

Kurzstudie

Bestand und Zustand des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg: Mittel- und langfristige Investitionsbedarfe

Auftraggeber: Städte- und Gemeindebund Brandenburg e.V.
Stephensonstraße 4
14482 Potsdam

Auftragnehmer: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH
Zimmerstraße 13-15
10969 Berlin

Autoren: Dr. Henrik Scheller
Elisabeth Krone

Ansprechpartner: Dr. Henrik Scheller
Tel.: +49 30 39001-295
E-Mail: scheller@difu.de

Berlin, 19. November 2018

Inhalt

Zusammenfassung der Studie	3
1. Anlass und Hintergrund der Studie	4
2. Methodik der Erhebung	5
3. Ergebnisse: Be- und Zustand des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg	6
3.1 Rücklauf der Befragung	6
3.2 Aktuelle Finanzsituation der Städte und Gemeinden in Brandenburg	8
3.3 Umfang und Zustand des kommunalen Straßennetzes	10
3.3.1 Umfang	10
3.3.2 Zustand	14
3.4 Tatsächliche Aufwendungen und eigentliche Bedarfe	16
3.4.1 Tatsächliche Instandhaltungs- und Investitionsausgaben	16
3.4.2 Instandhaltungs- und Investitionsbedarfe	17
3.5 Finanzierungsquellen für Instandhaltung und Investitionen im Straßenbau im Jahr 2018	20
3.6 Straßenbau- und Straßenerschließungsbeiträge	21
3.6.1 Straßenbaubeiträge	21
3.6.2 Straßenerschließungsbeiträge	24
3.6.3 Klagen gegen Veranlagungsbescheide	25
4. Zusammenfassung	26
5. Literaturverzeichnis	27
6. Anhang	28
6.1 Ergänzende Tabellen und Abbildungen	28
7. Institut und Autoren der Studie	31

Zusammenfassung der Studie

- Auf Grundlage einer Umfrage unter den brandenburgischen Städten und Gemeinden zeigt die vorliegende Studie zum ersten Mal den gesamten Umfang des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg auf. Dieser umfasst insgesamt rund 26.200 km. Davon machen Anliegerstraßen mit knapp 12.200 km den größten Anteil aus.
- Das Straßennetz, das sich in der Baulast der Städte und Gemeinden befindet, erfüllt zu lediglich 36 % die gesetzlichen Standards. 31 % der kommunalen Straßen weisen leichte und 33 % sogar erhebliche Mängel auf.
- Städte und Gemeinden in Brandenburg haben in den vergangenen fünf Jahren jährlich rund 52 Mio. Euro für den Unterhalt ihres Straßennetzes aufgewendet und jährlich etwa 157 Mio. Euro investiert (Hochrechnung für Brandenburg insgesamt).
- Die befragten Kommunen nennen Bedarfe, die in der Hochrechnung für das gesamte kommunale Straßennetz in Brandenburg – Stand 2018 – insgesamt einen Instandhaltungsbedarf für den laufenden Unterhalt in Höhe von rund 310 Mio. Euro und einen Investitionsbedarf von rund 2,77 Mrd. Euro nahelegen.
- 66 % der Kommunen haben zur Finanzierung ihrer Investitionen in mindestens einem der Jahre von 2014 bis 2017 Straßenbaubeiträge erhoben, 7 % haben in keinem der Jahre Straßenbaubeiträge erhoben, für die verbleibenden 27 % liegen keine Angaben vor.

1. Anlass und Hintergrund der Studie

In Brandenburg wird von Teilen der im Landtag vertretenen Parteien eine Diskussion über eine mögliche Abschaffung des Straßenbaubeitrages geführt. Damit würde den Städten und Gemeinden eine autonome Einnahmequelle zur Finanzierung des Straßenbaus genommen. Ohne eine adäquate Kompensation würde eine solche Entscheidung zu Einnahmeausfällen der Kommunen führen. Beides birgt die Gefahr, dass sich die notwendige Entwicklung der Straßeninfrastruktur Brandenburgs nur bedingt realisieren lässt und sich mittelbar und perspektivisch auch der bauliche Zustand des kommunalen Straßennetzes weiter verschlechtern dürfte, da Mittel für die Errichtung, den Aus- oder wesentlichen Umbau wegfallen. Die derzeit sehr isoliert geführte Debatte über Fragen des kommunalen Beitragsrechts sollte mithin in den größeren Kontext einer Diskussion über den baulichen Be- und Zustand des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg insgesamt eingebettet werden. Zwar hat sich der Zustand seit der Wiedervereinigung spürbar verbessert. Vielerorts weist das kommunale Straßennetz allerdings noch erhebliche Instandsetzungs- und Investitionsrückstände auf, die s allein aus Mitteln der öffentlichen Hand allenfalls bedingt aufzuholen sein dürften.

Um die politische Debatte über eine mögliche Abschaffung der Straßenbaubeiträge in Brandenburg adäquat zu kontextualisieren und eine fundierte Abwägung der Argumente im parlamentarischen Entscheidungsfindungsprozess zu ermöglichen, liefern die Analysen des vorliegenden Kurzgutachtens Hinweise zu folgenden Aspekten:

1. In Brandenburg fehlen bisher präzise Daten zum quantitativen Umfang des bestehenden kommunalen Straßennetzes. So ist nur in den einzelnen Kommunen schätzweise bekannt, wie viele Längen-Kilometer das Straßennetz insgesamt aufweist und wie sich diese flächenmäßig auf verschiedene Straßentypen und Spurbreiten verteilen. Zwar enthält das vom landeseigenen Betrieb „Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB)“ geführte „Amtliche Topographisch-Kartographische Informationssystem (ATKIS)“ Datenbestände zum gesamten Straßennetz einschließlich der Straßenlängen und -breiten. Allerdings können entsprechende Erhebungen nur kostenpflichtig bezogen und ausgewertet werden. Eine Verwendung und Auswertung der entsprechenden Datensätze hätte den Budgetrahmen der vorliegenden Studie leider deutlich überstiegen.
2. Eine umfassende Kategorisierung des qualitativen Zustands des kommunalen Straßennetzes in Brandenburg fehlt ebenfalls. Zwar verfügen hier einige Kommunen über zum Teil elaborierte Erfassungssysteme, eine systematische Gesamterfassung für das Land Brandenburg liegt jedoch nicht vor.
3. Die in den Kommunen vorliegenden Daten beziehen sich oft auf unterschiedliche Zeiträume oder sind in ihren Parametern und Aggregationsstufen nur bedingt kompatibel. Entsprechende Widrigkeiten müssen mangels Alternativen entsprechend berücksichtigt werden.

Es liegt also weder vom Umfang noch von der Datenkonsistenz eine einheitliche Basis für Brandenburg vor. Um diese Lücken zu schließen, wurde vom Deutschen Institut für Urbanistik im Sommer 2018 eine Befragung aller Brandenburger Kommunen vorgenommen. Damit wurden folgende Ziele verfolgt:

1. Quantitative und qualitative Erfassung von Be- und Zustand des kommunalen Straßennetzes, um ausgehend von einer kategorisierten Quantifizierung verschiedener Straßentypen

auch Aussagen bezüglich des baulichen Zustandes der jeweiligen Teil-Bestände sowie möglicher Instandsetzungs- und Erneuerungsbedarfe treffen zu können.

2. Errechnung der finanziellen Gesamtbedarfe für die Instandhaltung und den Ausbau der Straßenbestände unter Berücksichtigung der jeweiligen Angaben der Kommunen.
3. Deskriptive Inbezugsetzung der hochgerechneten Investitions- und Finanzbedarfe zu den aktuell von den Kommunen vereinnahmten Straßenbaubeiträgen.

Die vorliegende Studie gliedert sich wie folgt. Abschnitt 2 widmet sich einer kurzen Darstellung der Erhebungsmethodik. In Kapitel 3 werden anschließend die eigentlichen Ergebnisse der Befragung und Hochrechnung dargestellt. Dazu wird zunächst auf den Umfang und Zustand des kommunalen Straßennetzes in Brandenburg eingegangen, um darauf aufbauend Kosten und Bedarfe darzustellen, bevor genauer auf Straßenbau- und -erschließungsbeiträge und deren Beitrag zur Finanzierung von Investitionen im Straßenbau eingegangen wird. Die Studie schließt mit einem kurzen Fazit.

Da die Studie ausschließlich der fachlichen Fundierung einer politischen Diskussion dient, trifft sie keine Aussagen zu einer möglichen Abschaffung von Straßenbau- und -erschließungsbeiträgen. Eine solche Entscheidung kann alleine politisch getroffen werden.

2. Methodik der Erhebung

Im Mittelpunkt der vorliegenden Studie steht die Auswertung einer eigens durchgeführten Befragung. Die Grundlage dafür bildete ein Fragebogen, der – bestehend aus neun, größtenteils sehr differenzierten Fragen – vom Deutschen Institut für Urbanistik in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber entwickelt wurde. Nach der Freigabe durch den Auftraggeber wurde ein Pretest des Fragebogens in fünf Kommunen durchgeführt. Entsprechende Anmerkungen dieser Kommunen wurden in den Fragebogen eingearbeitet, um anschließend sowohl als kompletter Online-Fragebogen im Lime-Survey-Format (Versand eines Links) als auch als am PC ausfüllbares PDF-Formular (E-Mail-Versand mit Anlage) an alle brandenburgischen Städte und Gemeinden versandt zu werden.

Die Durchführung der Befragung startete am 11.07.2018. Die Kommunen wurden in einem vom Auftraggeber verfassten Anschreiben per E-Mail auf die politische Dringlichkeit des Themas hingewiesen, um so eine entsprechende Teilnahmebereitschaft für die Befragung zu erreichen. Die Befragung war als Vollerhebung konzipiert. Es wurden mithin alle 417 politisch selbstständigen Städte und Gemeinden des Landes Brandenburg angeschrieben.

Die ausgefüllten Fragebögen wurden von den Kommunen direkt an den Auftragnehmer zurückgeschickt oder ggf. durch den Auftraggeber weitergeleitet. Als Einsendefrist der ausgefüllten Fragebögen war ursprünglich der 10.08.2018 vorgesehen. Zur Steigerung des Rücklaufs wurde sie durch eine Nachfassaktion des Auftraggebers per E-Mail und Telefon bis zum 14.09.2018 verlängert. Tatsächlich konnten sogar alle Fragebögen, die bis zum 26.10.2018 beim Difu eingingen, für die Auswertungen verwendet werden.

Die ausgefüllten Fragebögen der Kommunen, die per E-Mail, postalisch oder über das Online-Tool beim Difu eingegangenen sind, wurden in einem Stata-Datensatz zusammengeführt und deskriptiv und analytisch ausgewertet.

3. Ergebnisse: Be- und Zustand des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg

3.1 Rücklauf der Befragung

Insgesamt sind 96 ausgefüllte Fragebögen beim Difu eingegangen. In einem Fall hat ein Amt zusammen für seine fünf amtsangehörigen Gemeinden geantwortet. Es liegen dementsprechend Antworten von 100 Städten und Gemeinden vor. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 24 %. Im Vergleich mit anderen Kommunalbefragungen dieser Art handelt es sich hierbei um eine gute und belastbare Rücklaufquote. Die teilnehmenden Kommunen decken insgesamt 29 % der Fläche sowie 44 % der Bevölkerung Brandenburgs ab. Bei den teilnehmenden Kommunen handelt es sich um drei der vier kreisfreien Städte, 49 von 143 amtsfreien Städten und Gemeinden (34 %) sowie insgesamt 48 von 270 amtsangehörigen Städten und Gemeinden (18 %). Die amtsangehörigen Gemeinden verteilen sich auf 10 der 52 Ämter (19 %). 9 Ämter haben die Angaben für jede einzelne Gemeinde separat gemacht. Das Amt, das mit nur einem Fragebogen für seine fünf amtsangehörigen Gemeinden geantwortet hat, wird im Folgenden als eine Gebietskörperschaft behandelt. Alle weiteren Angaben basieren dementsprechend auf den Angaben von N=96 Kommunen.

Die Kommunen rekrutieren sich aus allen Brandenburger Landkreisen. Wie Tabelle 1 zeigt, variiert die Rücklaufquote nach Einwohnergrößenklassen der Gemeinden. Da die Umfrage für die Kommunen – vor allem wenn die gewünschten Daten vor Ort nicht in der gefragten Detailtreue vorlagen – durchaus mit personellem Aufwand verbunden war, lag die Rücklaufquote bei größeren Gemeinden deutlich höher (48 % bei Städten über 20.000 Einwohner) als bei kleineren Städten und Gemeinden (17 % bei Kommunen mit weniger als 5.000 Einwohnern).

Tabelle 1: Rücklauf nach Einwohnergröße

	Städte und Gemeinden insgesamt	Teilnehmende Städte und Gemeinden	Rücklaufquote
Weniger als 1.000 Einwohner	149	29	19 %
1.000 bis unter 5.000 Einwohner	145	21	14 %
5.000 bis unter 10.000 Einwohner	56	17	30 %
10.000 bis unter 20.000 Einwohner	41	16	39 %
20.000 bis unter 50.000 Einwohner	23	10	43 %
Mehr als 50.000 Einwohner (entspricht den kreisfreien Städten)	4	3	75 %

Quelle: Eigene Darstellung.

