

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	III
Inhaltsverzeichnis	V
Abbildungsverzeichnis	XI
Tabellenverzeichnis	XV
Abkürzungsverzeichnis.....	XVII
I. Einleitung.....	1
1 Einführung – Gedanken zum demografischen Wandel	2
2 Ziel der Arbeit	4
2.1 Anlass und Notwendigkeit	6
2.2 Methodik/Vorgehensweise.....	7
2.3 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes	9
II. Ausgangslage: Analyse des Status quo.....	11
3 Der demografische Wandel	12
3.1 Die Bevölkerungsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2050 ...	12
3.1.1 Fertilität und Mortalität	12
3.1.2 Zuzüge und Fortzüge.....	13
3.1.3 Steigende Lebenserwartung	13
3.1.4 Der Altersaufbau der Bevölkerung im Jahr 2050	14
3.2 Der demografische Wandel in Nordrhein-Westfalen	17
3.2.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	17
3.2.2 Wandel in der Altersstruktur	18
3.2.3 Regionale Bevölkerungsentwicklungen.....	20
3.3 Der demografische Wandel im Bergischen Land.....	20
3.3.1 Fertilität und Mortalität	21
3.3.2 Zu- und Fortzüge	22
3.3.3 Veränderungen in der Altersstruktur.....	24
3.4 Blick über die Landesgrenzen	26
3.5 Zwischenfazit	26

4	Auswirkungen des demografischen Wandels	28
4.1	Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr.....	28
4.1.1	Determinanten	28
4.1.1.1	Bevölkerungsstruktureffekte	28
4.1.1.2	Kohorteneffekte.....	29
4.1.1.3	Wechselwirkungen	31
4.1.2	Verkehrliche Konsequenzen	32
4.1.2.1	Veränderungen des Verkehrsnachfragevolumens.....	32
4.1.2.2	Änderung der zeitlichen Struktur der Nachfrage	34
4.1.3	Fallbeispiel NRW	35
4.1.4	Zusammenfassende Einschätzung.....	37
4.2	Die Situation der Gemeindefinanzen und die diesbezüglichen Auswirkungen des demografischen Wandels	37
4.2.1	Die aktuelle Situation der kommunalen Haushalte	37
4.2.1.1	Situation in NRW/im Bergischen Land	44
4.2.1.2	Der kommunale Finanzausgleich	46
4.2.2	Der Einfluss des demografischen Wandels.....	48
4.2.2.1	Auswirkungen auf die (kommunalen) Einnahmen	48
4.2.2.2	Auswirkungen auf die Ausgaben	49
4.2.2.3	Remanenzkostenproblematik	50
4.2.3	Zwischenfazit	53
5	Situation der Straßeninfrastruktur	54
5.1	Zustand der kommunalen Straßeninfrastruktur	54
5.2	Erhaltung/Erneuerung (Wirtschaftlichkeit).....	56
5.3	Beschäftigungswirkungen.....	57
5.4	Situation in Wuppertal.....	57
6	Finanzierung der Straßeninfrastruktur.....	61
6.1	Einnahmen aus dem Straßenverkehrssektor.....	61
6.1.1	Energiesteuer	61
6.1.2	Kfz-Steuer	61
6.1.3	Road-Pricing (Maut)	62
6.1.4	Parkgebühren.....	64
6.1.5	Zwischenfazit	64
6.2	Aktuelles Finanzierungssystem der Kommunalstraßen.....	64
6.2.1	Haushalt/System der Gemeindefinanzen	64
6.2.2	Erschließungs-/Straßenausbaubeitragsrecht.....	67

