

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0620/2006

Auskunft erteilt:

Herr Dr. Oellers

Ruf:

492 61 50

E-Mail:

OellersF@stadt-muenster.de

Datum:

24.08.2006

Betrifft

Bürgerantrag VCD §24 GO Nr. 62/2005 "Ermittlung der versteckten Kosten des Autoverkehrs"
hier: Stellungnahme / Bericht der Verwaltung

Beratungsfolge

19.09.2006	Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen	Bericht
21.09.2006	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Bericht

Bericht:

0. Anregung

Der Kreisverband Münster des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) hat in der Bürgeranregung an den Rat der Stadt Münster nach §24 GO NW (Nr. 62/2005 – Anlage 1) vorgeschlagen, dass sich „die Stadt Münster an der Aktion des Städtetzwerkes für lokale Umweltinitiativen ICLEI ... beteiligt und im Rahmen des EU-Projektes SIPTRAM nach dem Muster eines von ICLEI entwickelten Fragebogens (Anlage 1 - Anhang) die „versteckten Kosten des Autoverkehrs (im städtischen Haushalts) ermittelt“. Damit soll „in Zeiten knapper Haushalte die Allokation städtischer Mittel (für den Autoverkehr) einer kritischen Prüfung unterzogen werden“.

Der Rat hat am 09.11.2005 den Bürgerantrag an die Verwaltung verwiesen und beschlossen, die Stellungnahme / den Bericht der Verwaltung im Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen und im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft zu beraten.

1. Sachverhalt

Die Umweltagentur ICLEI hat in 2000/2001 in einer Pilotstudie für das Umweltbundesamt am Beispiel von drei Städten (Stuttgart, Dresden und Bremen) eine vereinfachte Methode (Fragebogen) entwickelt, mit der - nach Auffassung der Verfasser - aus „städtischen“ Haushalten die direkten und auch die mittelbaren Ausgaben und Einnahmen und damit auch der Kostendeckungsgrad für den Autoverkehr in einer untersuchten Stadt erfasst und analysiert werden können.

Es wurden mit dieser Methode – soweit bekannt - in bisher 12 deutschen und drei weiteren europäischen Städten in den kommunalen Haushalten die „ungedeckten“ Autokosten untersucht (Auswertebericht VCD – Anlage 2). In den untersuchten 15 Städten wurde u. a. ermittelt, dass in den 15 kommunalen Haushalte für den Autoverkehr jeweils zwischen 45 und 220 EURO pro Einwohner mehr ausgegeben als eingenommen wird, was bedeuten würde, dass der kommunale Kostendeckungsgrad für den Autoverkehr nur zwischen 14 % und 47 % betrage.

2. Beurteilung der ICLEI-Methode und Aussagekraft

Nach Auffassung der Verwaltung kann mit der vorgeschlagenen Methode nur überschlägig und nicht vollständig die Ausgaben und Einnahmen bzw. der Kostendeckungsgrad für den Autoverkehr im kommunalen Haushalt einer Stadt ermittelt werden. Es werden bei diesem Verfahren wegen fehlender Detailkenntnisse eine Vielzahl von Annahmen getroffen, um bei laufenden Verkehrsprojekten und ihrer im aktuellen Haushaltsplan erfassten Ausgaben/Einnahmen den kommunalen Kostenanteil für den Autoverkehr abzuschätzen. Soweit keine konkreten lokalen Erfahrungswerte - was häufig der Fall ist - vorliegen, werden die von ICLEI gewählten Orientierungswerte verwendet.

Die Ermittlung des kommunalen Kostendeckungsgrades laufender Projekte für den Autoverkehr ist trotz eines standardisierten Fragebogens aufwändig und bleibt dennoch nur von begrenzter Aussagekraft. Dies ist u. a. darin begründet, dass der bisher kameralistisch aufgestellte Haushaltsplan nur die laufenden Verkehrsprojekte erfasst und insbesondere die Modalitäten der in Deutschland praktizierten Mischfinanzierung der Verkehrsinvestitionen / Unterhaltungskosten / Betriebsausgaben (bei Bund – Land – Kommune – Bürgerbeiträge KAG u.a.) nicht Rechnung trägt. Auch werden mittelbare Ausgaben und Einnahmen (z.B. KAG- Beiträge) nicht erfasst; der zeitliche Verzug der Förderzuwendungen verfälschen die Aussagekraft bei der Auswertung eines konkreten Haushaltsplanes.