Da die Gruppe der teilnehmenden Kommunen damit etwas zugunsten der größeren Städte und Gemeinden verzerrt ist, können im Folgenden nicht einfach Mittelwerte gebildet werden, um beispielsweise die Länge des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg zu bestimmen. Stattdessen soll die Hochrechnung separat für einzelne Gemeindegruppen erfolgen. Brandenburg weist keine markanten topographischen Unterschiede, wie beispielsweise Gebirge, auf, die in bestimmten Regionen andere Anforderungen an das Straßennetz aufgrund etwaiger zu überbrückender Steigungen begründen würden. Gleichwohl gibt es raum- und siedlungsstrukturelle Besonderheiten, die es zu beachten gilt. Während insbesondere Städte und Gemeinden im nahen Umland von Berlin eine hohe Bevölkerungsdichte aufweisen und hier auch seit Jahren ein Bevölkerungswachstum zu beobachten

ist, nimmt die Bevölkerungsdichte in der Fläche außerhalb der Siedlungskerne deutlich ab. Diese Strukturen haben Einfluss auf das bestehende und das zu entwickelnde Straßennetz der Kommunen: Eine dichtere Besiedelung erfordert im Allgemeinen weniger Straßenkilometer je Einwohner als in ländlicheren Gebieten, in denen weitere Distanzen zu überbrücken sind. Gleichzeitig unterscheidet sich auch die Zusammensetzung der Straßentypen: Der Anteil von Anliegerstraßen oder von Gemeindeverbindungsstraßen variiert beispielsweise deutlich zwischen ländlicheren und dichter besiedelten Gemeinden. Um solche Unterschiede bei der Berechnung des Be- und Zustands des Brandenburger Straßennetzes sowie des daraus resultierenden Investitionsbedarfs berücksichtigen zu können, werden sämtliche Hochrechnungen für die folgenden Gemeindekategorien separat vorgenommen und anschließend addiert. Auf diese Weise können die Verzerrung der Stichprobe – eine höhere Rücklaufquote bei größeren Städten als bei kleineren Gemeinden – ausgeglichen werden. Gleichzeitig werden mit der folgenden Aufteilung, die auch in Abbildung 1 dargestellt ist, mehr Kriterien als nur die Bevölkerungszahl zur Gruppierung verwandt:

- **Kreisfreie Städte** weisen andere Zuständigkeiten (z. B. bei Bundesstraßen) als kreisangehörige Städte und Gemeinden auf. Sie werden daher als eigene Gemeindekategorie erfasst.
- Der **Stadt-Umland-Zusammenhang** von Berlin und Potsdam besteht aus 49 Städten und Gemeinden im direkten Umland Berlins und weist eine hohe Bevölkerungsdichte mit entsprechenden Anforderungen an die verkehrliche Zuwegung aus.¹
- In **Mittelzentren** (hier: außerhalb des Stadt-Umland-Zusammenhangs von Berlin und Potsdam) oder Mittelzentren in Funktionsteilung „sollen für den jeweiligen Mittelbereich die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung konzentriert werden“ (LEP B-B 2015: 11).
- Unter **ländlichen Gebieten** werden diejenigen Städte und Gemeinden erfasst, die unter keine der vorgenannten Kategorien fallen. Sie haben eine geringe Bevölkerungsdichte bei gleichzeitig hohen zu überbrückenden Distanzen. Etwaige Kosten für den Ausbau des Straßennetzes müssen hier auf vergleichsweise wenige Anlieger umgelegt werden. Die Städte und Gemeinden in ländlichen Gebieten werden in zwei Gruppen unterteilt: Diejenigen mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als 50 Einwohnern/km² und diejenigen, die eine noch geringere Bevölkerungsdichte aufweisen („**sehr ländliche Gebiete**“).

Tabelle 2 zeigt die absolute Anzahl von Städten und Gemeinden in jeder dieser Gruppen sowie die Anzahl der Kommunen, die sich an der Befragung beteiligt haben.

¹ In der vorgelegten Kategorisierung ist die jeweils zuerst aufgeführte Gruppe prioritär. Die Stadt Potsdam gehört zu den kreisfreien Städten, wird also nicht zu den eigentlich 50 Städten und Gemeinden im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam gezählt. Ebenso können Mittelzentren im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam nicht in die darauffolgende Gruppe der Mittelzentren fallen.

Tabelle 2: Rücklauf nach Gemeindegruppen

	Städte und Gemein- den insgesamt	Teilnehmende Städte und Gemeinden	Rücklauf- quote
Kreisfreie Städte	4	3	75 %
Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam (SUZ)	49	16	33 %
Mittelzentren (außerhalb des SUZ)	41	17	41 %
Ländliche Gebiete (>50 EW/km ²)	77	13	17 %
Sehr ländliche Gebiete (<50 EW/km ²)	246	47	19 %

Quelle: Eigene Darstellung.

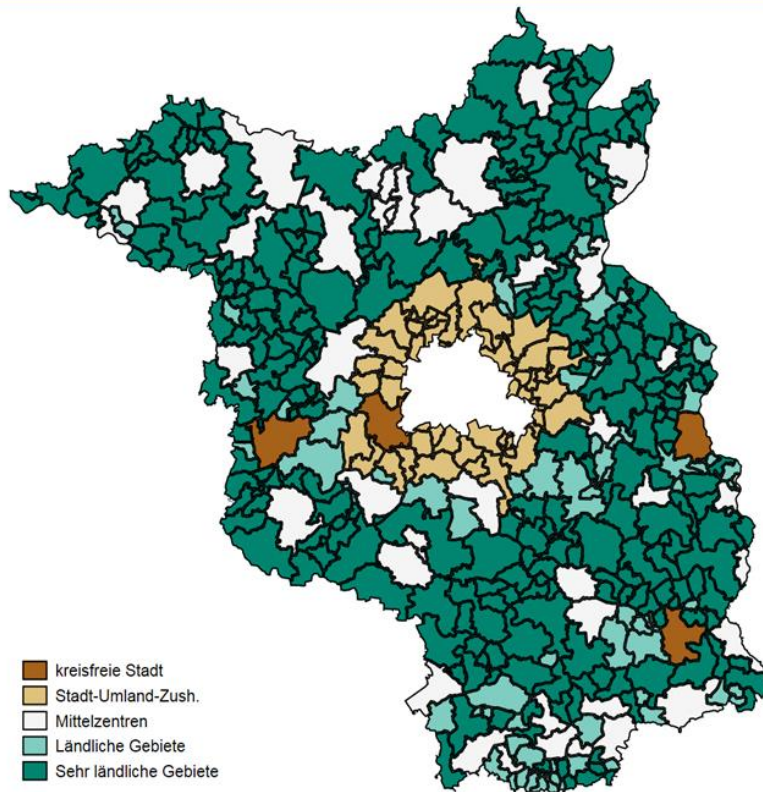


Abbildung 1: Kartografische Darstellung der Gemeindegruppen

Quelle: Eigene Darstellung. Für die Darstellung der Verwaltungsgrenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2018.

3.2 Aktuelle Finanzsituation der Städte und Gemeinden in Brandenburg

Die brandenburgischen Städte und Gemeinden schätzen ihre aktuelle Finanzsituation als eher defizitär ein (Abbildung 2). Keine einzige Kommune bezeichnet ihre aktuelle Finanzsituation als „sehr

gut“, immerhin 8 % bezeichnen sie als „gut“, 13 % als „befriedigend“, 15 % als „ausreichend“, sowie fast zwei Drittel (62 %) – und insbesondere alle kreisfreien Städte – als „mangelhaft“. Die teilnehmenden kreisangehörigen Städte schätzen ihre Finanzlage als umso positiver ein, je urbaner sie geprägt sind. Während in den Gemeinden mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 50 Einwohnern/km² drei Viertel der befragten Verwaltungen die Finanzsituation als „mangelhaft“ bewertet und jedes zweite Mittelzentrum außerhalb des Stadt-Umland-Zusammenhangs dieser Einschätzung folgt, sind es in den Städten und Gemeinden im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam lediglich 31 %. Hier sehen sich die Kommunen in einer etwas günstigeren finanziellen Lage, da 38 % der befragten Kämmeereien die Einschätzung „befriedigend“ und 23 % sogar die Bewertung „gut“ angibt.

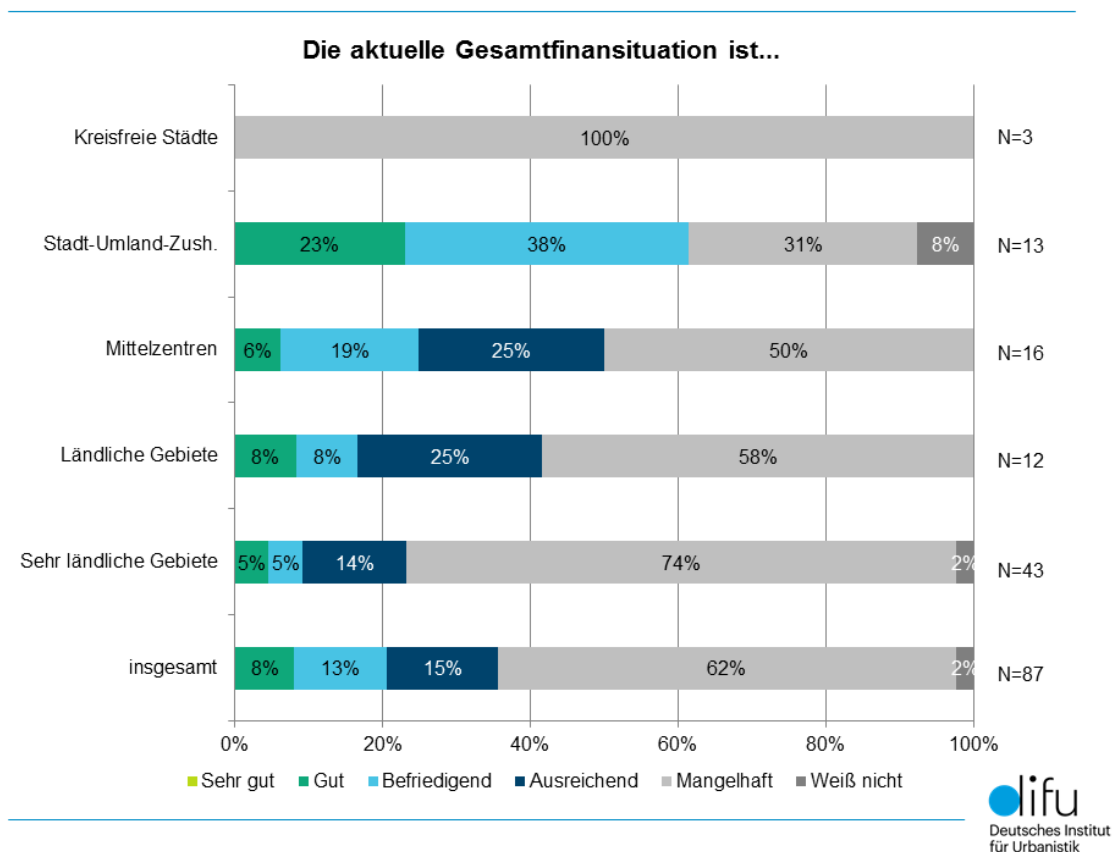


Abbildung 2: Aktuelle Finanzsituation der Städte und Gemeinden in Brandenburg nach Gemeindegruppen
 Quelle: Eigene Darstellung.

Die Entwicklung der Finanzsituation (Abbildung 14 im Anhang) wird von den Städten und Gemeinden nur wenig zuversichtlicher eingeschätzt. 7 % der Kommunen geben an, die Entwicklung seit dem Jahr 2008 bis heute sei „tendenziell eher positiv“, 18 % bezeichnen sie als „weitgehend konstant“, 36 % als „tendenziell eher negativ“ und 29 % als „durchgängig negativ“. Mit 10 % ist der Anteil derjenigen, die keine Angaben gemacht haben deutlich höher als bei der Frage nach der aktuellen Finanzsituation (2 %). Die Einschätzungen zur Entwicklung der Finanzsituation folgen einem ähnlichen Muster wie bei der vorangegangenen Frage: Alle kreisfreien Städte bezeichnen sie als negativ, in den Gemeinden mit weniger als 50 Einwohnern je Quadratkilometer tun dies vier von fünf Kommunen. In den Städten und Gemeinden des Stadt-Umland-Zusammenhangs von Berlin und Potsdam sehen nur 21 % eine negative Entwicklung in den vergangenen 10 Jahren, während 29 % eine „tendenziell eher positive“ Entwicklung seit 2008 sehen.

3.3 Umfang und Zustand des kommunalen Straßennetzes

3.3.1 Umfang

Für den Umfang des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg findet sich verschiedentlich die Angabe von 12.700 km.² Diese Zahl erscheint jedoch im Vergleich zu den insgesamt rund 12.200 km Autobahn, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (LS Brandenburg 2018) zu gering – wird doch im Bundesdurchschnitt davon ausgegangen, dass sich etwa zwei Drittel des gemeindlichen Straßennetzes in gemeindlicher Baulast befinden (BMVI 2014: 101). Im Vergleich zu anderen Bundesländern sind in Brandenburg noch verhältnismäßig viele Straßen als Landesstraßen klassifiziert. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg stuft von den aktuell noch rund 5.700 km Landesstraßen 1.628 km als abstufungsrelevant ein (MIL 2018). Selbst wenn diese komplett dem gemeindlichen Straßennetz zugeschlagen würden, umfasste das gemeindliche Straßennetz nur etwas mehr als die Hälfte des gesamten Straßennetzes. Es liegt also nahe, dass die bisher genannte Länge von rund 12.700 km den Umfang des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg deutlich unterschätzt. Frei verfügbare Daten zur Überprüfung dieses Wertes liegen leider nicht vor – weder im Aggregat noch für einzelne Gemeinden oder gar nach Straßentypen aufgeschlüsselt.³

Auf Grundlage der Befragungsergebnisse soll daher in einem ersten Schritt der Umfang des gemeindlichen Straßennetzes für das gesamte Bundesland bestimmt werden. Diese Zahl wird in den folgenden Kapiteln an verschiedenen Stellen verwendet, um andere Kenngrößen in Relation setzen und den Gesamtinvestitionsbedarf überschlägig bestimmen zu können. Bei der Erfassung des Straßennetzes wurden dazu die folgenden Straßenkategorien unterschieden:

- **Hauptverkehrsstraßen** als Straßen, die überwiegend dem durchgehenden innerörtlichen Verkehr oder dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen, insbesondere Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. In Ortsdurchfahrten der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen erstreckt sich die gemeindliche Baulast kreisangehöriger Städte im Wesentlichen auf die Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege sowie Parkplätze.
- **Haupterschließungsstraßen** als Straßen, die der Erschließung von Grundstücken und gleichzeitig überwiegend dem Verkehr innerhalb von Baugebieten, innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen bzw. im Außenbereich dienen, soweit sie nicht Hauptverkehrsstraßen sind.
- **Sammel- und Erschließungsstraßen** als Straßen, die den Verkehr aus den Anliegerstraßen in Wohn- oder Gewerbegebieten an eine Hauptverkehrsstraße führt.
- **Anliegerstraßen und -wege** als Straßen, die überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder durch private Zuwegung mit ihnen verbundenen Grundstücke dienen.
- **Straßenunabhängige Radwege und Gehwege**, die jeweils sowohl separat als auch in kombinierter Form bestehen können. Hier sollen Länge und Fläche aller drei Arten straßenunabhängiger Rad- und Gehwege zusammengefasst werden. Straßenbegleitende Rad- und Gehwege werden jeweils unter den vorgenannten Kategorien erfasst.

