



**BERGISCHE  
UNIVERSITÄT  
WUPPERTAL**

**Fachbereich D  
Abteilung Bauingenieurwesen**

**Dissertation**

zum Thema

**Organisation und Finanzierung der kommunalen Straßen-  
infrastruktur vor dem Hintergrund des demografischen  
Wandels**

**Analyse sowie strukturelle und modellhafte Optimierungsansätze am  
Fallbeispiel der Region „Bergisches Land“**

vorgelegt von:

Dipl.-Ing. Ralf Seidenspinner

Erstgutachter:

Prof. Dr.-Ing. Manfred Helmus

Zweitgutachter:

Prof. Dr.-Ing. Felix Huber



Bericht – Lehr- und Forschungsgebiet Baubetrieb und  
Bauwirtschaft

Band 3/2012

**Ralf Seidenspinner**

**Organisation und Finanzierung der kommunalen  
Straßeninfrastruktur vor dem Hintergrund  
des demografischen Wandels**

Analyse sowie strukturelle und modellhafte Optimierungsansätze  
am Fallbeispiel der Region "Bergisches Land"

Shaker Verlag  
Aachen 2012

**Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Zugl.: Wuppertal, Univ., Diss., 2012

Copyright Shaker Verlag 2012

Alle Rechte, auch das des auszugsweisen Nachdruckes, der auszugsweisen oder vollständigen Wiedergabe, der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen und der Übersetzung, vorbehalten.

Printed in Germany.

ISBN 978-3-8440-1390-0

ISSN 2193-2557

Shaker Verlag GmbH • Postfach 101818 • 52018 Aachen

Telefon: 02407 / 95 96 - 0 • Telefax: 02407 / 95 96 - 9

Internet: [www.shaker.de](http://www.shaker.de) • E-Mail: [info@shaker.de](mailto:info@shaker.de)

## Vorwort

Während sich der Zustand der kommunalen Straßeninfrastruktur in vielen Teilen Deutschlands zusehends verschlechtert, werden auf der anderen Seite die Finanzspielräume der Kommunen immer enger. Der prognostizierte demografische Wandel, durch den abzusehen ist, dass die Bevölkerung in der Untersuchungsregion „Bergisches Land“ zahlenmäßig kleiner und zunehmend älter werden wird, wird dieses Dilemma noch verstärken. Auf der Einnahmeseite wird die prognostizierte Veränderung der Bevölkerungsstruktur sowohl absolut als auch relativ zu einem Rückgang des Steueraufkommens führen, wohingegen die Ausgaben vor allem aufgrund der Sozialkosten steigen werden. Zudem wird gerade im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur die Problematik der Remanenzkosten eine gewichtige Rolle spielen; vereinfacht gesagt: die gleiche Last wird von weniger Schultern getragen werden müssen.

In der vorliegenden Arbeit sollen neue Wege aufgezeigt werden, wie diesen Herausforderungen begegnet und eine nachhaltige Organisation und Finanzierung der Straßeninfrastruktur unter diesen Randbedingungen strukturiert werden kann.

Diese Dissertation entstand im Rahmen des interdisziplinären Graduiertenkollegs „Demografischer Wandel im Bergischen Land“ und wurde im Wintersemester 2011/2012 vom Fachbereich D der Bergischen Universität Wuppertal angenommen.

Bedanken möchte ich mich bei allen, die mich während meiner Promotionszeit begleitet und unterstützt haben. Ausdrücklich möchte ich zunächst meinem Doktorvater, Herrn Prof. Dr.-Ing. Manfred Helmus, sowie meinem Zweitgutachter, Herrn Prof. Dr.-Ing Felix Huber, für ihre engagierte, motivierende Betreuung und ihre wertvollen fachlichen Anregungen danken. Herrn Prof. Dr.-Ing. Reinhard Harte danke ich für die Übernahme des Vorsitzes der Prüfungskommission und Frau Prof. Dr.-Ing. Stefanie Streck für die Komplettierung derselben.

