

Rad- und Gehwegemaut – DIE Lösung zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur?

Liebe Leserinnen und Leser,

marode Brücken, bröckelnde U-Bahntunnel, große Löcher im Asphalt... die gängige Investitionsförderung bei vernachlässigter Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur zeigt nunmehr unmittelbar ihre Auswirkungen. Dabei spielt die hohe Steigerung der Verkehrsleistungen in den letzten Jahrzehnten eine große Rolle – am Beispiel der Brücken, die sprichwörtlich in die Knie gehen, wird dieses offensichtlich. Die Tragreserven der 40 bis 50 Jahre alten und für Lastfälle mit geringeren Belastungen bemessenen Brücken sind aufgebraucht. Viele Brücken weisen insbesondere aufgrund der immensen Zunahme des Lkw- und Schwerstverkehrs Tragfähigkeitsdefizite auf.

Die Ausmaße des Problems sprengen alle ingenieurtechnischen Anforderungen der letzten Jahre. Führt man beispielsweise nur die Brücken Nordrhein-Westfalens im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen auf, so sind mehr als 600 Brücken vordringlich zu untersuchen. Die erforderlichen Maßnahmen zur Brückenertüchtigung werden derzeit ermittelt. Fest steht bereits, dass ein Teil dieser Brücken nicht mehr zu reparieren ist und vollständig ersetzt werden muss. Im Raum steht ein erster Ansatz von 3,5 Mrd. Euro als Sanierungsbedarf allein für diese Brücken in NRW. Damit ist aber noch lange nicht das Ende der Fahnenstange erreicht – auch im Netz der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie im Schienennetz und im Wasserstraßennetz existieren Brücken, die erneuert werden müssen. Der Umfang der erforderlichen Maßnahmen ist völlig ungewiss – zudem befürchten insbesondere die kommunalen Gebietskörperschaften neue Probleme aufgrund höherer Beanspruchungen durch Umfahrungen der nicht zu vermeidenden Großbaustellen im klassifizierten Netz.

Mit mehreren Milliarden Euro wird ebenso der Sanierungsstau bei den Stadtbahnen und U-Bahnen beziffert. Viele Tunnel, Gleise und technische Anlagen sind veraltet und bedürfen dringend einer Erneuerung. Angesichts der knappen bis leeren kommunalen Haushalte dürfte es eine Frage der Zeit sein, bis ganze Linienverkehre eingestellt werden müssen, sofern nicht neue Finanzierungsquellen und/oder Finanzierungsmodelle gefunden werden. Momentan ist die Entwicklung aber vielmehr gegenläufig. Förderungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs- bzw. Entflechtungsgesetz laufen aus und berechnete Forderungen wie die vollständige Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs bis zum Jahr 2022, die nunmehr gesetzlich im Personenbeförderungsgesetz verankert ist, stehen dem gegenüber.

Und weiter geht's: Kommunalbefragungen ergeben einen Investitionsrückstau von mehr als 20 Mrd. Euro im Bereich der Stadtstraßen. Dieses betrifft nur die Substanzerhaltung – berechnete Wünsche für Umgestaltungsmaßnahmen, für barrierefreie und sichere Verkehrsanlagen gar nicht eingerechnet. Hauptverkehrs- und Wohnstraßen werden den gestiegenen Ansprüchen aus Verkehrszuwachs, Erschließungserfordernissen, Aufenthaltsqualität, subjektiver und objektiver Sicherheit teilweise nicht mehr gerecht. Über 200.000 polizeilich registrierte Verletzte auf kommunalen Straßen pro Jahr, Grenzwertüberschreitungen der Schadstoffbelastungen, hohe Lärmbetroffenheit oder mangelnde städtebauliche Qualitäten lassen dringenden Handlungsbedarf erkennen.

Neue Entwicklungen überrollen zudem die Straßen- und Stadtverwaltungen. Schwersttransporte nehmen drastisch zu und Lang-Lkw werden zugelassen, während die EU immer schärfere umweltbezogene Grenzwerte formuliert. Maßgebender Begegnungsfall auf Gehwegen ist künftig Rollator/Rollator, sodass Gehwege mindestens 2,10 m breit und barrierefrei sein sollen. Mehr als 2 Mio. Pedelegs bevölkern die



Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Jürgen Gerlach

Bergische Universität Wuppertal
Straßenverkehrsplanung
und -technik

Mitglied des Wissenschaftlichen
Beirats dieser Zeitschrift

Radverkehrsanlagen, die das Überholen langsamer Rad fahrender sicherstellen müssen und in einigen Städten schon jetzt aus allen Nähten platzen.

Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht – mir wird es angesichts der notwendigen und mehr als wünschenswerten Infrastrukturaufwendungen langsam schwindelig. Klar – die Einnahmen aus Mineralöl- bzw. Energie-, Kfz-Steuer und Lkw-Maut übersteigen die Ausgaben für das Verkehrsangebot. Die Pkw-Maut wird zusätzlich diskutiert. Aber es gibt auch externe Kosten und externe Nutzen, die eine objektive Bilanz unmöglich erscheinen lassen. Und es gibt vor allem den Schuldenstand von rd. 2.150 Mrd. Euro mit weiter steigender Tendenz und immer weniger Erwerbstätige, die stetig steigende Belastungen zu tragen haben.

Die gewählte Überschrift des Editorials soll provozieren – ernst gemeint ist sie natürlich nicht. Obwohl diese beim Mittagstisch als „Schnapsidee“ entwickelte Lösung zum Schmunzeln und Spinnen anregt. Nutzerfinanzierung „ernst genommen“: nach der Radwegenutzungspflicht folgt eine Radwegenutzungsgebühr, Toll Collect verteilt Radtachometer und Schrittzähler mit GPS-Funktion, sodass räumliche und zeitliche Verlagerungspotenziale genutzt und besondere Anforderungen aus Pedelec- und Segway-Nutzung gesondert vergütet werden können. Grün an der Fußgängerfurt erwünscht? Kein Problem: Überquerung mit 1,2 m/sec kostet 3 Euro, mit 0,8 m/sec 5 Euro. Sitzbänke werden im Minutentakt abgerechnet, überdacht mit Aufschlag.

Ernst gemeint ist allerdings mein Vorschlag, die Gebühren für Straßenraumparkstände in dicht besiedelten und städtebaulich sensiblen Bereichen drastisch anzuheben – mindestens auf das Doppelte bis Dreifache der Gebühren von nachweislich meist unausgelasteten Parkständen in Parkhäusern und Tiefgaragen. Vielleicht gelingt dann eine Diskussion des echten Werts öffentlichen Raums, der zur Attraktivierung der Innenstädte und zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs dringend benötigt würde. Und im nächsten Schritt – verbunden mit Car-Sharing-Konzepten und Mehrfachnutzungen öffentlicher und privater Parkstände – eine spürbare Umwandlung von Parkstreifen zu Muskelverkehrs- und Grünstreifen.

Die oben aufgeführten Probleme werden damit allerdings nur ansatzweise gelöst, wobei eine effiziente Mobilitätskultur zur Problembewältigung beitragen könnte. In diesem Fall hilft ein chinesisches Sprichwort: „Lieber ein kleines Licht anzünden, als über die Dunkelheit zu klagen“.

Viele kleine Lichter wünscht sich Ihr

J. Gerlach