² So beispielsweise in der Strategie „Perspektiven für das Landesstraßennetz – Abstufungskonzept und Weiterentwicklung“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL 2018: 1).

³ Die ATKIS-Daten waren aus Kostengründen für dieses Projekt nicht verfügbar.

- **Gemeindeverbindungsstraßen** als Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage und außerhalb eines im Bebauungsplan festgesetzten Baugebietes, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden oder Gemeindeteilen dienen oder zu dienen bestimmt sind, ferner die dem im Gemeindegebiet befindlichen Anschluss an das überörtliche Straßennetz dienenden Straßen.
- **Land- und forstwirtschaftliche Wege**, die jedoch nicht von allen Kommunen vollständig erfasst werden, sodass hier Ungenauigkeiten bestehen.

Von den 96 an der Umfrage teilnehmenden Kommunen haben 90 Kommunen Angaben zum Umfang des von ihnen verantworteten Straßennetzes gemacht. Für 75 Kommunen liegen die Zahlen zum Straßennetz differenziert nach Straßenkategorien vor. Vier der 75 Kommunen haben die Haupt-, Sammel-, Erschließungs- und Anliegerstraßen nur teilweise separat ausgewiesen. Solch ungenauen Angaben werden im Folgenden in einer eigenen Kategorie „nicht kategorisiert“ ausgewiesen. Werte von Städten und Gemeinden, die lediglich eine Zahl für das Gesamtnetz ihrer Kommune angegeben haben, werden nur zum Abgleich der Zahlen, nicht jedoch für die Hochrechnung verwendet.

Um die Angaben der an der Befragung teilnehmenden Kommunen auf Brandenburg insgesamt hochzurechnen, bedarf es einer Hilfsvariable, die für alle Städte und Gemeinden in Brandenburg verfügbar ist und hoch mit der Länge des gemeindlichen Straßennetzes korreliert. Wie Abbildung 3 zeigt, korreliert die angegebene Länge des gemeindlichen Straßennetzes deutlich mit der Bevölkerungszahl ($r=0,76$) und der Fläche ($r=0,64$) der Kommunen. Der Korrelationskoeffizient⁴ für die siedlungsspezifischen Gemeindegruppen, wie sie in Abschnitt 3.1 eingeführt und in den Grafiken eingefärbt wurde, ist (mit Ausnahme der sehr diversen Gruppe der Mittelzentren) sogar noch höher. Er liegt bei der Bevölkerung bei allen anderen Gruppen bei mindestens $r=0,89$.

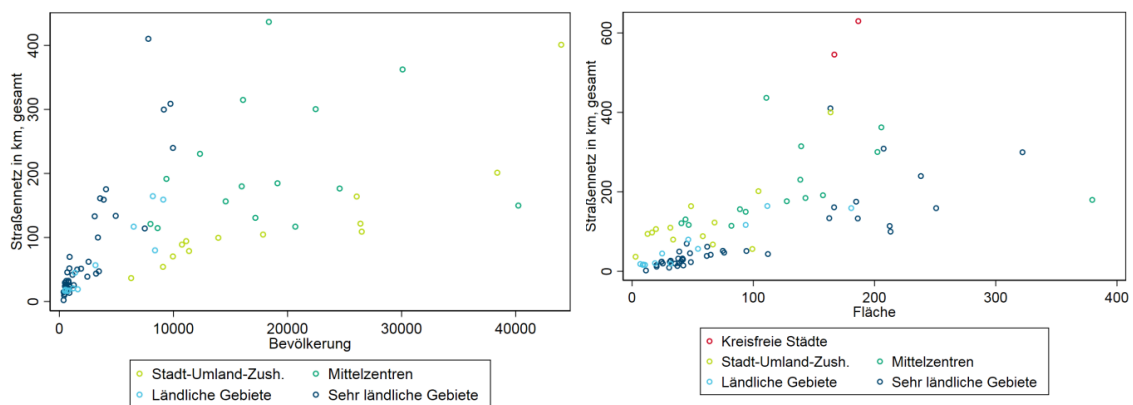


Abbildung 3: Länge des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg in Abhängigkeit von Bevölkerung und Fläche
Quelle: Eigene Darstellung. Die kreisfreien Städte werden aufgrund ihrer hohen Bevölkerungszahl in der linken Grafik nicht dargestellt

Da innerhalb der einzelnen Gemeindegruppen die Bevölkerung so stark mit der angegebenen Länge des Straßennetzes korreliert, erscheint sowohl die Verwendung der Bevölkerungszahl als auch die Kategorisierung in die fünf Gemeindegruppen sinnvoll, um im Folgenden die Gesamtlänge des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg zu bestimmen. Abbildung 4 zeigt den Durchschnitt an

⁴ Der Korrelationskoeffizient ist ein Maß, das im Bereich von -1 bis +1 definiert ist. Bei einem Wert von 0 läge kein (linearer) Zusammenhang zwischen den betrachteten Variablen vor. Bei einem Wert von +1 würden die Werte perfekt positiv korrelieren. Bei einem Wert von -1 würden sie perfekt antiproportional korrelieren.

laufenden Metern je Einwohner und Gemeindegruppe, wobei für jede Gruppe zwei Balken dargestellt werden. Im ersten Balken werden diejenigen Straßen zusammengefasst, die komplett in der Baulast der Städte und Gemeinden liegen. Bei den kreisfreien Städten und Gemeinden sind dies die Hauptverkehrsstraßen, Haupterschließungsstraßen, Sammel- und Erschließungsstraßen, Anliegerstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen sowie die von den Kommunen in der Befragung nicht eindeutig zuordenbaren Straßen, die hier in der Kategorie „nicht kategorisiert“ erfasst wurden. Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind, anders als die kreisfreien Städte, bei dem größten Teil der Hauptverkehrsstraßen – und zwar bei Bundes-, Landes- und Kreisstraßen – nur für die Geh- und Radwege zuständig. Der jeweils zweite Balken umfasst die land- und forstwirtschaftlichen Wege sowie die Straßenunabhängigen Rad- und Gehwege.

Die Abbildung zeigt die bereits zu erwartenden Unterschiede zwischen den Gemeindegruppen: Während in den kreisfreien Städten lediglich vier laufende Meter Straße auf einen Einwohner entfallen, sind es in den sehr ländlichen Gebieten mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 50 Einwohnern/km² deutlich über 20 laufende Meter je Einwohner. Auch die Zusammensetzung des Straßennetzes unterscheidet sich zwischen den Gruppen. In den Städten und Gemeinden des Stadt-Umland-Zusammenhangs von Berlin und Potsdam machen Anliegerstraßen 67 % des gemeindlichen Straßennetzes aus, in den sehr ländlichen Gebieten sind es hingegen nur 25 %. Dort ist jedoch ein Großteil der Gemeindeverbindungsstraßen zu finden, die hier 28 % am gemeindlichen Straßennetz ausmachen, während Gemeindeverbindungsstraßen in den anderen Gruppen nur zwischen 2 und 9 % zum gemeindlichen Straßennetz beitragen.

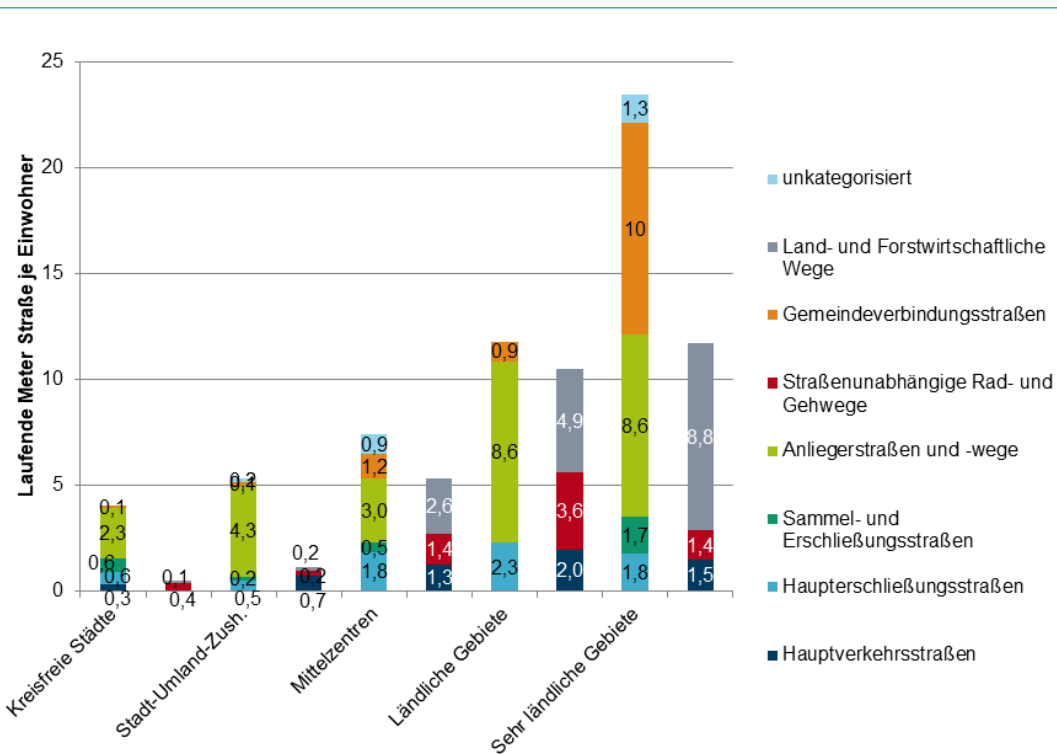


Abbildung 4: Durchschnittliche Länge des gemeindlichen Straßennetzes in Metern je Einwohner nach Gemeindegruppen
Quelle: Eigene Darstellung.

Zur Bestimmung der Länge des gesamten gemeindlichen Straßennetzes werden die oben genannten laufenden Meter Straße je Einwohner mit den in der jeweiligen Gemeindegruppe lebenden Bevölkerungszahlen multipliziert. Durch Aggregation der einzelnen Gruppenwerte ergibt sich die in Abbildung

5 dargestellte Gesamtlänge des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg. Diese teilt sich wie folgt auf die verschiedenen Straßentypen auf: Anliegerstraßen machen mit rund 12.200 km den größten Anteil aus. Daneben umfasst das Netz rund 3.100 km Haupterschließungsstraßen und knapp 1.500 km Sammel- und Erschließungsstraßen. Hauptverkehrsstraßen machen insgesamt etwa 2.600 km aus, allerdings liegen davon nur knapp 130 km in kreisfreien Städten, die auch für die hier nicht weiter erfassten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zuständig sind. Bei den knapp 2.500 km Hauptverkehrsstraßen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden handelt es sich zum Teil lediglich um die straßenbegleitenden Rad- und Gehwege. Die rund 1.300 km nicht-kategorisierten Straßen sind Straßen, die von den befragten Kommunen nicht eindeutig einer der vorgenannten Kategorien zugeordnet wurden. Darüber hinaus verfügen die Städte und Gemeinden in Brandenburg über rund 5.600 km Gemeindeverbindungsstraßen. In Summe ergibt sich dementsprechend ein gemeindliches Straßennetz von rund 26.200 km Länge. Hinzu kommen ca. 2.700 km straßenunabhängige Rad- und Gehwege sowie rund 7.000 km land- und forstwirtschaftliche Wege.

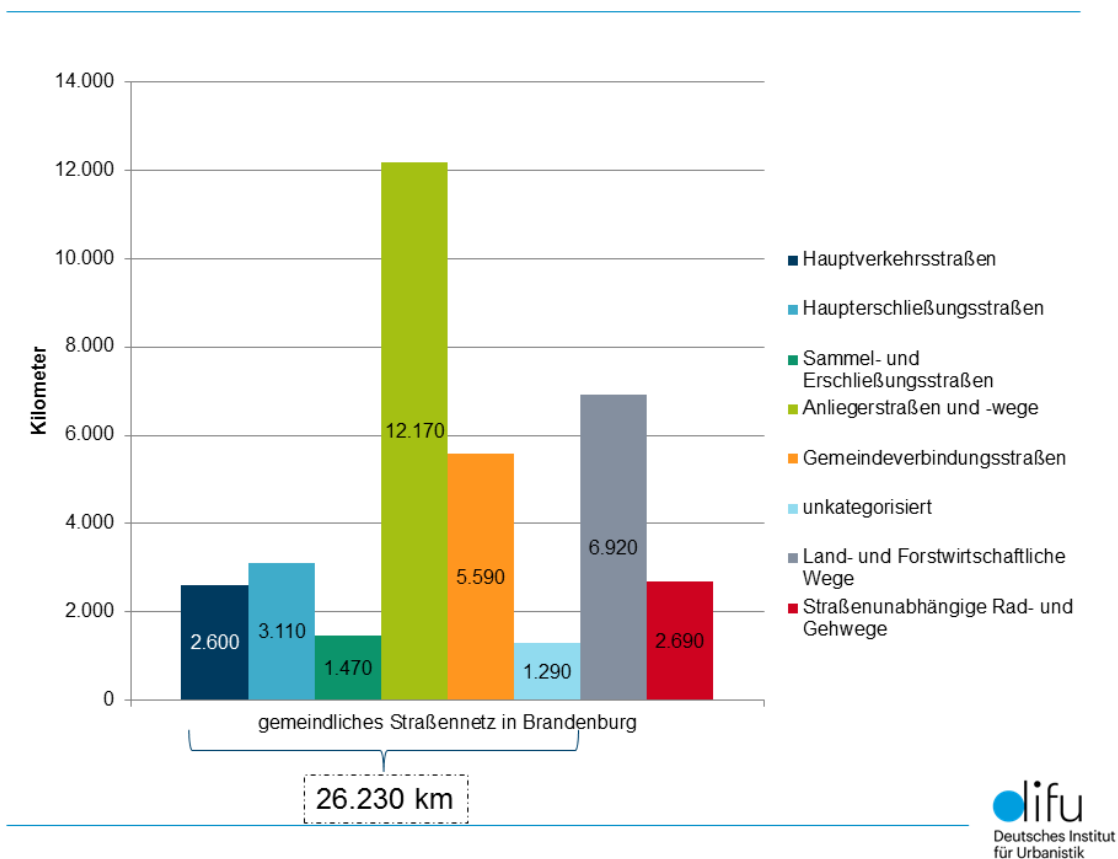


Abbildung 5: Hochrechnung des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg
Quelle: Eigene Darstellung.