Insbesondere möchte ich mich auch bei der Dr. Werner Jackstädt-Stiftung bedanken, die diese Arbeit im Rahmen des Graduiertenkollegs „Demografischer Wandel im Bergischen Land“ durch ein Stipendium finanziell unterstützte und mir so den notwendigen Freiraum für eine unabhängige, intensive Forschung und Auseinandersetzung mit der Thematik ermöglichte. Danken möchte ich in diesem Zusammenhang auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadt Wuppertal aus dem Ressort Straßen und Verkehr, darunter insbesondere Frau Reichel sowie Frau Lockemann für ihre Offenheit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit. Den studentischen Hilfskräften

Laura Hoppenheit, Lisa Bednarski und Isabella Myszka, die mich bei der Erstellung der Arbeit und themenspezifischen Präsentationen organisatorisch hervorragend unterstützt haben, möchte ich ebenso danken wie Silke Wiesemann für die Übernahme des Lektorats.

Besonderer Dank gilt meinen Eltern, die mir meinen bisherigen Lebensweg ermöglicht und mich auf diesem immer unterstützt haben.

Ralf Seidenspinner

# Inhaltsverzeichnis

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

<b>4</b>	<b>Auswirkungen des demografischen Wandels .....</b>	<b>28</b>
<b>4.1</b>	<b>Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr.....</b>	<b>28</b>
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
<b>4.2</b>	<b>Die Situation der Gemeindefinanzen und die diesbezüglichen</b>	
<b>Auswirkungen des demografischen Wandels .....</b>	<b>37</b>	
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
<b>5</b>	<b>Situation der Straßeninfrastruktur .....</b>	<b>54</b>
<b>5.1</b>	<b>Zustand der kommunalen Straßeninfrastruktur .....</b>	<b>54</b>
<b>5.2</b>	<b>Erhaltung/Erneuerung (Wirtschaftlichkeit) .....</b>	<b>56</b>
<b>5.3</b>	<b>Beschäftigungswirkungen .....</b>	<b>57</b>
<b>5.4</b>	<b>Situation in Wuppertal.....</b>	<b>57</b>
<b>6</b>	<b>Finanzierung der Straßeninfrastruktur.....</b>	<b>61</b>
<b>6.1</b>	<b>Einnahmen aus dem Straßenverkehrssektor.....</b>	<b>61</b>
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
<b>6.2</b>	<b>Aktuelles Finanzierungssystem der Kommunalstraßen.....</b>	<b>64</b>
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
<b>6.3</b>	<b>Zwischenfazit .....</b>	<b>96</b>
<b>7</b>	<b>Siedlungsentwicklung unter dem Aspekt der verkehrlichen Konsequenzen .....</b>	<b>97</b>
<b>7.1</b>	<b>Siedlungen und Infrastrukturfolgekosten .....</b>	<b>97</b>
<b>7.2</b>	<b>Sinn und Unsinn der Ausweisung von Neubaugebieten – die demografische Perspektive .....</b>	<b>100</b>
<b>7.3</b>	<b>Steuerungsinstrumente – Förderung von Zersiedelung? .....</b>	<b>100</b>
7.3.1	Entfernungspauschale .....	100
7.3.2	Eigenheimzulage .....	101
7.3.3	Zwischenfazit .....	101
<b>7.4</b>	<b>Faktor Siedlungsdichte .....</b>	<b>101</b>
<b>8</b>	<b>Einwurf: Zur Frage der Eigenverantwortung der Städte .....</b>	<b>103</b>
<b>9</b>	<b>Fazit .....</b>	<b>105</b>
	<i>Paradoxa der aktuellen Situation .....</i>	<i>106</i>
<b>III.</b>	<b>Lösungsansätze/ -modelle .....</b>	<b>109</b>
<b>10</b>	<b>Ansätze zur Bewältigung der aufgezeigten grundsätzlichen Problematiken .....</b>	<b>110</b>
<b>10.1</b>	<b>Auflösung bzw. Eindämmung o. g. Paradoxa .....</b>	<b>110</b>
<b>10.2</b>	<b>Reform des Gemeindefinanzsystems .....</b>	<b>111</b>
<b>10.3</b>	<b>Änderung der Planungsparadigmen .....</b>	<b>113</b>