Die Problematik der Erfassung aller volkswirtschaftlichen Folgekosten des Kfz-Verkehrs und der daraus oft abgeleiteten gesellschaftspolitischen Konsequenzen ist seit Jahrzehnten Gegenstand von wissenschaftlichen Untersuchungen und verkehrspolitischen Diskussionen. Sie haben letztlich dazu geführt, dass bei allen größeren Verkehrsprojekten, die mit Bundes- oder Landesmitteln gefördert werden sollen, und bei der Aufstellung von Verkehrs-Bedarfsplänen (Bund, Länder) eine volkswirtschaftliche Bewertung der Nutzen und (Folge-)Kosten der Projekte in standardisierten Bewertungsverfahren vorgenommen werden (müssen).

Verkehrs- und gesellschaftspolitisch ist dennoch nach wie vor umstritten, ob der Kfz-Verkehr in Deutschland insgesamt seine Folgekosten selbst abdeckt. Es wird u.a. argumentiert, dass den Verkehrsausgaben seitens der öffentlichen Haushalte (Bund - Länder - Gemeinden) in Höhe von ca. 17 Mrd Euro/Jahr insgesamt Steuereinnahmen in Höhe von ca. 51 Mrd Euro/Jahr (das entspricht etwa 1000 Euro/Kfz/Jahr) gegenüberstehen (Berechnung ADAC). Auf Münster übertragen würde dies bedeuten, dass die 150.000 Kfz-Besitzer/-Halter in Münster pro Jahr ca. 150 Mio Euro allein an Kfz- und Mineralölsteuern an Bund und Land NRW zahlen.

Legt man dazu auch für Münster (beispielsweise) den berechneten Mittelwert der deutschen Städte aus der Untersuchung des ICLEI/VCD (Anlage 2) in Höhe von 145 EURO / EW zugrunde, dann ergäbe sich für den Autoverkehr in Münster im städtischen Haushalt ein Defizit von ca. 39 Mio. EURO, wobei die eigentlichen Investitionsausgaben im I-Plan im Mittel der letzten Jahre bei ca. 20 – 25 Mio Euro/Jahr liegen.

Damit soll hier nur ansatzweise aufgezeigt werden, dass es nicht sachgerecht und angemessen ist, den Kostendeckungsgrad einer Verkehrsart (z.B. Autoverkehr) allein aus den Ausgaben und Einnahmen eines laufenden städtischen Haushaltsplanes abzuleiten und dann allgemein verkehrspolitisch zu bewerten.

3. Fazit

Der Rat hat die Anregung 62/2005 an die Verwaltung zur Entscheidung/Stellungnahme verwiesen. Die Verwaltung wird dem Antragsteller mitteilen, dass sie der Anregung nicht folgen werde, da der Untersuchungsaufwand im Verhältnis zu den ableitbaren Ergebnissen für nicht angemessen gehalten wird und die Untersuchung keinen nennenswerten Erkenntnisgewinn bringe.

Generell wird die alleinige Analyse und Auswertung eines (laufenden) kommunalen Haushalts zur Erfassung der direkten und mittelbaren Kosten des Autoverkehrs für nicht aussagefähig gehalten, da nicht alle relevanten Verkehrs-Ausgaben und Einnahmen in den kommunalen Haushalten abgebildet werden. Denn in Deutschland werden die relevanten öffentlichen Verkehrs-Einnahmen nicht räumlich und verursacherbezogen dem Bund, den Ländern und Gemeinden zugeordnet und zugeschrieben. Auch werden sonstige Finanzbeiträge Dritter zu Verkehrsprojekten (z.B. KAG, BBauG-Beiträge) in den Haushaltsplänen nicht erfasst.

Im übrigen ist die vorgelegte Methode für eine Anwendung auf den umgestellten doppelischen Haushalt (NKF) nicht (mehr) geeignet, der im übrigen zukünftig mehr Transparenz auch zu den Gesamtkosten und Folgekosten des Verkehrs (insgesamt) bringen wird.

Falls die Antragsteller es wünschen, wird Ihnen ggf. zur Eigenrecherche der Haushaltsplan 2004 oder 2005 zur Verfügung gestellt.

Gez.
Schultheiß

Anlage 1: Bürgeranregung Nr. 62/2005 und Fragebogen ICLEI
Anlage 2: VCD Städte-Auswertung