Insgesamt summieren sich gemeindliche Hauptverkehrsstraßen, Haupterschließungsstraßen, Sammel- und Erschließungsstraßen, Anliegerstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen und von den Städten und Gemeinden nicht genauer spezifizierte Straßen zu einer Gesamtlänge von rund 26.200 km. Diese Zahl deckt sich in ihrer Größenordnung mit früheren Erhebungen dieser Art. So kommen beispielsweise Arndt et al. (2015) auf Grundlage einer deutschlandweiten Auswertung von Open-Street-Map-Daten zum Be- und Zustand von Brücken und Straßen in kommunaler Baulast zu dem Ergebnis, dass das gemeindliche Straßennetz in den meisten Bundesländern deutlich unterschätzt wird. Für Brandenburg kommen sie in diesem Kontext auf eine Länge des Straßennetzes in gemeindlicher Baulast von knapp 25.500 km (Arndt et al. 2015: 78).

Laut Schätzungen entfielen im Jahr 1990 im bundesdeutschen Durchschnitt ein Drittel aller Straßen auf Bund, Länder und Kreise, während sich zwei Drittel in der Baulast von Städten und Gemeinden befanden (BMVI 2014: 101). In Brandenburg summieren sich Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen zu insgesamt rund 12.200 km auf (LS Brandenburg 2018). Die oben genannten rund 26.200 km würden somit 68 % des gesamten Straßennetzes ausmachen. Auch insofern deckt sich die hier vorgenommene Hochrechnung mit Vergleichsstudien.

3.3.2 Zustand

Mit Blick auf den Zustand des kommunalen Straßennetzes geben die befragten Städte und Gemeinden an, dass insgesamt 38 % der Straßen die gesetzlichen Standards erfüllen. Leichte Mängel weisen hingegen 28 % der Straßen auf. Über ein Drittel der gemeindlichen Straßen in Brandenburg weisen laut Befragung sogar erhebliche Mängel auf.

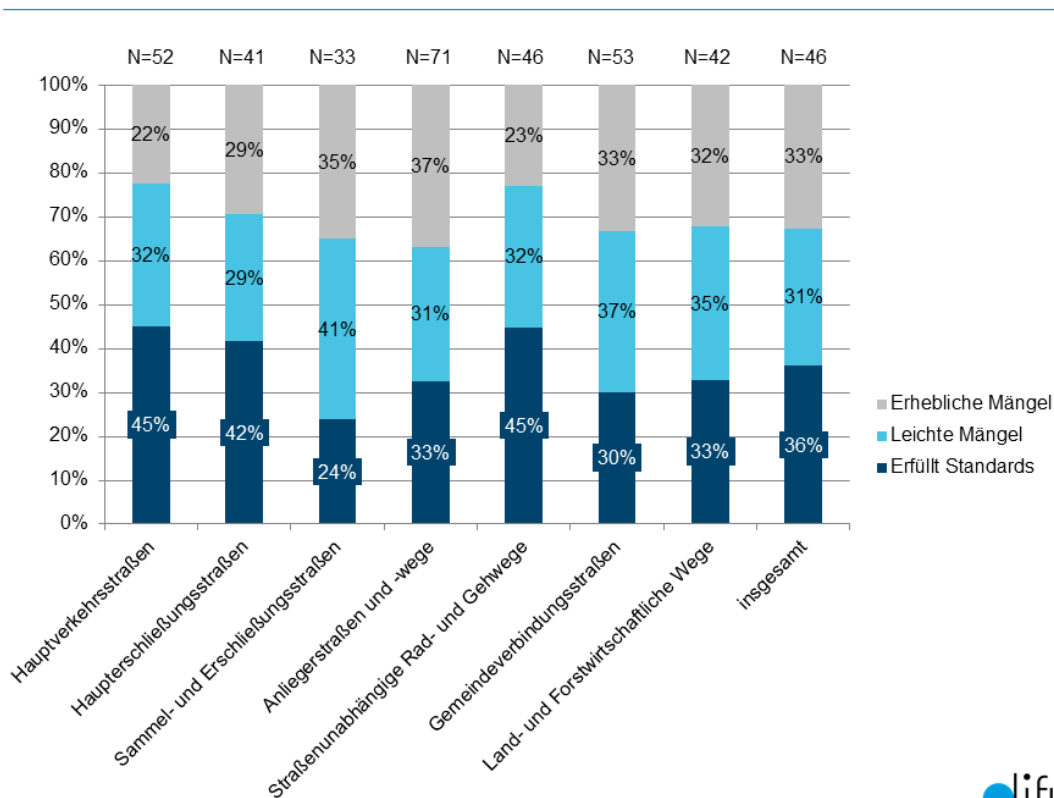


Abbildung 6: Zustand des Straßennetzes in Brandenburg nach Straßenkategorie
 Quelle: Eigene Darstellung. Zustand des Straßennetzes gewichtet nach Länge des jeweiligen Straßennetzes.

Wie Abbildung 6 zeigt, unterscheidet sich der Zustand der Straßen stark nach ihrer Art. Während Hauptverkehrsstraßen und Hauptschließungsstraßen sowie die Straßenunabhängigen Rad- und Gehwege zu 42 bis 45 % die Standards erfüllen und zu weniger als 30 % „erhebliche Mängel“ aufweisen, weisen Anliegerstraßen und -wege – die Straßenkategorie, die in Brandenburg knapp ein Drittel des gesamten kommunalen Straßennetzes ausmacht – zu 37 % erhebliche Mängel auf. Nur ein Drittel dieses Straßentyps erfüllt hier die Standards. Bei Sammel- und Erschließungsstraßen erfüllt nicht einmal ein Viertel der Straßen die Standards, unterdessen weisen 35 % erhebliche Mängel

auf. Ein Instandsetzungs- und Erneuerungsstau hat sich mithin nicht nur im Bereich der Anliegerstraßen und -wege aufgebaut, sondern auch bei den Gemeindeverbindungsstraßen, die eine wichtige landesweite Vernetzungsfunktion erfüllen. Insgesamt spiegeln sich in diesen straßentypbezogenen Zustandsbewertungen auch die investitionspolitischen Präferenzen der Kommunen wieder. Denn offenbar wird bei der Instandhaltung, Erneuerung und dem Ausbau des Straßennetzes – wie auch in anderen Bundesländern – den Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen Vorrang vor kleineren „Nebenstraßen“ gegeben.

Unterschiede zeigen sich nicht nur hinsichtlich der Straßenkategorien, sondern auch zwischen den verschiedenen Gemeindegruppen. Die kreisfreien Städte sehen über alle Straßenkategorien hinweg einen deutlich überdurchschnittlichen Anteil ihrer Straßen in erheblich defizitärem Zustand. Insgesamt wird dort deutlich über die Hälfte der eigenen Straßen als mit erheblichen Mängeln behaftet eingeschätzt. Unter den vier Gruppen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden weist das Straßennetz in den dünn besiedelten Gebieten, wo die Verkehrsdichte deutlich niedriger ist, noch den besten Zustand auf. Auch im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam werden 41 % der Straßen als den Standards entsprechend dargestellt. In den Mittelzentren und ländlichen Gebieten mit einer Bevölkerungsdichte von über 50 Einwohnern/km² sind es lediglich je 31 %. Abbildung 7 stellt die Angaben der zusammenfassenden Kategorie „insgesamt“ für die verschiedenen Gemeindegruppen dar.

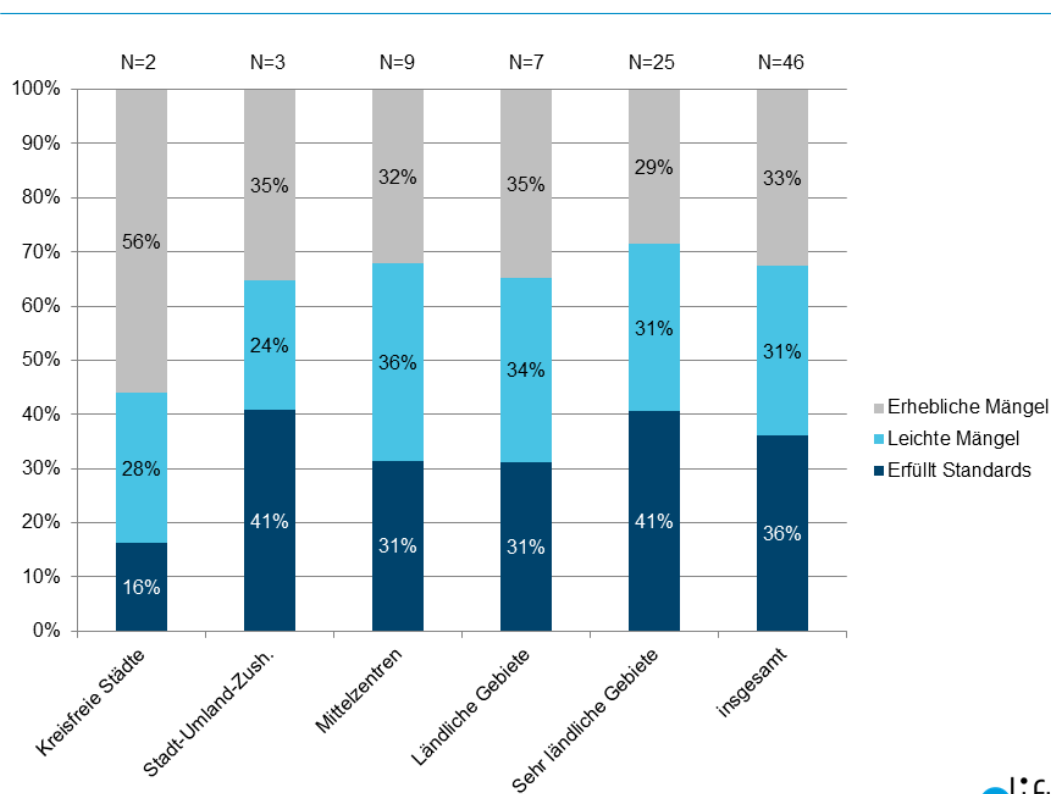


Abbildung 7: Zustand des Straßennetzes in Brandenburg nach Gemeindegruppen
Quelle: Eigene Darstellung.

3.4 Tatsächliche Aufwendungen und eigentliche Bedarfe

3.4.1 Tatsächliche Instandhaltungs- und Investitionsausgaben

Drei Viertel der teilnehmenden Kommunen haben Angaben zu ihren Instandhaltungsaufwendungen in den Jahren 2014 bis 2018 gemacht – also zu den (konsumtiven) Aufwendungen, die für den laufenden Unterhalt der Straßen, wie z. B. kleinere Ausbesserungen und die Schließung von Schlaglöchern, erforderlich sind. Aus den gemachten Werten ergeben sich in der Hochrechnung für Brandenburg insgesamt getätigte Gesamtaufwendungen für die Instandhaltung in Höhe von rund 52 Mio. Euro pro Jahr im Zeitraum von 2014 bis 2017 (Abbildung 8). Für das Jahr 2018 wurden die geplanten Werte abgefragt. Hochgerechnet liegen diese mit rund 64 Mio. Euro über den Vorjahreswerten. Ob die geplanten Maßnahmen in diesem Umfang tatsächlich realisiert werden können, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen. Die Auslastung des Baugewerbes und die vergaberechtlich oft unzureichende Zahl an Angeboten von potentiellen Auftragnehmern in entsprechenden Ausschreibungsverfahren der Kommunen, deutlich gestiegene Baupreise und/oder verwaltungsseitige Kapazitätsengpässe bei der Vergabe von Aufträgen tragen inzwischen immer öfter dazu bei, dass geplante Baumaßnahmen nicht in dem vorgesehen Umfang realisiert werden können (Krone/Scheller 2018).

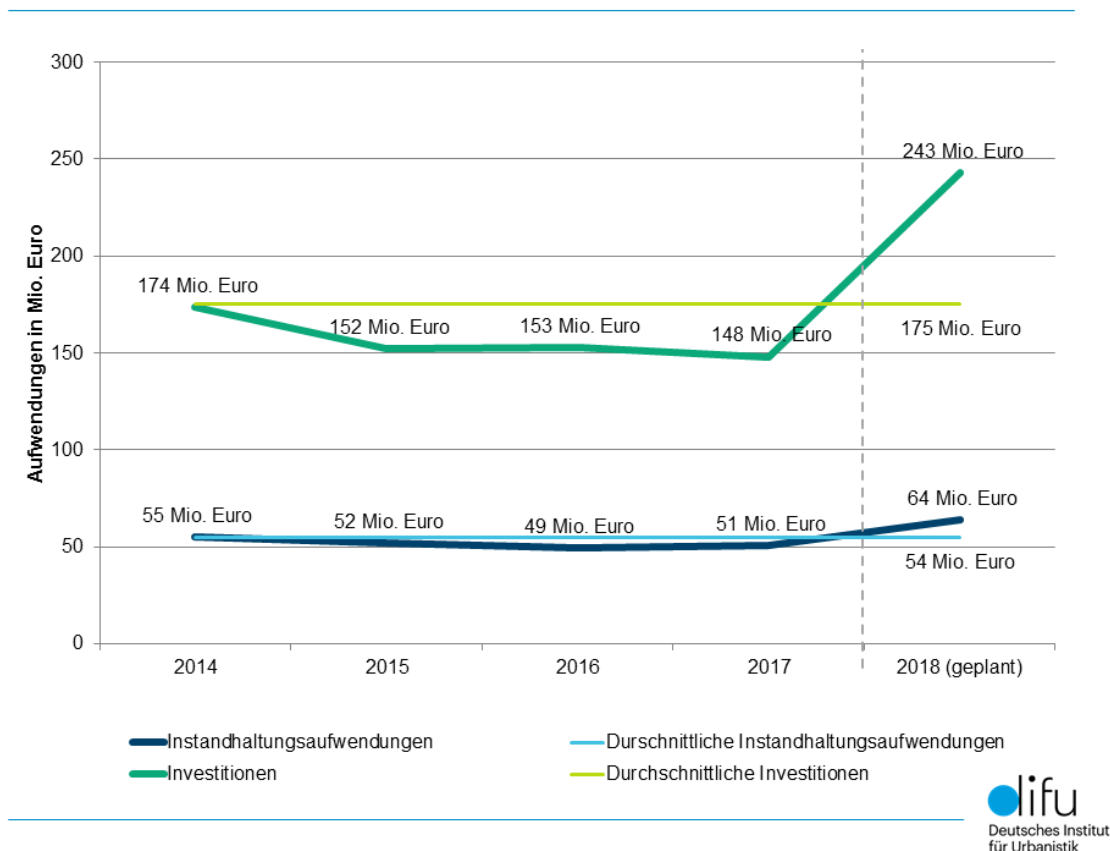


Abbildung 8: Hochrechnung zu den Aufwendungen für Instandhaltung und Investitionen für Straßen in der Baulast von Städten und Gemeinden in Brandenburg
Quelle: Eigene Darstellung.