<b>10.4 Schaffung von Problembewusstsein.....</b>	<b>115</b>
10.4.1 Öffentlichkeit.....	115
10.4.2 Politik .....	117
<b>11 Ausländische Ansätze/Erfahrungen .....</b>	<b>119</b>
<b>11.1 Großbritannien (Portsmouth).....</b>	<b>119</b>
<b>11.2 Österreich (ASFiNAG).....</b>	<b>121</b>
<b>11.3 Norwegen.....</b>	<b>121</b>
<b>11.4 Schweden (Stockholm) .....</b>	<b>122</b>
<b>11.5 Niederlande .....</b>	<b>124</b>
<b>12 Modelle für die Organisation und Finanzierung der kommunalen Straßeninfrastruktur .....</b>	<b>125</b>
<b>12.1 Effiziente Organisation des „konventionellen“ Modells.....</b>	<b>125</b>
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
<b>12.2 Neustrukturierung der Finanzierung.....</b>	<b>130</b>
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
<b>12.3 Beschaffungsvarianten .....</b>	<b>145</b>
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
<b>12.4</b>	<b>(Kommunale) Infrastruktur als Anlageform .....</b>	<b>172</b>
<b>12.5</b>	<b>Direkte Einbindung der Bürger/Unternehmen vor Ort .....</b>	<b>174</b>
	12.5.1 Business Improvement Districts (BID) .....	174
	12.5.2 Housing Improvement Districts (HID) .....	176
<b>12.6</b>	<b>Multimodelle .....</b>	<b>177</b>
<b>13</b>	<b>Fallbeispiel Wuppertal „Fischertal“ .....</b>	<b>178</b>
<b>14</b>	<b>Resümee und Ausblick .....</b>	<b>181</b>
	14.1 Zusammenfassung der Ergebnisse .....	181
	14.2 Ausblick .....	188
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>189</b>



# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Anteil der einzelnen Schätzbereiche am kommunalen Investitionsbedarf in Deutschland in Prozent.....	6
Abbildung 2:	Methodik – Teil I: Analyse .....	8
Abbildung 3:	Straßenklassen im deutschen Gesamtstraßennetz .....	10
Abbildung 4:	Altersaufbau der Bevölkerung in Deutschland .....	16
Abbildung 5:	Bevölkerungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen 1990 - 2050 .....	18
Abbildung 6:	Bevölkerung von 2005 – 2050 nach Altersgruppen.....	19
Abbildung 7:	Entwicklung der Bevölkerung in Solingen 1990 bis 2020.....	24
Abbildung 8:	Führerscheinbesitz nach Altersgruppen .....	30
Abbildung 9:	Wirkungsspektren der demografischen Entwicklung auf die Verkehrsnachfrage .....	32
Abbildung 10:	PKW-Verfügbarkeit nach Altersklassen.....	33
Abbildung 11:	Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage.....	35
Abbildung 12:	Finanzierungssalden der Gemeinden und Gemeindeverbände .....	38
Abbildung 13:	Entwicklung der Gewerbesteuer .....	39
Abbildung 14:	Entwicklung des nominalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) und der Einnahmen des kommunalen Sektors insgesamt .....	40
Abbildung 15:	Sachinvestitionsausgaben der Gemeinden und Gemeindeverbände (ohne Stadtstaaten).....	41
Abbildung 16:	Kassenkredite der Gemeinden insgesamt.....	42
Abbildung 17:	Ausgaben der Gemeinden und Gemeindeverbände (ohne Stadtstaaten) für soziale Leistungen (Euro je Einwohner).....	43
Abbildung 18:	Kommunale Kassenkredite 1999 bis 2008 (jew. 31.12.) .....	44
Abbildung 19:	Wuppertal: Übersicht der Fehlbeträge in Mio. €.....	45
Abbildung 20:	Kassenkreditbestand der Stadt Wuppertal.....	46
Abbildung 21:	Der Aufbau des kommunalen Finanzausgleichs .....	47
Abbildung 22:	Stilisierte Darstellung der Altersstrukturkostenprofile nach staatlichen Ebenen.....	50
Abbildung 23:	Ausgabenremanenzen bei sinkender Bevölkerungszahl .....	51
Abbildung 24:	Zustand des kommunalen innerörtlichen Gemeindestraßennetzes in kleinen Dörfern in Sachsen .....	54
Abbildung 25:	Kommunale Straßenbaumaßnahmen, monetarisiert .....	55
Abbildung 26:	Zustandsdaten der Straßen der Stadt Wuppertal (relativ) .....	58
Abbildung 27:	Zustandsdaten der Straßen der Stadt Wuppertal (absolut).....	59
Abbildung 28:	Zustandsdaten der Straßen der Stadt Wuppertal (aufgeteilt nach Straßenbestandteilen) .....	59
Abbildung 29:	Wiederherstellungsbedarf der Straßen in Wuppertal .....	60

