb Kiels
0-15	0	3	0	3
16-25	1	17	1	19
26-45	0	20	1	21
46-65	1	15	4	20
66+	0	11	0	11
Gesamt	2	66	6	74

Anhang 12: Mängel-Chancen-Plan Mettenhof

Mängel-Chancen-Plan Mettenhof

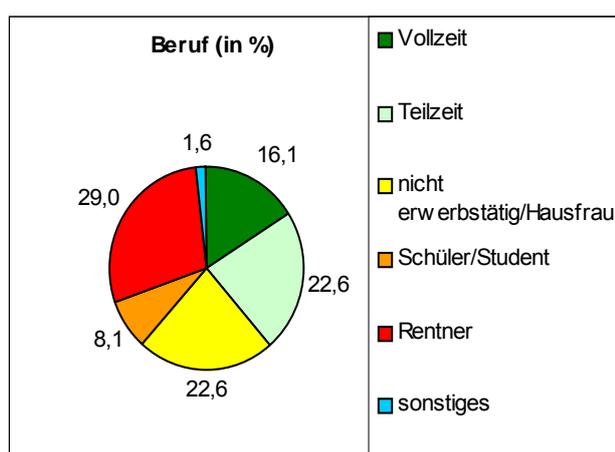
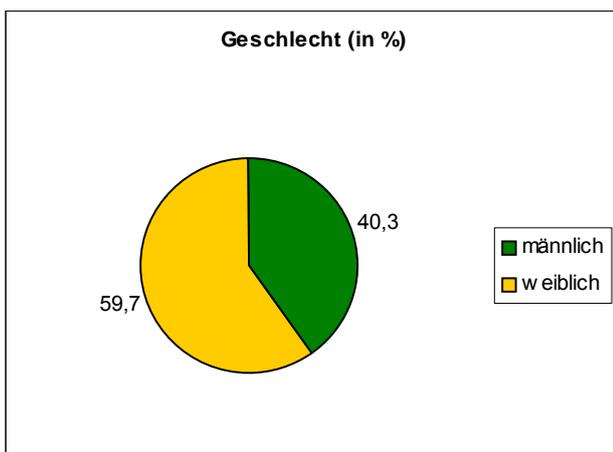