Die Aufwendungen für Investitionen in Straßen in der Baulast von Städten und Gemeinden – und damit die grundhafte Erneuerung und den Ausbau der Verkehrswege – liegen in der Hochrechnung

etwa dreimal so hoch wie die Instandhaltungsaufwendungen. 2014 wurden in Brandenburg insgesamt demnach etwa 174 Mio. Euro ausgegeben. In den darauffolgenden Jahren lagen die Aufwendungen bei ca. 150 Mio. Euro. Für 2018 sind über 240 Mio. Euro geplant – auch hier ist jedoch aus den oben bereits ausgeführten Gründen unklar, ob die tatsächlichen Aufwendungen den vorgesehenen Investitionsaufwendungen entsprechen werden.

Über den Zeitraum der vergangenen vier Jahre zeigt sich sowohl für die durchschnittlichen Instandhaltungsaufwendungen als auch für die tatsächlich getätigten Investitionen der Kommunen in Brandenburg ein relativ stabiles Niveau. Dies entspricht Vergleichsbetrachtungen zum kommunalen Investitionsverhalten: Selten gibt es bei entsprechenden Aufwendungen größere Sprünge bzw. Niveauverschiebungen (Krone/Scheller 2018).

3.4.2 Instandhaltungs- und Investitionsbedarfe

Den tatsächlich getätigten Instandhaltungs- und Investitionsaufwendungen stehen Schätzungen der Städte und Gemeinden zu den Bedarfen gegenüber, die eigentlich für die Instandhaltung, Erneuerung, Erweiterung und den Ausbau sowie die Erschließung des gemeindlichen Straßennetzes erforderlich wären, um gesetzlichen Standards genüge zu leisten, und Wohn- und Gewerbegebiete angemessen zu erschließen bzw. verkehrlich zu entlasten.⁵ Von den teilnehmenden Kommunen haben 68 Städte und Gemeinden Angaben zu ihren Instandhaltungs- und Investitionsbedarfen gemacht.⁶ Nahezu alle Kommunen weisen einen Instandhaltungsbedarf für den laufenden Unterhalt ihrer Straßen auf. Dieser hat sich auf insgesamt rund 75 Mio. Euro aufsummiert (Stand: 2018). Die investiven Bedarfe liegen demgegenüber deutlich höher. Allein der Erneuerungsbedarf beträgt gegenwärtig zusammengenommen rund 573 Mio. Euro für die 55 Städte und Gemeinden, die hierzu Angaben gemacht haben. 20 Kommunen sehen einen Erweiterungs- und Ausbaubedarf, der sich auf rund 102 Mio. Euro aufsummiert. Etwas mehr als ein Drittel (24 Kommunen) sehen derzeit einen Erschließungsbedarf in Höhe von insgesamt rund 149 Mio. Euro. Insgesamt ergeben sich für die 68 Städte und Gemeinden, die Angaben gemacht haben, aktuell Bedarfe in Höhe von etwa 899 Mio. Euro. Davon umfassen 824 Mio. Euro den Investitionsbedarf, der sich aus Erneuerungs-, Erweiterungs- und Ausbau- sowie Erschließungsbedarf zusammensetzt. Die beschriebenen Werte sind in Tabelle 4 im Anhang zusammengefasst.

Um die vorstehenden Angaben wiederum auf Brandenburg insgesamt hochzurechnen, werden die Bedarfe der teilnehmenden Kommunen durch die eigenen Straßenkilometer geteilt. Die entstehenden Bedarfe je Kilometer werden für jede der in Abschnitt 3.1 beschriebenen Gemeindegruppen gemittelt. Die entstehenden durchschnittlichen Bedarfe je Kilometer Straßennetz werden mit der Länge des Straßennetzes in der jeweiligen Gruppe multipliziert. Auf diese Weise können Instandhaltungs- und Investitionsbedarfe für das gesamte Bundesland Brandenburg approximiert werden. Insgesamt ergibt sich auf diese Weise ein Instandhaltungsbedarf für die laufende Unterhaltung in Höhe von rund 310 Mio. Euro sowie ein Investitionsbedarf von insgesamt rund 2,77 Mrd. Euro (Abbildung 9). Der

⁵ Die entsprechende Frage im Fragebogen lautete dabei: „Welche Investitionsbedarfe sehen Sie aktuell mit Blick auf die Straßen in der Baulast Ihrer Kommune (gesamtes Gemeindegebiet)? Wie hoch schätzen Sie diesen ein?“

⁶ Bei den angegebenen Werten gab es wenige, aber deutliche statistische Ausreißer. Da diese den in den folgenden Berechnungsschritten verwendeten Mittelwert stark nach oben verzerrt hätten, wurden die Bedarfe auf das in der jeweiligen Gemeinde existierende Straßennetz in Kilometern normiert. Bei Instandhaltungsbedarf/km und Erneuerungsbedarf/km wurden sämtliche über dem 90 %-Perzentil liegenden Werte auf den Wert des 90 %-Perzentils gekürzt. Dies trifft auf jeweils sechs Werte zu. Bei Erweiterungs- und Ausbaubedarf/km sowie beim Erschließungsbedarf/km wurden die jeweils drei über dem 95 %-Perzentil liegenden Werte auf den Wert des 95 %-Perzentils gekürzt.

Investitionsbedarf setzt sich dabei zusammen aus rund 2,05 Mrd. Euro für die Erneuerung, rund 240 Mio. Euro für die Erweiterung und den Ausbau sowie etwa 480 Mio. Euro für die weitere Erschließung des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg (Stand: 2018).

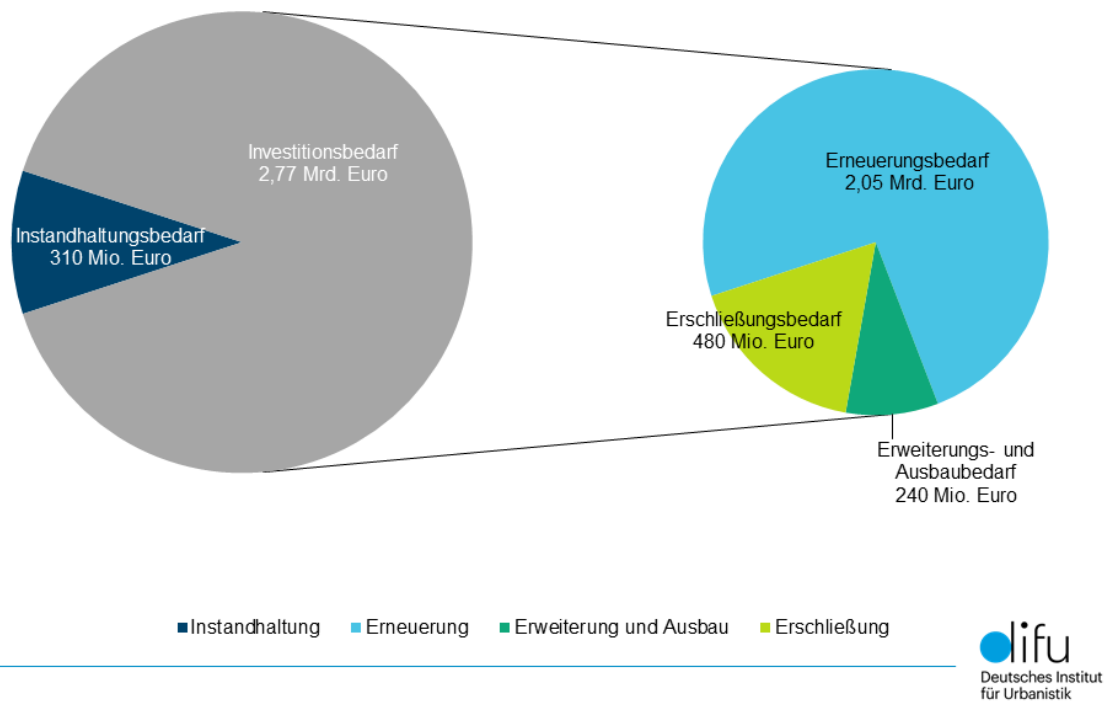


Abbildung 9: Hochrechnung der Bedarfe für den kommunalen Straßenbau aller Städte und Gemeinden in Brandenburg (Stand: 2018)
Quelle: Eigene Darstellung.

Ein Abgleich zwischen den hier ermittelten Bedarfen und den oben hochgerechneten Instandhaltungs- und Investitionsaufwendungen, die in den vergangenen Jahre tatsächlich von den Kommunen in Brandenburg getätigt wurden (vgl. Abschnitt 3.4.1), offenbart deutliche Diskrepanzen: Mit im Schnitt rund 52 Mio. Euro pro Jahr wurde deutlich weniger für die Instandhaltung der gemeindlichen Straßen ausgegeben als eigentlich erforderlich gewesen wäre. Dies dürfte erklären, warum sich in den vergangenen Jahren derart hohe Bedarfe aufgebaut haben.⁷

Eine ähnliche Diskrepanz besteht auch mit Blick auf das Verhältnis zwischen tatsächlich getätigten Investitionen und investiven Bedarfen für die Erneuerung, Erweiterung und den Ausbau sowie die

⁷ Bei einer Hochrechnung auf Basis der von den Kommunen angegebenen Kostensätze für die Instandhaltung je laufendem Meter Straße in den unterschiedlichen Straßenkategorien (vgl. Tabelle 3) ergäbe sich sogar eine Summe von insgesamt rund 439 Mio. Euro, die die brandenburgischen Städte und Gemeinden eigentlich pro Jahr für die Instandhaltung ihres Straßennetzes ausgeben müssten, um vorzeitige Abschreibungen zu vermeiden und die Lebensdauer der eigenen Verkehrswege zu verlängern. Dies entspräche im Mittel rund 12,20 Euro je laufendem Meter und damit in etwa den Werten anderer Quellen. So bezifferte beispielsweise die Kommission „Kommunaler Straßenbau“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen den jährlichen Finanzbedarf in Abhängigkeit von der Gesamtstraßenlänge bereits im Jahr 2004 auf etwas über 10 Euro je laufendem Meter (FGSV 2004: 12). In Anbetracht der Inflationsbedingten Preissteigerungen der vergangenen 14 Jahre sowie der darüber hinaus überproportional gestiegenen Baupreise, dürften die Instandhaltungskosten inzwischen über diesem Wert liegen.

Erschließung des Straßennetzes. Mit angenommenen 400 Euro je laufendem Meter für die Erneuerung könnten für die oben hochgerechneten rund 2,05 Mrd. Euro gerade einmal 5.125 km der gemeindlichen Straßen erneuert werden. Dies entspricht noch nicht einmal dem Drittel des kommunalen Straßennetzes, für das die Kommunen „erhebliche Mängel“ konstatiert haben (vgl. Abbildung 5 und Abbildung 6).⁸ Bei durchschnittlichen Kosten für die Erweiterung und den Ausbau von ca. 600 Euro je laufendem Meter kann das Straßennetz für die oben hochgerechneten 240 Mio. Euro lediglich um etwa 400 km erweitert werden. Bei gleichen Kosten für die Erschließung neuer Straßen könnten 800 km Straßen erschlossen werden.

Von den 68 Städten und Gemeinden, die Angaben zu ihren Bedarfen gemacht haben, haben 49 Kommunen die Bedarfe den einzelnen Straßenkategorien zugeordnet. Aus den Daten, die auch in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** im Anhang dargestellt sind, wird deutlich, dass die teureren Straßenkategorien – Hauptverkehrsstraßen, Haupt- und Erschließungsstraßen sowie Sammel- und Erschließungsstraßen – relativ zu ihrem Anteil am Straßennetz (20 %) einen deutlich höheren Anteil an den Instandhaltungsbedarfen (34 %) und Erneuerungsbedarfen (35 %) ausmachen. Bei den Anliegerstraßen, die 34 % des Straßennetzes ausmachen, bestehen 32 % des Instandhaltungs- und 38 % des Erneuerungsbedarfs. Bei den Bedarfen für Erweiterung bzw. Ausbau und für die Erschließung zeigt sich, dass hier insbesondere das Netz der Anliegerstraßen erweitert (31 %) und zusätzlich erschlossen werden soll (72 %). Ein Viertel (26 %) der Erweiterungs- bzw. Ausbaubedarfe entfallen auf Rad- und Gehwege – ein Bereich, auf den 7 % der Instandhaltungsbedarfe sowie jeweils 4 % der Erneuerungs- und Erschließungsbedarfe fallen. Für Erweiterungen oder Ausbau von Hauptverkehrsstraßen, Haupt- und Erschließungsstraßen sowie Sammel- und Erschließungsstraßen sind 28 % der Bedarfe vorgesehen. Auf die Erschließung von Hauptverkehrsstraßen, Haupt- und Erschließungsstraßen sowie Sammel- und Erschließungsstraßen entfallen 21 % der Erschließungsbedarfe.

⁸ Zu den durchschnittlich von den teilnehmenden Kommunen angegebenen Kosten je laufendem Meter für Instandhaltung, Erneuerung sowie Erweiterung und Ausbau vgl. Tabelle 3 im Anhang.

3.5 Finanzierungsquellen für Instandhaltung und Investitionen im Straßenbau im Jahr 2018

Für Baumaßnahmen im Straßenbereich werden – je nach Art der Maßnahme – unterschiedliche Finanzierungsformen genutzt. Instandhaltungsmaßnahmen sind aus den laufenden Aufwendungen zu zahlen und nicht beitragsfähig. Nicht umsonst geben auch die befragten Kommunen in Brandenburg an, dass Instandhaltungsmaßnahmen zu 93 % aus Eigenmitteln finanziert werden (Abbildung 10). 5 % können durch Zweckgebundene Investitionszuweisungen finanziert werden⁹, die verbleibenden 2 % werden von den Städten und Gemeinden durch Rücklagen oder Reparaturfonds finanziert. Allerdings ist der Anteil der Kommunen, die solche Möglichkeiten nutzen, sehr gering.