6.2.2.1	Erschließungsbeitragsrecht	69
6.2.2.2	Ausbaubeitragsrecht	74
6.2.2.3	Anwendung in der Praxis	79
6.2.2.4	Zwischenfazit	89
6.2.2.5	Problematik der konkreten Beitragszahlungsausgestaltung	90
6.2.2.6	Bewertung der Ausbaubeiträge unter Anreizgesichtspunkten	91
6.2.3	Förderungen/Zuweisungen	93
6.2.3.1	GVFG und Nachfolgeregelungen („Die Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinde“)	93
6.2.3.2	GRW und EFRE	94
6.2.3.3	Förderprogramme der Förderbanken	94
6.2.4	Bewertung unter Anreizgesichtspunkten	94
6.3	Zwischenfazit	96
7	Siedlungsentwicklung unter dem Aspekt der verkehrlichen Konsequenzen	97
7.1	Siedlungen und Infrastrukturfolgekosten	97
7.2	Sinn und Unsinn der Ausweisung von Neubaugebieten – die demografische Perspektive	100
7.3	Steuerungsinstrumente – Förderung von Zersiedelung?	100
7.3.1	Entfernungspauschale	100
7.3.2	Eigenheimzulage	101
7.3.3	Zwischenfazit	101
7.4	Faktor Siedlungsdichte	101
8	Einwurf: Zur Frage der Eigenverantwortung der Städte	103
9	Fazit	105
	<i>Paradoxa der aktuellen Situation</i>	106
III.	Lösungsansätze/ -modelle	109
10	Ansätze zur Bewältigung der aufgezeigten grundsätzlichen Problematiken	110
10.1	Auflösung bzw. Eindämmung o. g. Paradoxa	110
10.2	Reform des Gemeindefinanzsystems	111
10.3	Änderung der Planungsparadigmen	113

10.4 Schaffung von Problembewusstsein	115
10.4.1 Öffentlichkeit.....	115
10.4.2 Politik	117
11 Ausländische Ansätze/Erfahrungen	119
11.1 Großbritannien (Portsmouth)	119
11.2 Österreich (ASFiNAG)	121
11.3 Norwegen	121
11.4 Schweden (Stockholm)	122
11.5 Niederlande	124
12 Modelle für die Organisation und Finanzierung der kommunalen Straßeninfrastruktur	125
12.1 Effiziente Organisation des „konventionellen“ Modells	125
12.1.1 NKF/Doppik.....	125
12.1.2 Straßenzustandserfassung/Erhaltungsmanagement.....	125
12.1.3 Alternativen zu herkömmlichen Baustoffen und Erhal- tungsmaßnahmen.....	128
12.1.4 Steigerung der Effizienz der Verwaltung.....	128
12.1.5 Interkommunale Kooperation	129
12.2 Neustrukturierung der Finanzierung	130
12.2.1 Verstetigung der Beiträge.....	130
12.2.1.1 Optimierte Ausbaubeitragsrecht (H-Modell)	130
12.2.1.2 Kontinuierliches Beitragsmodell (Wiederkehrende Beiträge).....	134
12.2.2 Kommunaler Straßenfonds.....	138
12.2.2.1 Modellidee.....	138
12.2.2.2 Optionale Finanzierungsquellen.....	140
12.2.3 Kommunale Straßenabgabe.....	142
12.3 Beschaffungsvarianten	145
12.3.1 Funktionsbauvertrag.....	145
12.3.2 Public Private Partnership (PPP).....	147
12.3.2.1 Definition	147
12.3.2.2 Abgrenzung	147
12.3.2.3 Gestaltungsmöglichkeiten	148
12.3.2.4 Erfolgsvoraussetzungen	148
12.3.2.5 Vor- und Nachteile	151
12.3.2.6 Anwendungsfelder	153

12.3.3	PPP-Modelle im Bereich der Straßeninfrastruktur in Deutschland.....	153
12.3.3.1	F-Modell.....	154
12.3.3.2	A-Modell.....	160
12.3.3.3	Landes-/Kreisstraßenprojekte.....	161
12.3.4	PPP für kommunale Straßen.....	165
12.3.4.1	Spezifika.....	165
12.3.4.2	Projektbeispiel Harsewinkel.....	166
12.3.5	Konkrete Ausgestaltungsoptionen PPP kommunale Straßen – Modellansätze.....	168
12.4	(Kommunale) Infrastruktur als Anlageform.....	172
12.5	Direkte Einbindung der Bürger/Unternehmen vor Ort.....	174
12.5.1	Business Improvement Districts (BID).....	174
12.5.2	Housing Improvement Districts (HID).....	176
12.6	Multimodelle.....	177
13	Fallbeispiel Wuppertal „Fischertal“.....	178
14	Resümee und Ausblick.....	181
14.1	Zusammenfassung der Ergebnisse.....	181
14.2	Ausblick.....	188
	Literaturverzeichnis.....	189