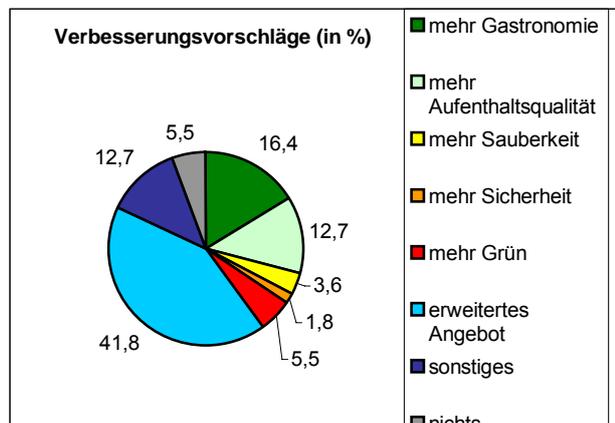
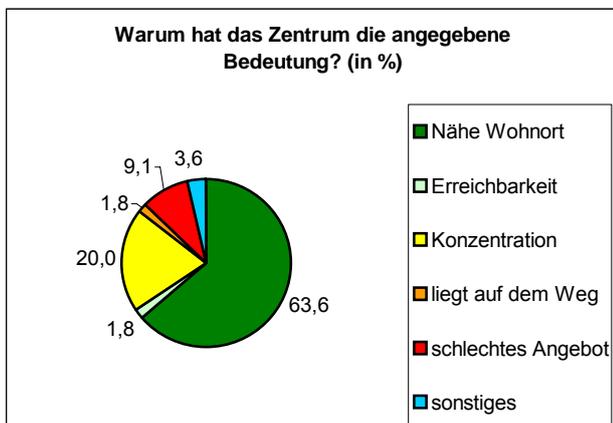
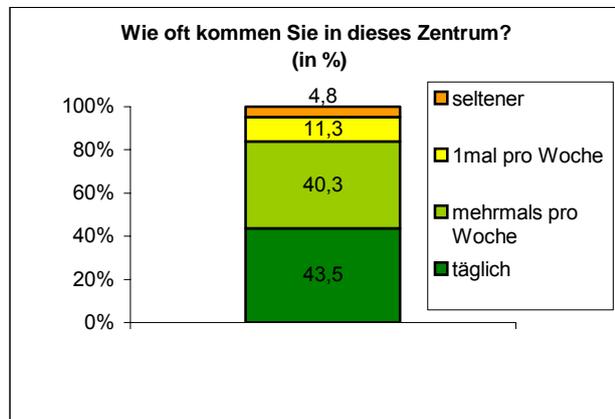
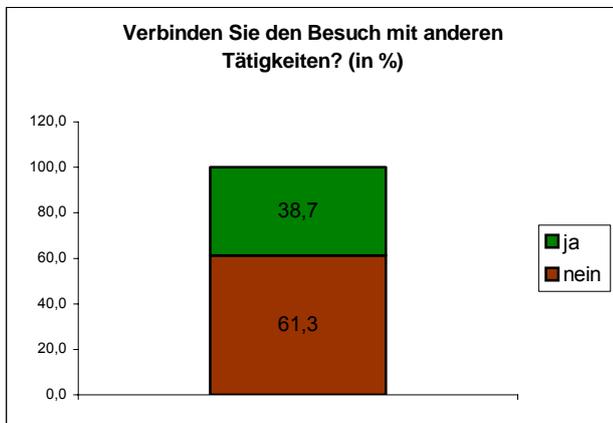
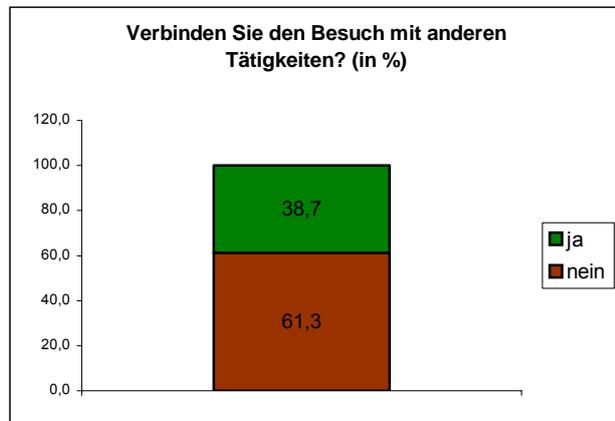
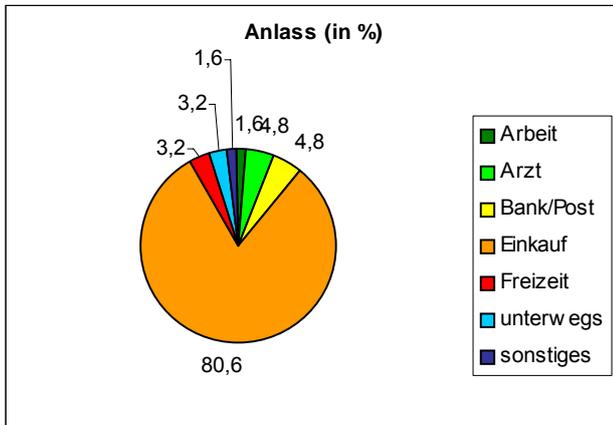
Mängel-Chancen-Plan Mettenhof



Anhang 13: Auswertung Mettenhof

Auswertung Passantenbefragung Mettenhof

Ergebnisse der Passantenbefragung in Kiel-Mettenhof



Wo kaufen Sie Güter des tägl. Bedarfs?

	eigener Stadtteil	anderer Stadtteil	Innenstadt	außerhalb Kiels
Wik	1	0	0	0
Mettenhof	48	1	1	1
Russee	1	0	0	0
Elmschenhagen	0	1	0	0
Wellingdorf	1	0	0	0
City	1	1	0	0
außerhalb Kiels	0	1	0	0
Gesamt	51	4	1	1

Wo kaufen Sie Güter des langfr. Bedarfs?

	eigener Stadtteil	Innenstadt	außerhalb Kiels
Mettenhof	2	5	7
Wellingdorf	0	1	1
Gesamt	2	6	8

Anlass und Verkehrsmittelwahl

	zu Fuß	Rad	Moped/Motorrad	ÖV	PKW-F
Arbeit	1	0	0	0	0
Arzt	1	0	0	0	2
Bank/Post	1	0	0	2	0
Einkauf	28	4	1	4	13
Freizeit	1	0	0	0	1
unterwegs	2	0	0	0	0
sonstiges	0	0	0	0	1
Gesamt	34	4	1	6	17

Alter und Verkehrsmittelwahl

	zu Fuß	Rad	Moped/Motorrad	ÖV	PKW-F
0-15	2	0	0	0	0
16-25	6	0	0	1	0
26-45	5	0	0	1	3
46-65	15	4	1	3	11
66+	4	0	0	1	3
Gesamt	31	6	2	6	20

Alter und Zufriedenheit Erreichbarkeit

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft
0-15	1	1	0	0	0
16-25	1	3	2	0	1
26-45	5	3	1	0	0
46-65	19	12	2	1	0
66+	4	3	1	0	0
Gesamt	31	22	6	1	1

Alter und Zufriedenheit insgesamt

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend
0-15	0	1	0	1	0	0
16-25	0	4	2	0	1	0
26-45	0	6	2	0	1	0
46-65	8	8	11	6	1	0
66+	1	3	3	0	0	1
Gesamt	9	22	18	7	3	1

Alter und täglicher Bedarf

	eigener Stadtteil	anderer Stadtteil	Innenstadt	außerhalb Kiels
0-15	2	0	0	0
16-25	7	0	0	0
26-45	8	0	1	0

Alter und langfristiger Bedarf

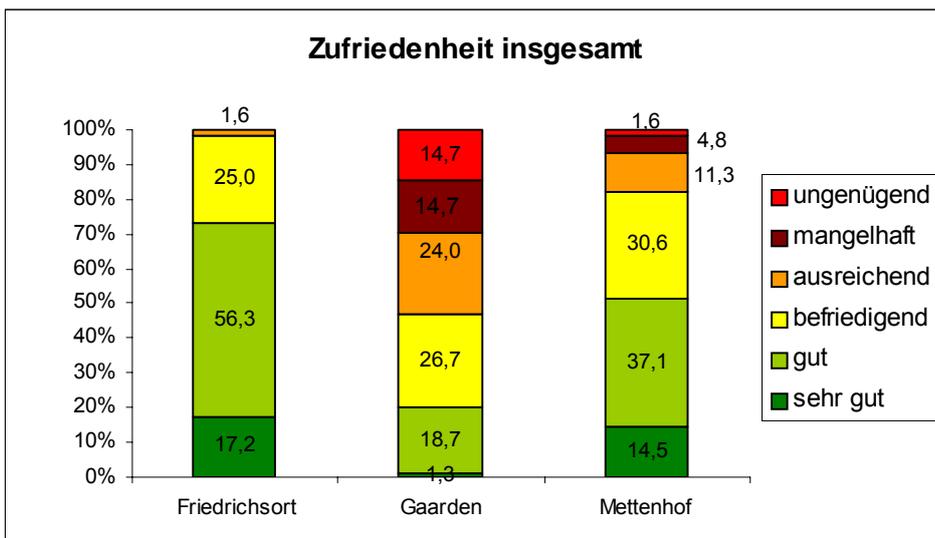
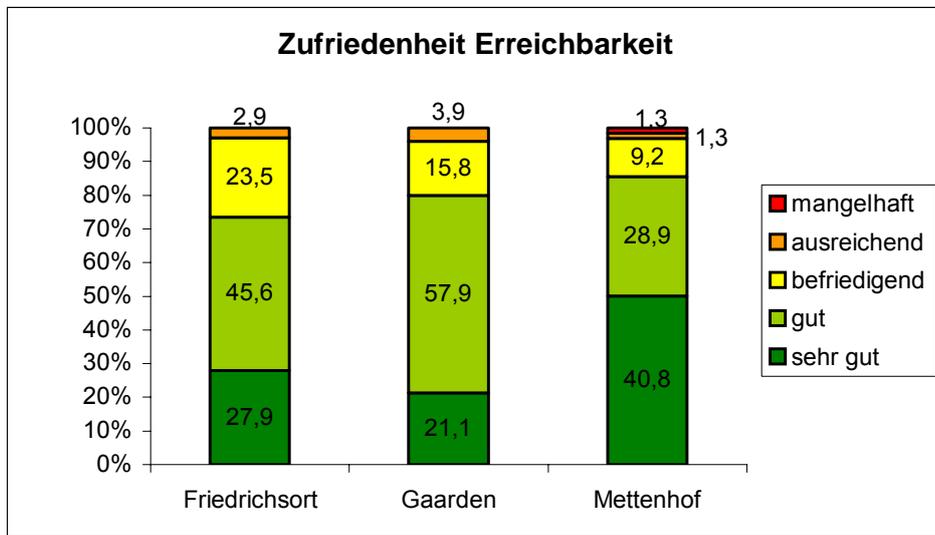
	eigener Stadtteil	anderer Stadtteil	Innenstadt	außerhalb Kiels
0-15	1	0	1	0
16-25	0	0	6	1
26-45	2	0	6	1

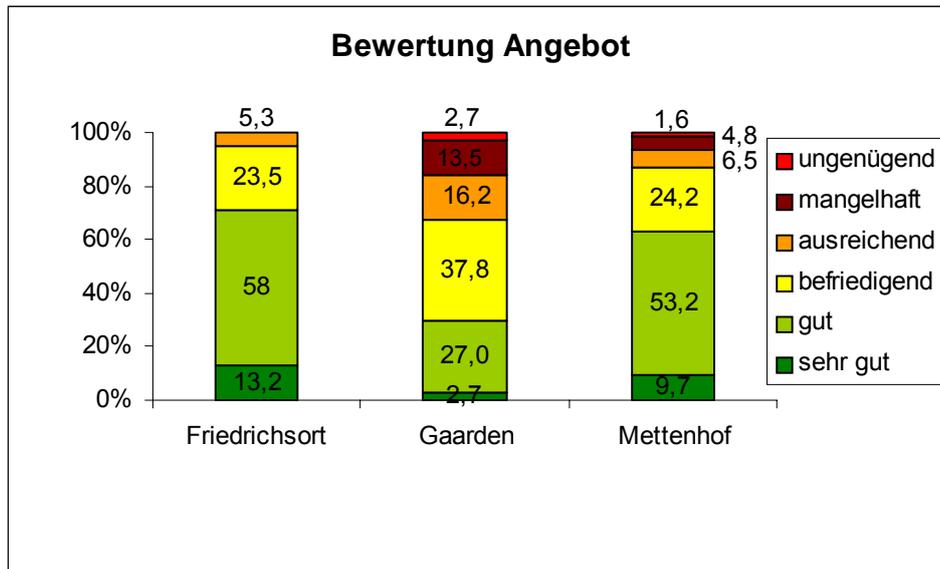
46-65	28	2	0	3	46-65	5	1	22	5
66+	7	1	0	0	66+	1	0	6	1
Gesamt	52	3	1	3	Gesamt	9	1	41	8

Anhang 14: Vergleich der Auswertungen

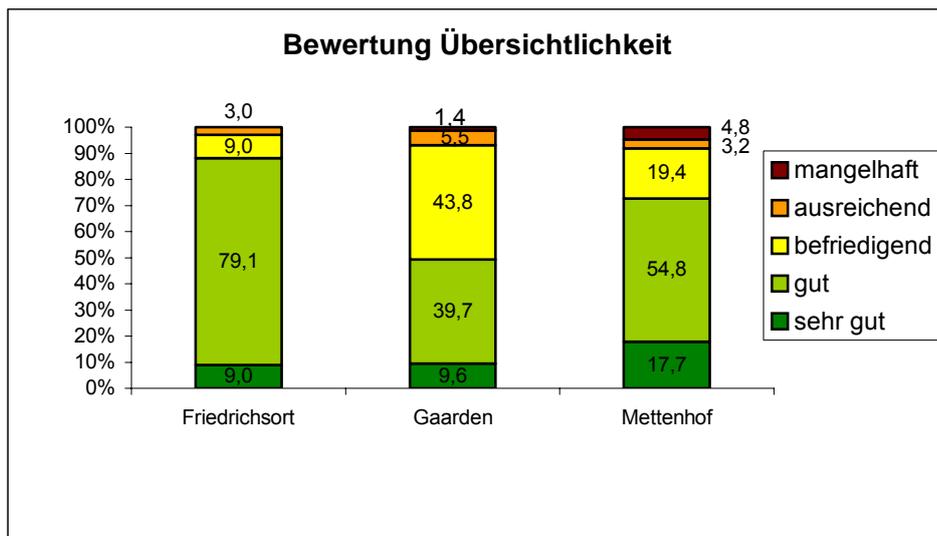
Vergleich der Auswertungen

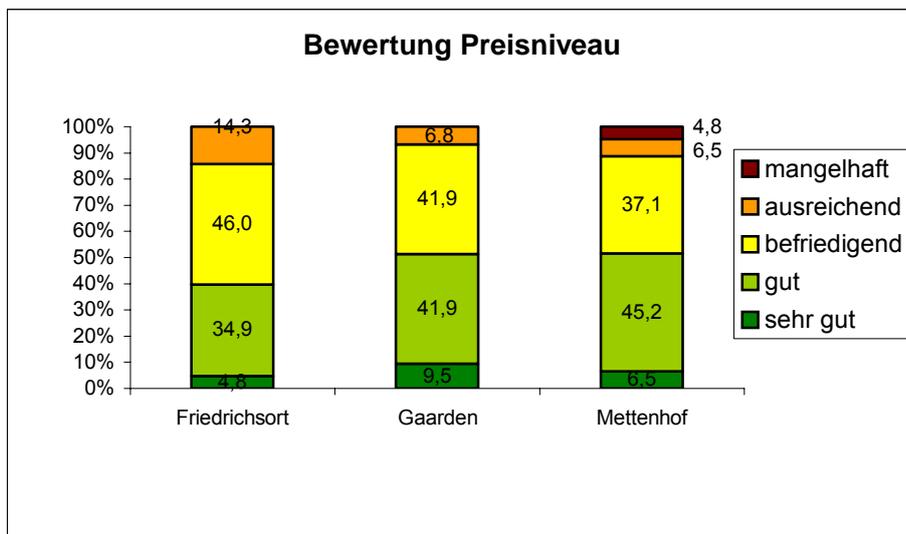
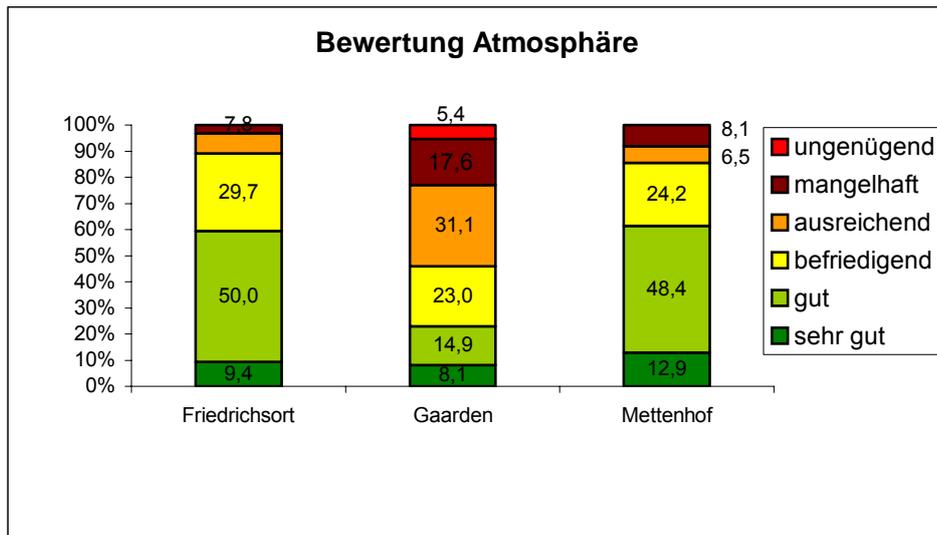
Ergebnisse der Passantenbefragung (Angaben in %)