Bei Investitionsmaßnahmen kann ein Teil der Kosten auf die Anlieger umgelegt werden – zumindest, wenn die Straßen überwiegend dem Anliegerverkehr dienen. In den vergangenen Jahren haben die Kommunen in Brandenburg von dieser Möglichkeit in unterschiedlicher Weise Gebrauch gemacht. Die anteilige Beitragsfinanzierung macht insgesamt einen Anteil von etwa 30 % bei Erneuerungs- sowie Erweiterungs- und Ausbaumaßnahmen aus, denn nicht alle Maßnahmen sind beitragsfähig. Eigenmittel tragen 36 % zu Erneuerungs- und 39 % zu Erweiterungsmaßnahmen bei. Beides wird darüber hinaus zu je einem Viertel aus zweckgebundenen Investitionszuweisungen finanziert.

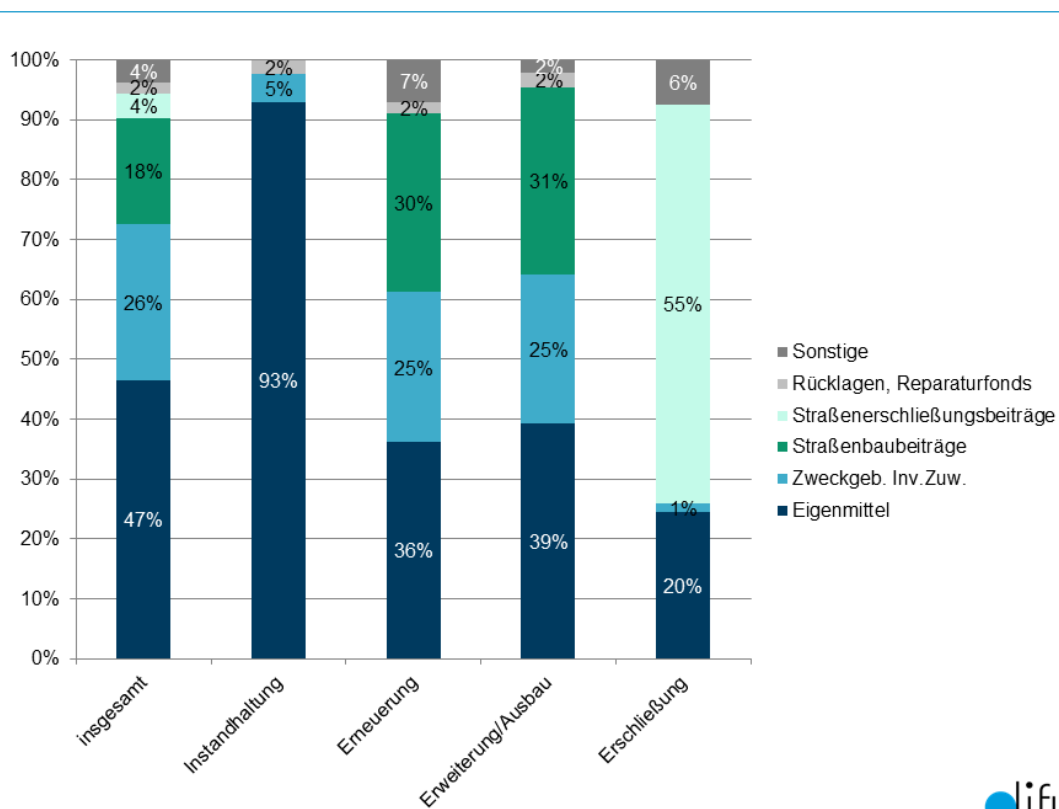


Abbildung 10: Durchschnittlicher Anteil der verschiedenen Finanzierungsquellen an Investitions- und Instandhaltungsaufwendungen für Straßenbaumaßnahmen in Brandenburg (Stand: 2018)
Quelle: Eigene Darstellung.

⁹ Dies wirkt zunächst widersprüchlich, jedoch haben verschiedene Kommunen darauf hingewiesen, dass vereinzelte Instandhaltungsmaßnahmen auch über Investitionsförderprogramme (anteilig) finanziert werden

Erschließungsmaßnahmen werden im Jahr 2018 zu 55 % durch Straßenerschließungsbeiträge finanziert. 20 % sind Eigenmittel, 1 % Investitionszuweisungen und 6 % sonstige Finanzierungsquellen, wobei hierbei – wie es die wenigen erklärenden Angaben in den Textfeldern der Umfrage vermuten lassen – meist ebenso Eigenmittel gemeint sind.

Insgesamt werden 47 % der Instandhaltungs- und Investitionsaufwendungen aus Eigenmitteln finanziert, etwa ein Viertel (26 %) aus zweckgebundenen Investitionszuweisungen, 18 % aus Straßenbau- und 4 % aus Straßenerschließungsbeiträgen. Rücklagen und Reparaturfonds tragen zu 2 % zur Finanzierung bei, auf sonstige Finanzierungsquellen wird für 4 % des Volumens zurückgegriffen.

Die Anteile der unterschiedlichen Finanzierungsquellen unterscheiden sich zum Teil deutlich nach den verschiedenen Gemeindegruppen. Abbildung 17 im Anhang stellt diese Unterschiede dar. Auffällig ist, dass die sehr ländlichen Gebiete insgesamt zu einem deutlich höheren Anteil Eigenmittel verwenden (72 %), als die anderen Gruppen (32 bis 55 %). Bei den Maßnahmen, die zum Teil durch Straßenbaubeiträge finanzierbar sind (Erneuerung sowie Erweiterung und Ausbau), finanzieren Städte und Gemeinden im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam, die ja auch einen hohen Anteil an Anliegerstraßen in ihrem Straßenbestand haben, mit etwa 60 % doppelt so viel wie der Durchschnitt aller brandenburgischen Kommunen über Beiträge. Bei Erschließungen sind es in diesen Kommunen gar 70 % der Kosten, die über Beiträge finanziert werden.

3.6 Straßenbau- und Straßenerschließungsbeiträge

3.6.1 Straßenbaubeiträge

Von den 96 Kommunen, die sich an der Befragung beteiligt haben, haben 63 Kommunen (66 %) in mindestens einem Jahr zwischen 2014 und 2018 Straßenbaubeiträge erhoben. 7 % gaben an, dass sie auf eine Beitragserhebung in allen Jahren verzichtet haben.¹⁰ Rund ein Viertel der befragten Städte und Gemeinden (27 %) machte keine Angaben. Hierunter ist jedoch vermutlich eine große Zahl an Kommunen, die aufgrund nicht veranschlagter Straßenbaubeiträge in die entsprechenden Felder des Fragebogens nichts eingetragen hat.

Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass bei der Frage nach Beiträgen der Betrachtungszeitraum zu beachten ist. Da nicht in allen Kommunen in jedem Jahr entsprechende Bauprojekte geplant wurden, deren Kosten nach Abschluss der Maßnahmen mittels entsprechender Beiträge auf die Anlieger anteilig umlegbar waren, liegt der Anteil an Kommunen, die in einem bestimmten Jahr Beiträge erhoben haben, niedriger. Wie Abbildung 11 zeigt, geben für jedes erfragte Jahr zwischen 44 und 50 % der an der Umfrage teilnehmenden Kommunen an, Straßenbaubeiträge veranschlagt zu haben. Schwankungen zwischen den unterschiedlichen Jahren sollten nicht überinterpretiert werden, denn es ist insbesondere zu beobachten, dass kleinere Kommunen seltener Straßenbaubeiträge erheben als größere. Mindestens 90 % der Städte mit über 10.000 Einwohnern haben in mindestens einem der fünf erfragten Jahre Straßenbaubeiträge erhoben. Bei den Städten und Gemeinden zwischen 5.000 und 10.000 Einwohnern sind es mindestens 82 % und bei Kommunen zwischen 1.000 und 5.000 Einwohnern sind es 67 %. Von den Gemeinden mit weniger als 1.000 Einwohnern hat hingegen nicht einmal ein Drittel (31 %) Straßenbaubeiträge erhoben, 21 % haben sicher keine Beiträge erhoben und 48 % haben keine Angaben gemacht.

¹⁰ Hierzu zählen sowohl diejenigen Kommunen, die „0“ angegeben haben, als auch solche, die „keine“, „/“ oder „-“ angegeben haben.

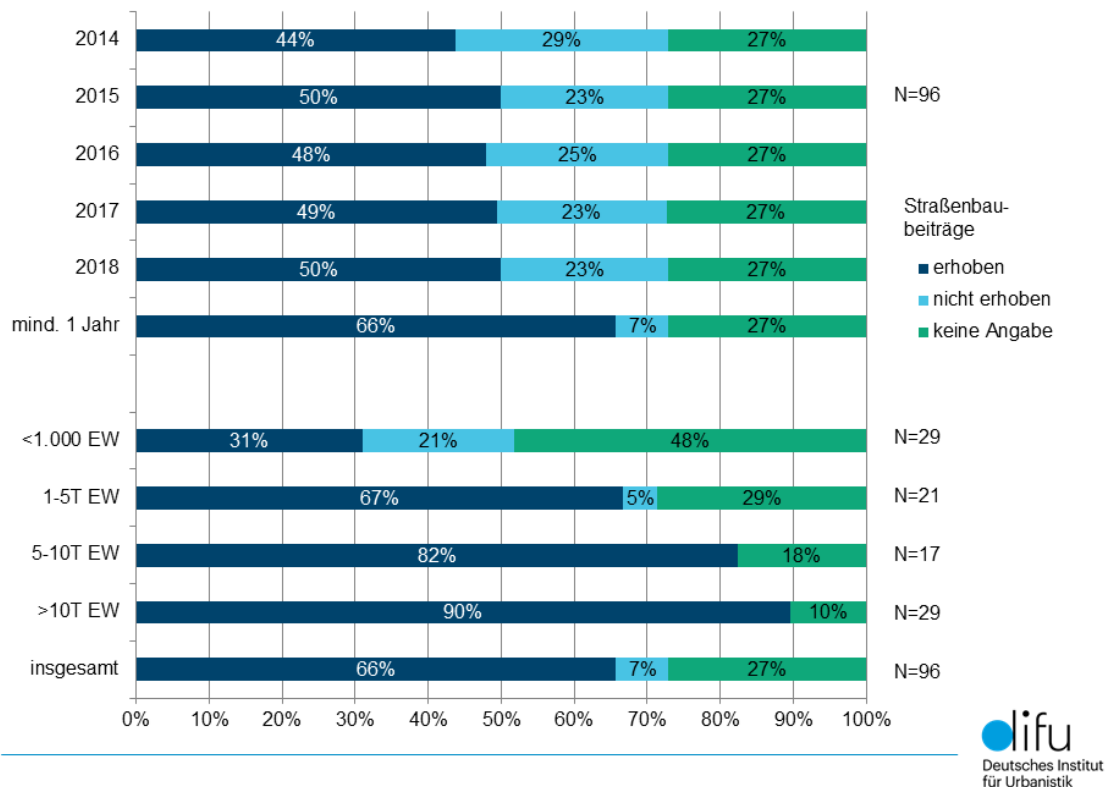


Abbildung 11: Vereinnahmung von Straßenbaubeiträgen
 Quelle: Eigene Darstellung.

Die Kommunen, die Straßenbaubeiträge erhoben haben, haben in den Jahren von 2014 bis 2018 im Schnitt 13,70 Euro je Einwohner vereinnahmt. In kleineren Kommunen liegt dieser Wert höher als in größeren Städten und Gemeinden. Wenn kleine Gemeinden mit weniger als 1.000 Einwohnern im erfragten Zeitraum Straßenbaubeiträge vereinnahmten, so waren dies im Schnitt 18,70 Euro je Einwohner und Jahr. Bei Gemeinden zwischen 1.000 und 5.000 Einwohnern sind es durchschnittlich 14,00 Euro und bei Städten und Gemeinden zwischen 5.000 und 10.000 Einwohnern 13,10 Euro pro Kopf und Jahr. Städte und Gemeinden mit über 10.000 Einwohnern vereinnahmten in einem Jahr, in dem sie Beiträge erheben, im Mittel 12,10 Euro je Einwohner. Abbildung 12 zeigt die Werte noch einmal differenziert nach den in Abschnitt 3.1 gebildeten Gemeindegruppen. Dass kleinere Kommunen im Schnitt höhere Beiträge erheben, wenn sie denn Beiträge erheben, scheint folgerichtig: Hier fallen seltener Baumaßnahmen an, für die Beiträge veranschlagt werden können. Wenn Projekte realisiert werden, dann müssen sie jedoch auch von einer geringeren Zahl an Einwohnern finanziert werden, sodass höhere Beiträge anfallen. Im Rahmen der vorliegenden Daten ist es nicht möglich, die durchschnittliche Belastung eines betroffenen Anliegers zu bestimmen. Werte können nur bezogen auf die gesamte Bevölkerung ermittelt werden.

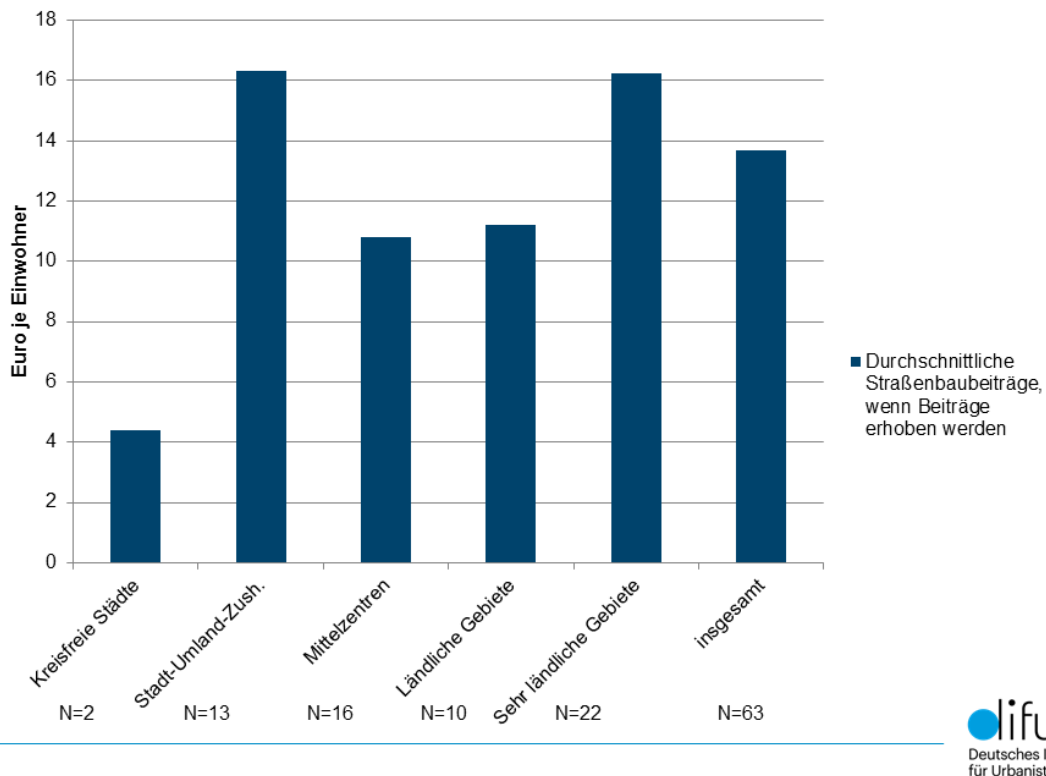


Abbildung 12: Durchschnittliche Einnahmen aus Straßenbaubeiträgen, wenn Beiträge erhoben werden
 Quelle: Eigene Darstellung.