Abbildung 30:	LKW-Maut: Einnahmen und Ausgaben (Bundeshaushalt 2010).....	62
Abbildung 31:	Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur mit Mautmitteln .....	63
Abbildung 32:	Prozentuale Verteilung der Einnahmen des Verwaltungshaushalts der Gemeinden und Gemeindeverbände 2009 (ohne Stadtstaaten) ...	66
Abbildung 33:	Prozentuale Verteilung der Ausgaben des Verwaltungshaushalts der Gemeinden und Gemeindeverbände 2009 (ohne Stadtstaaten).....	67
Abbildung 34:	Erhaltungsstrategien „Bauliche Unterhaltung“ vs. „Instandsetzung“	92
Abbildung 35:	Kostenvergleich „Bauliche Unterhaltung“ – „Instandsetzung“ .....	95
Abbildung 36:	Volkswirtschaftlicher Nutzen der Siedlungsszenarien.....	98
Abbildung 37:	Investitionskosten für die Verkehrserschließung der .....	98
Abbildung 38:	Nutzen-Kosten-Verhältnisse bezogen auf das Vergleichsszenario ....	99
Abbildung 39:	Zusammenhang zwischen Wohndichte und Kosten pro Wohneinheit .....	102
Abbildung 40:	Teufelskreis .....	106
Abbildung 41:	Umfrage „ARD-Deutschlandtrend“ (Januar 2010) zu Steuersenkungen.....	116
Abbildung 42:	Public Satisfaction with Condition of Highways 2008 .....	120
Abbildung 43:	Schematischer Aufbau Infrastrukturmanagement.....	127
Abbildung 44:	Zustandskurve einer Straße im Verlaufe ihrer Lebensdauer.....	131
Abbildung 45:	Mögliche Zeitpunkte der Entstehung der Beitragspflicht im Vergleich zur Zustandskurve .....	131
Abbildung 46:	Beitragsanteile je Grundstück und Zeitintervall im Vergleich zur Zustandskurve .....	132
Abbildung 47:	Anteil des Beitrags je Eigentümer im Verlauf der Lebensdauer der Erschließungsanlage mit Bezug auf den Zeitpunkt der jeweiligen Transaktion.....	133
Abbildung 48:	Anteil des Beitrags je Eigentümer im Verlauf des Zustands der Erschließungsanlage mit Bezug auf den Zeitpunkt der jeweiligen Transaktion.....	133
Abbildung 49:	Schema des aktuellen Systems der kommunalen Straßenfinanzierung .....	138
Abbildung 50:	Modell Straßenfonds .....	138
Abbildung 51:	Modell "Finanzierungskreislauf Straße konventionell" .....	144
Abbildung 52:	Grundlegende (erfolgskritische) Elemente eines PPP-Modells .....	149
Abbildung 53:	Projektstruktur um die Warnowquerung GmbH & Co. KG.....	157
Abbildung 54:	Projektstruktur um die Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG .....	158
Abbildung 55:	Akteure, Finanz- und Leistungsströme im A-Modell .....	160
Abbildung 56:	Projektkonzeption ÖPP-Projekt L 192.....	164
Abbildung 57:	AK-Modell (Akteursstruktur) .....	168

---

Abbildung 58:	Teilw. Umwandlung Finanzierungsbedarf Anfangsbauleistung in Annuität.....	169
Abbildung 59:	Fondsmodell mit Einbeziehung privaten Kapitals .....	173
Abbildung 60:	Lösungsbausteine (Module).....	177
Abbildung 61:	Untersuchungsgebiet "Wuppertal Fischertal"; Straßenzustand.....	179
Abbildung 62:	Straßenaufnahme (I) im Untersuchungsbereich .....	180
Abbildung 63:	Straßenaufnahme (II) im Untersuchungsbereich.....	180