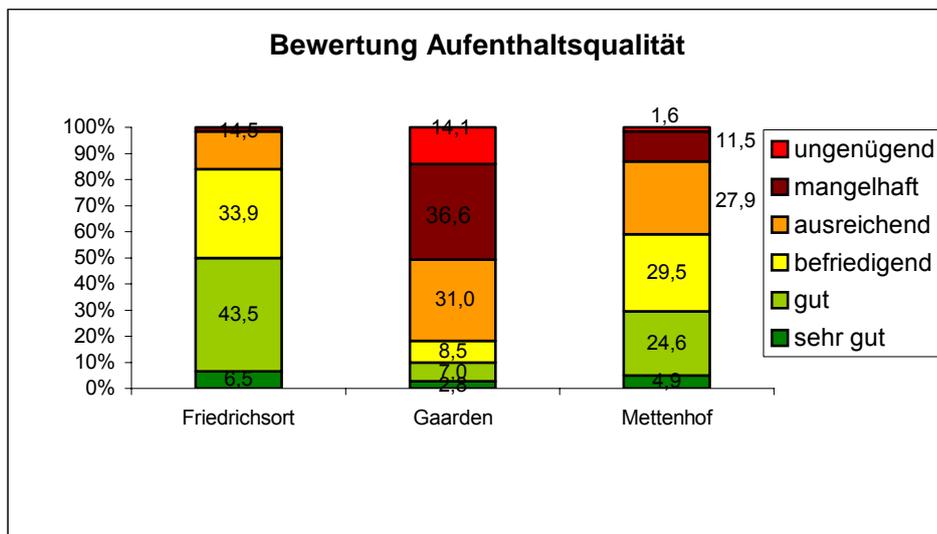
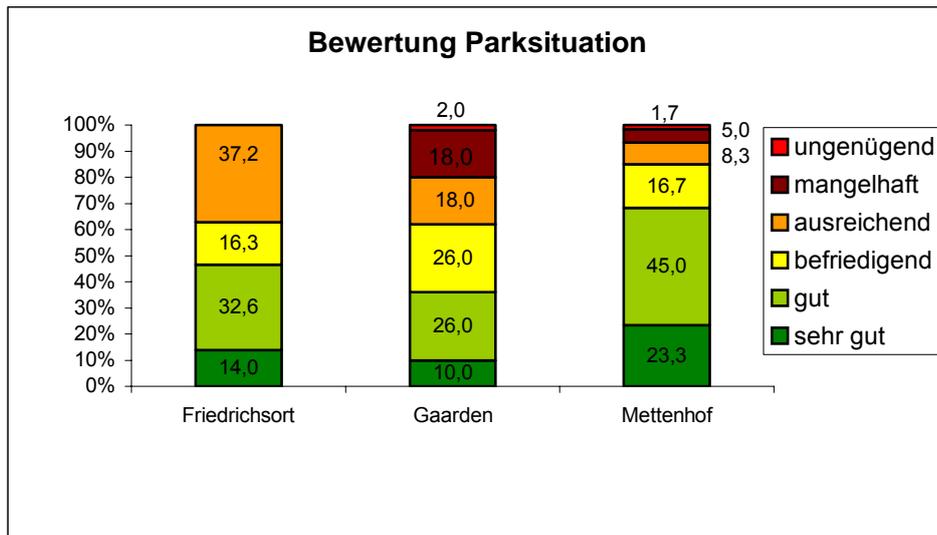


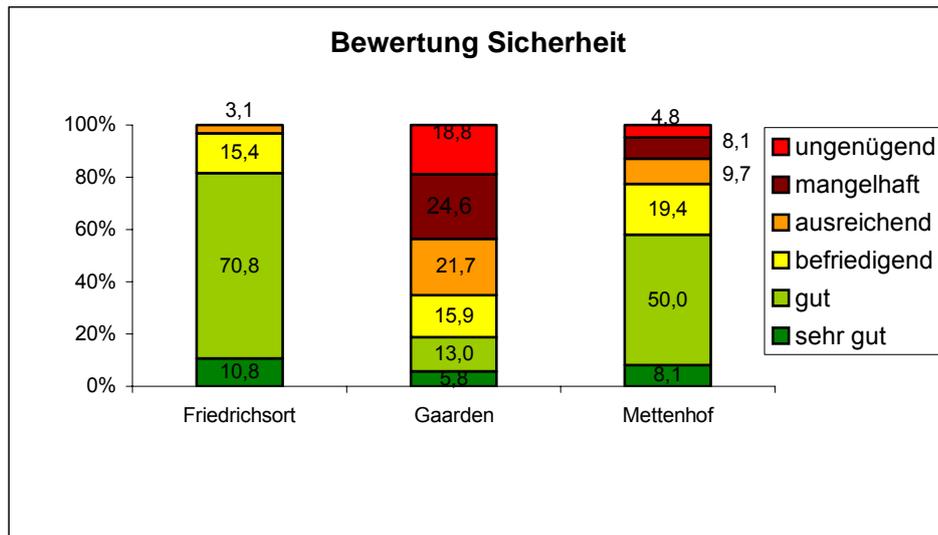


Ergebnisse der Passantenbefragung (Angaben in %)









Anhang 15: Umfrage Finanzsituation

Fragebogen: Umfrage zur Finanzsituation von Städten und Gemeinden im Verkehrsbereich

Fragebogen: Umfrage zur Finanzsituation von Städten und Gemeinden im Verkehrsbereich

Umfrage zur Finanzsituation von Städten
und Gemeinden im VerkehrsbereichProf. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau
Verkehrswesen und Verkehrsplanung
Universität Dortmund
Fax: 0231-755 22 69

Bitte machen Sie zunächst einige Angaben zu Ihrer Kommune

Bundesland _____

Anzahl der Einwohner ca. _____ Einw.

	Zunahme um		Konstanz	Abnahme um		
	5% und mehr	2% bis 5%	+2% bis -2%	2% bis 5%	5% bis 10%	mehr als 10%
Prognostizierte Einwohnerentwicklung bis 2020	<input type="checkbox"/>					

Erfordert die Finanzsituation ihrer

Kommune ein

Haushaltssicherungskonzept?

ja, bereits
vorhandenja, in Vor-
bereitung nicht er-
forderlich Inwieweit treffen die folgenden Aussagen
für Ihre Kommune zu?Die derzeitige Finanzsituation meiner Stadt
ist sehr angespannt.trifft voll
und ganz
zu trifft
eher
zu trifft
eher nicht
zu trifft
gar nicht
zu Die erforderlichen Mittel für die **Instandhaltung** der
Verkehrsinfrastruktur sind in meiner Stadt gesichert.Die erforderlichen Mittel für den **Neu- und Ausbau** der
Verkehrsinfrastruktur sind in meiner Stadt gesichert.Die Verkehrssituation erfordert
Ausbauvorhaben

für den Kfz-Verkehr

für den ÖPNV

für den Radverkehr

für den Fußverkehr

Wie hoch waren im Jahr 2004 die
Ausgaben Ihrer Gemeinde im
kommunalen Straßenbau?

Neubau und Ausbau ca. _____ Euro

Bestandserhaltung ca. _____ Euro

Fördermittel der EU, von Bund

und Ländern bilden eine
wichtige Grundlage der
Infrastrukturfinanzierung.Stellen Sie sich bitte vor, bei
insgesamt gleichem

Fördervolumen ist eine

Umverteilung der Mittel
möglich. Wie würden Sie
diese in Ihrer Gemeinde
vornehmen?deutlich
erhöhenetwas
erhöhenHöhe bei-
behaltenetwas
verringerndeutlich
verringern

zwischen

Kfz-Verkehr

ÖPNV

Radverkehr

Fußverkehr

zwischen

Neu- und Ausbau

Bestandserhaltung

Zur Wirkung von Fördermitteln werden bisweilen kritische
Behauptungen aufgestellt. Inwieweit treffen folgende
Aussagen aus Ihrer Sicht zu?Die heutigen Fördermöglichkeiten begünstigen Neu- und
Ausbauvorhaben, die nicht unbedingt erforderlich sind.trifft voll
und ganz
zu trifft
eher
zu trifft
eher nicht
zu trifft
gar nicht
zu Aufgrund von Fördermitteln werden die langfristigen
Folgekosten neuer Investitionen leicht übersehen.

Anhang 16: Übersichtskarte Kiel

Übersichtskarte Kiel