Die durchschnittlichen Einnahmen aus Straßenbaubeiträgen je Einwohner in den verschiedenen Gemeindegruppen sowie der jeweilige Anteil der Kommunen, die Beiträge erheben, ermöglicht es wiederum, die Höhe der im gesamten Bundesland Brandenburg erhobenen Beiträge zu beziffern. Im Schnitt wurden in den Jahren 2014 bis 2018 in jedem Jahr Straßenbaubeiträge in Höhe von ca. 26 Mio. Euro erhoben.¹¹

¹¹ Die Relation des hier ermittelten Aufkommens an Straßenbaubeiträgen und den in Abschnitt 3.4.1 berechneten Investitionsaufwendungen legt nahe, dass wenig – und zwar lediglich 15 % der Investitionen in den Straßenbau durch Straßenbaubeiträge finanziert werden. Dass die beiden Zahlen nicht deckungsgleich sind mit den in Abschnitt 3.5 genannten Anteilen, ergibt sich zum einen daraus, dass Erschließungsmaßnahmen nicht über Baubeiträge finanziert werden können sowie aus der spezifischen Fragestellung – können doch die veranschlagten oder eingenommenen Beiträge in einem Jahr deutlich von dem über mehrere Jahre gebildeten Durchschnitt abweichen. Zusammen mit dem im folgenden Abschnitt berechneten Aufkommen an Erschließungsbeiträgen ergibt sich ein Anteil von 22 % der Investitionen, die in den Jahren 2014 bis 2018 durch Beiträge finanziert wurden.

3.6.2 Straßenerschließungsbeiträge

Straßenerschließungsbeiträge wurden in dem erfragten 5-Jahres-Zeitraum von 23 % der an der Befragung teilnehmenden Kommunen erhoben (Abbildung 13). Jede zweite Kommune hat keine Straßenerschließungsbeiträge erhoben. 27 % haben keine Angaben zu den vereinnahmten Beiträgen gemacht. Wie auch bei den Straßenbaubeiträgen ist hier davon auszugehen, dass ein Großteil dieser Kommunen überhaupt keine entsprechenden Beiträge erhoben hat.

Ebenso wie bei den Straßenbaubeiträgen, zeigt sich auch bei den Straßenerschließungsbeiträgen, dass diese häufiger von größeren Kommunen erhoben werden als von kleineren: Bei den Städten und Gemeinden mit über 10.000 Einwohnern haben 55 % dieser Gruppe in mindestens einem Jahr Straßenbaubeiträge erhoben, während 34 % keine erhoben haben. Je kleiner die Städte und Gemeinden, umso geringer fällt der Anteil derer aus, der Straßenerschließungsbeiträge erhoben hat. Unter den kleinen Gemeinden mit weniger als 1.000 Einwohnern hat schließlich keine Kommune mehr sicher Beiträge erhoben, während 52 % keine Beiträge erhoben haben und 48 % keine Angaben gemacht haben. Diejenigen Kommunen, die Straßenerschließungsbeiträge erhoben haben, haben im Mittel 15,40 Euro je Einwohner vereinnahmt.

Die Höhe der erhobenen Straßenerschließungsbeiträge summiert sich laut Hochrechnung für Brandenburg insgesamt auf durchschnittlich knapp 14 Mio. Euro jährlich in den Jahren 2014 bis 2018.

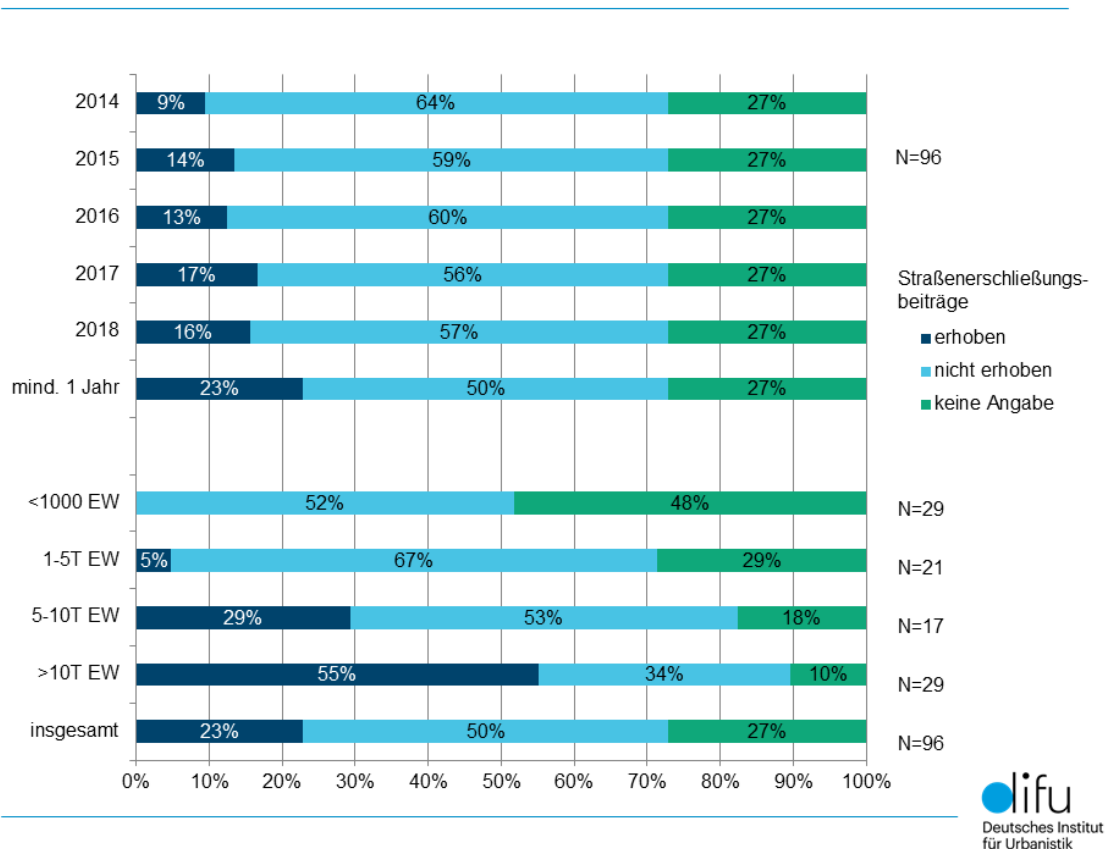


Abbildung 13: Veranlagung von Straßenerschließungsbeiträgen
Quelle: Eigene Darstellung.

3.6.3 Klagen gegen Veranlagungsbescheide

Von den an der Umfrage teilnehmenden Kommunen haben 77 Städte und Gemeinden Angaben zur Anzahl der derzeit anhängigen Klagen gegen Veranlagungsbescheide zu Straßenbaubeiträgen gemacht. Von diesen haben 44 Städte und Gemeinden (57 %) angegeben, sich nicht in anhängigen Verfahren zu befinden. In den 33 Städten und Gemeinden variiert die absolute Zahl zwischen einem und 17 anhängigen Verfahren.

Wie bereits bei den Straßenbaubeiträgen erläutert, ist auch hier nicht eindeutig, ob es sich bei den fehlenden Angaben der Kommunen in der Befragung um Nullen handelt. Auf Grundlage der vorliegenden Daten kann die Zahl der anhängigen Klagen in Brandenburg insgesamt nur approximiert werden. Werden fehlende Angaben als Nullen behandelt, ergäbe sich als niedriger Schwellenwert eine hochgerechnete Zahl von insgesamt rund 375 Klagen gegen Veranlagungsbescheide zu Straßenbaubeiträgen. Im höheren Szenario – unter Betrachtung all jener Kommunen, die Angaben gemacht haben – ergäbe sich ein Wert von ca. 450 Klagen für das gesamte Bundesland.

67 Städte haben Angaben zu Klagen gegen veranlagte Straßenerschließungsbeiträge gemacht. In nur 13 Städten und Gemeinden (18 %) gibt es aktuell solche Klageverfahren, wobei die absolute Zahl der Klagen zwischen eins und 15 liegt. In den beiden Szenarien ergäbe sich somit ein Wert von ca. 200 bis 250 Klagen gegen brandenburgische Städte und Gemeinden aufgrund von Veranlagungsbescheiden für Erschließungsbeiträge.

4. Zusammenfassung

Auf Grundlage einer Umfrage unter den brandenburgischen Städten und Gemeinden zeigt die vorliegende Studie zum ersten Mal den gesamten Umfang des gemeindlichen Straßennetzes in Brandenburg auf. Die insgesamt rund 26.200 km, die sich in der Baulast der Städte und Gemeinden befinden, erfüllen zu lediglich 36 % die gesetzlichen Standards, zu 31 % weisen sie leichte und zu 33 % erhebliche Mängel auf. Die Städte und Gemeinden haben in den vergangenen fünf Jahren jährlich etwa 52 Mio. Euro für den Unterhalt des Straßennetzes aufgewendet und jährlich 157 Mio. Euro investiert.

66 % der Kommunen haben zur Finanzierung ihrer Investitionen in mindestens einem der Jahre Straßenbaubeiträge erhoben, 7 % haben in keinem der Jahre Straßenbaubeiträge erhoben, für die verbleibenden 27 % liegen keine Angaben vor. Diejenigen Kommunen, die Beiträge erheben, nehmen im Mittel 15,80 Euro je Einwohner ein. Straßenerschließungsbeiträge wurden von lediglich 23 % der Kommunen erhoben. Straßenbaubeiträge haben im Jahr 2018 zu etwa 30 % der Aufwendungen für Erneuerungs- und Erweiterungsmaßnahmen beigetragen.

Allerdings legen die Einschätzungen zum Zustand sowie die Hochrechnungen zu den Bedarfen in Höhe von rund 310 Mio. Euro für straßenbauliche Instandhaltungsmaßnahmen und mehr als 2 Mrd. Euro für die Erneuerung des gemeindlichen Straßennetzes nahe, dass in den vergangenen Jahren nur unzureichend in die Instandhaltung, Erneuerung und Erschließung des gemeindlichen Straßennetzes investiert wurde. Denn die aktuellen Instandhaltungsbedarfe liegen um das Fünffache über den jährlichen Instandhaltungsausgaben und allein die Erneuerungsbedarfe liegen um das Zehnfache über den tatsächlich getätigten Investitionsausgaben.

Brandenburg steht mit diesen Investitionsrückständen nicht alleine da. Das vom Deutschen Institut für Urbanistik für die Bundesrepublik insgesamt durchgeführte KfW-Kommunalpanel zeigt seit 2009 entsprechende Diskrepanzen zwischen den von den Kommunen wahrgenommenen Investitionsrückständen und den tatsächlich getätigten Investitionen – gerade im Bereich der Straßen- und Verkehrsinfrastruktur – auf (stellvertretend: Krone/Scheller 2018). Werden jedoch öffentliche Infrastrukturen nicht hinreichend instand gehalten, verschleißten z. B. Straßen bereits vor ihrer gesetzlichen Abschreibungsdauer von 30 Jahren – eine Grenze, die offenbar mancherorts in Brandenburg langsam erreicht wird.

5. Literaturverzeichnis

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Bevölkerungsentwicklung und Flächen der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2017. Potsdam 2018 (Statistischer Bericht A I 4 – j / 17, A V 2 – j / 17).

Arndt, Wulf-Holger, Norman Döge, Arman Fathejalali und René Kämpfer. Erstellung einer Geodatenbank aller Brücken und Straßen Deutschlands in kommunaler Baulast auf Basis von Open-Street-Map-Daten. Dokumentation der Arbeitsschritte und Beschreibung des Ergebnisses. Difu-Sonderveröffentlichung. Berlin 2015.

Krone, Elisabeth und Henrik Scheller 2018: KfW-Kommunalpanel, Berlin 2018.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.). Verkehr in Zahlen 2014/2015. DVV Media Group GmbH, Hamburg 2014.

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS Brandenburg): Zahlen und Fakten.
https://www.ls.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.313082.de?nav_level=2, zuletzt aufgerufen am 14.09.2018

Landesregierung Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Hrsg.): Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Anlage 3. In: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II - Nr. 24 vom 2. Juni 2015.

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL). Strategie „Perspektiven für das Landesstraßennetz – Abstufungskonzept und Weiterentwicklung“. Potsdam 2018.

6. Anhang

6.1 Ergänzende Tabellen und Abbildungen

Tabelle 3: Durchschnittliche Kosten je laufenden Meter (Befragungsdaten)

	Instandhaltung	Erneuerung	Erweiterung und Ausbau
Hauptverkehrsstraßen	18,5 €	572 €	1.187 €
Haupterschließungsstraßen	19,6 €	616 €	894 €
Sammel- und Erschließungsstraßen	10,8 €	363 €	662 €
Anliegerstraßen und -wege	12,9 €	355 €	598 €
Straßenunabhängige Rad- und Gehwege	9,8 €	241 €	337 €
Gemeindeverbindungsstraßen	14,5 €	410 €	527 €
Land- und Forstwirtschaftliche Wege	7,1 €	72 €	232 €

Quelle: Eigene Darstellung.

Tabelle 4: Bedarfe der teilnehmenden Städte und Gemeinden

	Städte und Gemeinden, die Angaben gemacht ha- ben	Städte und Gemeinden mit positiven Bedarfen	Anteil der Städte und Gemeinde mit positiven Bedarfen an denjenigen, die Angaben gemacht ha- ben	Bedarfe
Bedarfe insgesamt	68	davon		899 Mio. Euro
Instandhaltung		62	91%	75 Mio. Euro
Erneuerung		55	81%	573 Mio. Euro
Erweiterung und Ausbau		20	29%	102 Mio. Euro
Erschließung		24	35%	149 Mio. Euro

Quelle: Eigene Darstellung. Bedarfe je Straßenkilometer, die deutliche statistische Ausreißer darstellten, wurden auf das 95 % bzw. 90 %-Perzentil gekürzt. Siehe hierzu auch Fußnote 6 auf Seite 17.

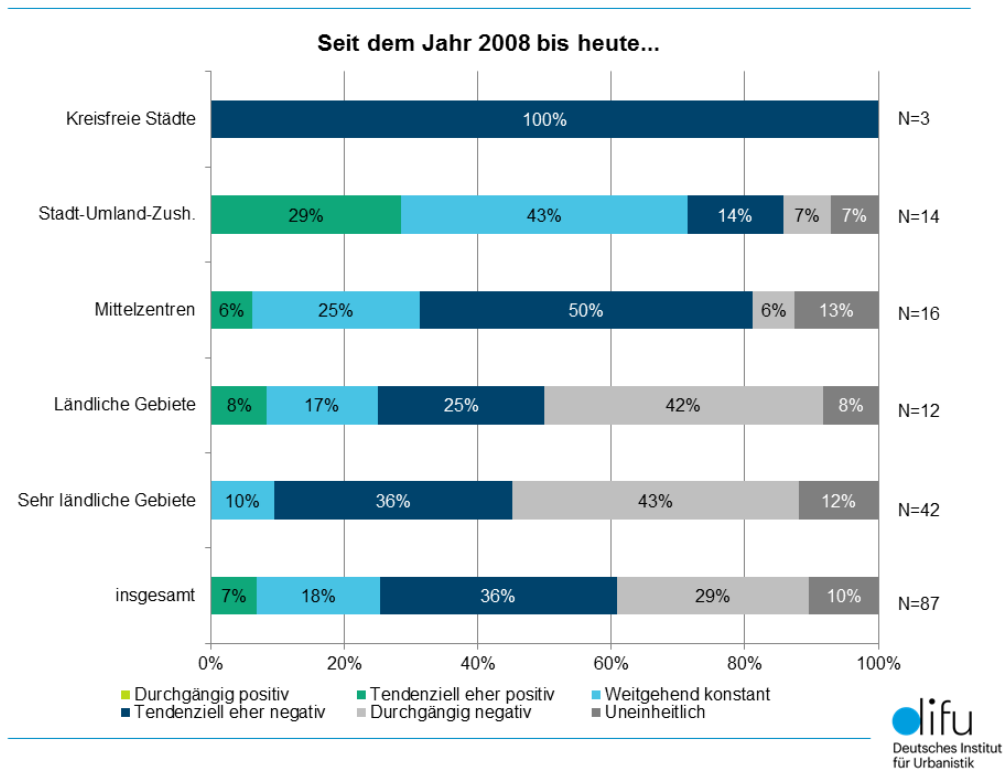


Abbildung 14: Entwicklung der Finanzsituation der Städte und Gemeinden seit 2008 nach Gemeindegruppen
 Quelle: Eigene Darstellung.

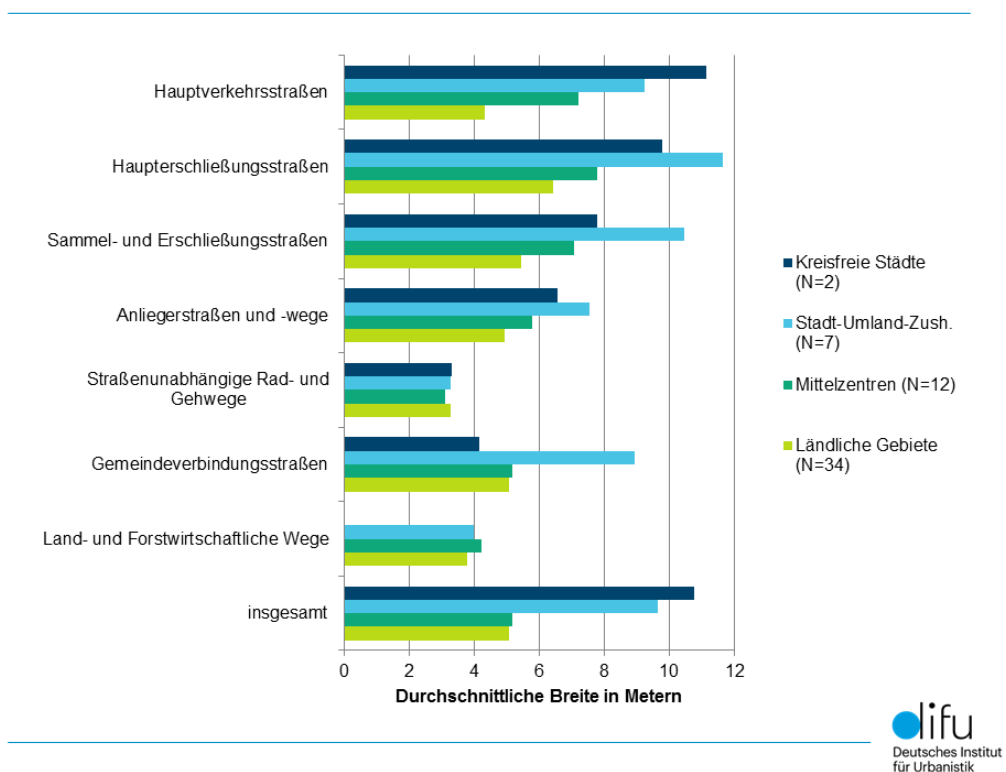


Abbildung 15: Breite der Straßen nach Gemeindegruppen
 Quelle: Eigene Darstellung.

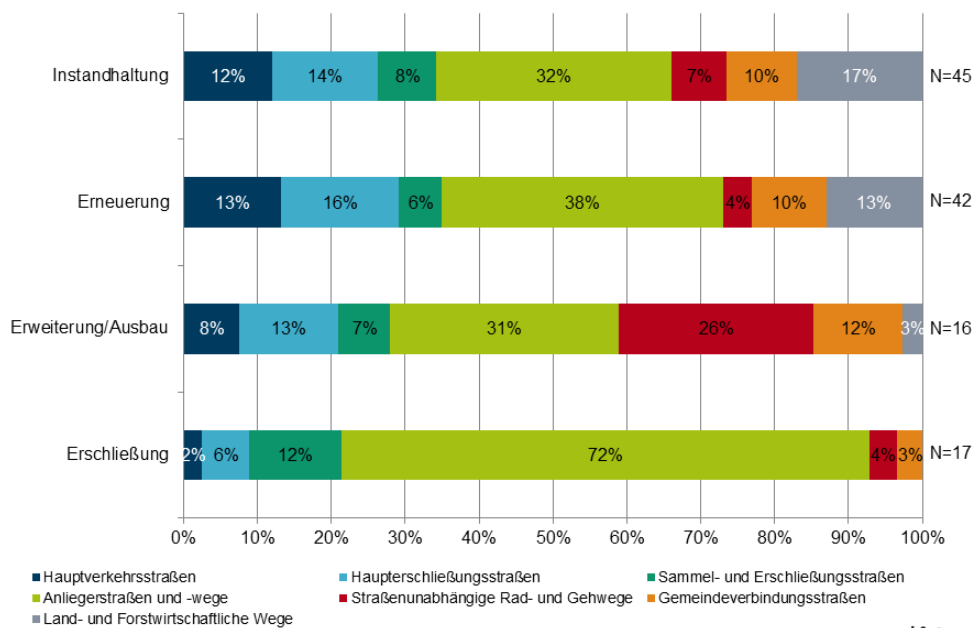
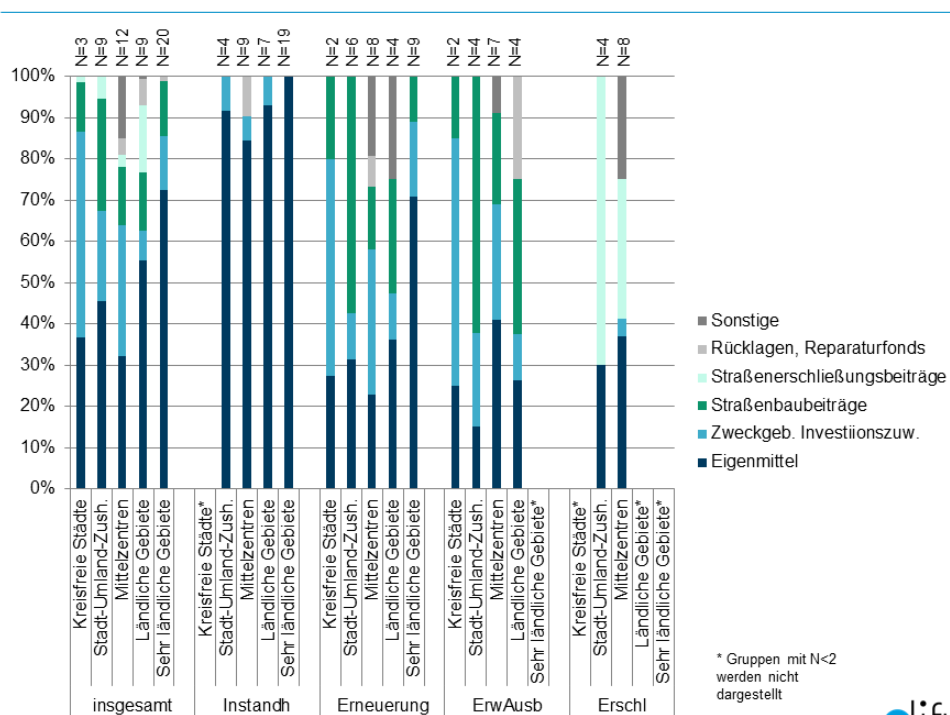


Abbildung 16: Anteil der Instandhaltungs- und Investitionsbedarfe, die auf die jeweiligen Straßenkategorien entfallen
Quelle: Eigene Darstellung.



* Gruppen mit N<2 werden nicht dargestellt

Abbildung 17: Durchschnittlicher Anteil der verschiedenen Finanzierungsquellen an Investitions- und Instandhaltungsaufwendungen nach Gemeindegruppen
Quelle: Eigene Darstellung.

7. Institut und Autoren der Studie

Das **Deutsche Institut für Urbanistik** gGmbH (Difu), ist das größte kommunalwissenschaftliche Institut im deutschsprachigen Raum mit Standorten in Berlin und Köln. Das Institut wurde 1973 auf Initiative des Deutschen Städtetags gegründet und versteht sich als Forschungs- und Beratungseinrichtung für die deutschen Städte. Einziger Gesellschafter ist der Verein für Kommunalwissenschaften e.V., mehr als 100 Städte unterstützen als Zuwender die Institutsarbeit. Bund (BMVI) und Land Berlin sind wichtige institutionelle Förderer.

Das Difu unterstützt die Kommunen durch praxisorientierte Forschung, Fortbildung und Beratung bei der Lösung aktueller Probleme sowie bei der Bearbeitung langfristiger Perspektiven für eine zukunftsfähige städtische Entwicklung. Als wissenschaftliche Gemeinschaftseinrichtung der deutschen Städte legt es besonderen Wert auf den ständigen Informationsaustausch – sowohl mit der Wissenschaft als auch der Kommunalpraxis –, stellt dabei ein breit gefächertes Leistungsangebot auf Basis von interdisziplinärem Know-how zur Verfügung, schlägt traditionell auch eine Brücke zwischen Kommunal-, Landes-, sowie Bundesinteressen und kooperiert mit anderen wissenschaftlichen Einrichtungen auf nationaler wie auf internationaler Ebene.

Das Difu gliedert sich in die forschenden Bereiche „Stadtentwicklung, Recht und Soziales“, „Infrastruktur, Wirtschaft und Finanzen“, „Mobilität“ sowie „Umwelt“. Diese erstellen empirisch fundierte Forschungsberichte, Studien, Arbeitshilfen und Materialien. Darüber hinaus unterstützen sie die Kommunen in Form von Workshops, Vorträgen und spezifisch aufbereiteten Informationen bei aktuellen Problemen. Dabei werden institutseigene wie auch externe Forschungsergebnisse an die kommunale Praxis vermittelt. Weitere Bereiche des Difu sind für Wissensmanagement sowie Fortbildung verantwortlich. Es werden, zusätzlich zum Erfahrungsaustausch in den Projekten, jährlich rund 25 mehrtägige Seminare sowie mehrere größere Fachveranstaltungen durchgeführt.

Das Team „Wirtschaft und Finanzen“, das am Difu das vorliegende Forschungsprojekt durchgeführt hat, beschäftigt sich seit langem mit Fragen der öffentlichen Daseinsvorsorge und ihrer Finanzierung. Auch interkommunale Disparitäten im Ländervergleich bilden einen zentralen Schwerpunkt der Arbeit. Hierzu zählen vor allem auch die Auswirkungen von Siedlungsstrukturen, der Bevölkerungsentwicklung, der sozialen Lage und der Wirtschaftskraft sowie der Stadt-Umland-Beziehungen auf die finanziellen Bedarfe der Kommunen. Das Difu-Team „Wirtschaft und Finanzen“ ist in methodischer Hinsicht auf (Online-gestützte) Kommunalbefragungen sowie die Durchführung von Stakeholder-Dialogen spezialisiert. Zu den wichtigsten Projekten zählen so z. B. eine jährliche Befragung der (Ober)Bürgermeister/innen der deutschen Städte sowie das KfW-Kommunalpanel, das ebenfalls jedes Jahr erstellt wird.

Dr. Henrik Scheller ist Leiter des Teams „Wirtschaft und Finanzen“ am Deutschen Institut für Urbanistik. In dieser Funktion verantwortet er eine Vielzahl interdisziplinärer Projekte zur kommunalen Finanz- und Haushaltswirtschaft – meist in Verbindung mit Fragen der öffentlichen Investitionstätigkeit und Infrastrukturplanung. Henrik Scheller ist Mitherausgeber des Jahrbuchs für öffentliche Finanzen, einem transdisziplinären Publikations- und Workshopprojekt an der Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Verwaltung.

Elisabeth Krone, M.Sc., ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Forschungsbereich Infrastruktur, Wirtschaft und Finanzen. Innerhalb des Teams Wirtschaft und Finanzen liegt ihr Arbeitsschwerpunkt auf Kommunalbefragungen sowie der statistischen Auswertung öffentlicher Daten zur Finanzwirtschaft von Bund, Ländern und insbesondere Kommunen. ,