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einteilung des Straßennetzes und Finanzverantwortung.....	9
Tabelle 2: Gesamte Verkehrsleistung und gesamtes Verkehrsaufkommen für ein Szenario mit abnehmender Bevölkerungszahl (mittleres Szenario).....	34
Tabelle 3: PKW pro Haushalt in NRW [%] .....	36
Tabelle 4: Führerscheinbesitz in NRW [%] .....	36
Tabelle 5: Mobilitätsraten an Werktagen (ab 10 Jahren) [Wege/Tag] .....	36
Tabelle 6: Straßennetz der Stadt Wuppertal .....	58
Tabelle 7: Beitragsfähige Höchstbreiten der Erschließungsstraßen [in m] im Städtevergleich .....	86
Tabelle 8: Vollgeschossmultiplikatoren: Städtevergleich .....	87
Tabelle 9: Beitragsfähige Aufwandshöhen (beidseitige Erschließungsfunktion): Städtevergleich .....	88
Tabelle 10: Nutzungsfaktoren: Städtevergleich .....	89



## Abkürzungsverzeichnis

a	annum
ABMG	Autobahnmautgesetz
Abs.	Absatz
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
AfA	Absetzung für Abnutzung
ALG	Arbeitslosengeld
ASFiNAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BA	Bundesagentur für Arbeit
BaFin	Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht
BauGB	Baugesetzbuch
BID	Business Improvement District
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
bzgl.	bezüglich
ca.	circa
ct	Cent
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
DBFO	Design, Build, Finance, Operate

---

Def.	Definition
d. h.	das heißt
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
DM	Deutsche Mark
DStGB	Deutscher Städte- und Gemeindebund
ebd.	ebenda
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
et al.	et alii (und andere)
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
e. V.	eingetragener Verein
EW	Einwohner
FAG	Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern
ff.	fortfolgende
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FStrPrivFinG	Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
GBP	Pfund [Sterling]
GFZ	Geschossflächenzahl
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GRW	Gemeinschaftsaufgabe ‚Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur‘

---

GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HID	Housing Improvement District
Ifo	ifo Institut – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V.
ILS	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
i. d. R.	in der Regel
i. e. S.	im engeren Sinne
ISGG	Gesetz über Immobilien- und Standortgemeinschaften
i. w. S.	im weiteren Sinne
inkl.	inklusive
Jh.	Jahrhundert
KAG	Kommunalabgabengesetz
KfW	KfW-Bankengruppe ( <i>Kreditanstalt für Wiederaufbau</i> )
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
LBV-SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LKW	Lastkraftwagen
m	Meter
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MR	Ministerialrat
Mrd.	Milliarden
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NKF	Neues kommunales Finanzmanagement
NOx	Stickoxide

---

NPM	New Public Management
NPRA	Norwegian Public Roads Administration
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
OB	Oberbürgermeister
OD	Ortsdurchfahrt
o. ä.	oder ähnliches
o. g.	oben genannt
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPP	Öffentlich-private Partnerschaft
ÖV	öffentlicher Verkehr
p. a.	per annum
Pf	Pfennig
PFI	Private Finance Initiative
PKW	Personenkraftwagen
PPP	Public-Private-Partnership
RP	Rheinland-Pfalz
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule
S.	Seite
s. a.	siehe auch
SEK	schwedische Krone
s. o.	siehe oben
s. u.	siehe unten

---

sog.	sogenannt
SPV	Special Purpose Vehicle
t	Tonne
TEN	Transeuropäische Netze
u. a.	unter anderem
UREK	Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie (Schweiz)
usw.	und so weiter
u. U.	unter Umständen
v. a.	vor allem
vgl.	vergleiche
v. H.	vom Hundert
VIFG	Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft
vs.	versus
WBZW	Wiederbeschaffungszeitwert
ZEB	Zustandserfassung und -bewertung [von Straßen]
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil