

## Werterhaltung und Finanzierung kommunaler Straßen

- Infrastrukturmanagement
- Beitragsmanagement
- Empfehlungen



Vorwort	4
Ausgangslage	6
<b>1 Erhaltungsmanagement</b>	
Entwicklung und Ziele der systematischen Straßenerhaltung	7
Unterschiedliche Nutzung kommunaler Straßen	
Rechtliche Grundlagen	9
Mögliche Folgen nicht hinreichender Investitionen	10
Erhaltungsstrategien	12
Koordinierte Erhaltungsplanung	13
<b>2 Finanzierung</b>	
Zuweisungen, Fördermittel und Beiträge für kommunale Straßen	
Rahmenbedingungen der kommunalen Straßenfinanzierung	15
Enge Grenzen der kommunalen Haushaltswirtschaft	17
Möglichkeiten der Flexibilisierung des Beitragsrechts	19
Der „wiederkehrende Beitrag für Verkehrsanlagen“	21
Anforderungen an die Umsetzung des wiederkehrenden Beitrags	22
<b>3 ADAC Empfehlungen zum Erhaltungsmanagement</b>	26
<b>Literatur</b>	28
<b>Weitere ADAC Printmedien</b>	29

## Impressum

### Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Ressort Verkehr  
 HansasträÙe 19, 80686 München  
 Internet: [www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr](http://www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr)  
 Blog: [forummobilitaet.wordpress.com](http://forummobilitaet.wordpress.com)

### Vertrieb:

Die Broschüre kann mit Angabe der Artikelnummer 2830611  
 direkt beim ADAC e.V., Ressort Verkehr, HansasträÙe 19, 80686 München,  
 Fax (089) 7676 4567, E-Mail: [verkehr.team@adac.de](mailto:verkehr.team@adac.de), bezogen werden.

Schutzgebühr: 0,13 €; Einzelexemplare für ADAC Mitglieder kostenfrei,  
 Mengenrabatte auf Anfrage: Telefon (0 89) 76 76 62 71  
 Download kostenfrei: [www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr](http://www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr)  
 und im weiteren Verlauf Fachinformationen.

© 2012 ADAC e.V., München

### Bildnachweis:

fotolia: Titelseite und Seiten 20–21



## ➤ Vorwort

Kommunale Straßen dienen – anders als Fernstraßen – nicht nur dem Transport von Menschen und Gütern, sondern bieten Räume, die allen Bürgern Aufenthaltsmöglichkeiten bieten – ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder motorisiert. Sie sind die Lebensadern der Städte und Gemeinden. Doch nur in einem guten Zustand erfüllen sie zuverlässig diese Aufgabe.

Trotz ihrer herausragenden Bedeutung nimmt der Verfall der kommunalen Straßen mittlerweile dramatische Ausmaße an. Um den Substanzverlust zu stoppen, müssten die Kommunen pro Jahr drei Milliarden Euro mehr zur Unterhaltung ihrer Straßen und Wege zur Verfügung stellen. Geld, das meist fehlt, obwohl Deutschlands Autofahrer Jahr für Jahr dem Fiskus 53 Milliarden Euro an kraftfahrzeugspezifischen Abgaben überweisen. Gründe für die Ineffizienz: Oftmals werden oberflächliche Erhaltungsmaßnahmen ohne langfristige Strategie durchgeführt. Oder die Kommunen warten einfach ab, bis der Straßenzustand so schlecht ist, dass eine grundlegende Erneuerung gerechtfertigt ist, die wiederum mittels einmaliger Straßenausbaubeiträge der Anlieger finanziert wird.

Zwingend notwendig wäre jedoch, die knappen Gelder nach streng wirtschaftlichen Gesichtspunkten und der verkehrlichen Bedeutung einer Straße einzusetzen sowie ein systematisches Erhaltungsmanagement einzuführen. Die Notwendigkeit eines systematischen Erhaltungsmanagements ergibt sich aus den immer knapper werdenden finanziellen Möglichkeiten der Kommunen und der damit einhergehenden Verschlechterung des Straßenzustandes. Nur mit Hilfe eines systematischen Ansatzes lassen sich die Straßen über ihre gesamte Lebensdauer hinweg in einem gebrauchsfähigen Zustand bewahren. Daher gilt es aus Sicht des ADAC, moderne Methoden der Straßenzustandserfassung sowie moderne Software-Werkzeuge für das Erhaltungsmanagement zu nutzen und Entscheidungen über Bauvorhaben nach objektiven Kriterien herbeizuführen.

Um die Grundstückseigner vor Existenz bedrohenden Zahlungen von Straßenausbaubeiträgen zu schützen, fordert der ADAC, den Zwang für deren Erhebung zu beseitigen. Wo ein Verzicht auf die Gelder nicht möglich ist, funktioniert nach bisherigen Erfahrungen das System der sogenannten „wiederkehrenden Beiträge“ besonders gut.

Mit dieser Broschüre gibt der ADAC interessierten Bürgern und kommunalen Entscheidern in Verwaltung und Politik einen Überblick, wie Städte und Gemeinden trotz leerer Haushaltskassen ihre Verkehrswege funktionstüchtig halten können – detailliert nachzulesen im ADAC Leitfaden „Erhaltungsmanagement für kommunale Straßen“<sup>1</sup>.

Ulrich Klaus Becker  
ADAC Vizepräsident für Verkehr

<sup>1</sup> Vgl. hierzu ausführlich Großmann/Thormann/Kugele, Erhaltungsmanagement für kommunale Straßen, Ein Leitfaden für die Praxis, ADAC, München, 2. Auflage 2012

## ➤ Ausgangslage

Straßen in Städten und Gemeinden sind stets der Abnutzung durch verschiedene Einflussfaktoren wie Witterung (Frost, Nässe, Sonneneinstrahlung, Temperaturwechsel), Verkehrsbelastung und wechselnde Nutzung ausgesetzt. Zudem befinden sich im Straßenkörper eine Vielzahl an Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen. Bauliche Maßnahmen an Rohren und Leitungen führen zu Beschädigungen der Verkehrsflächen. Die Folge ist ein stetiger Wertverlust der Straßen. Wird bei vorgeschädigten Straßen nichts zu deren Erhalt unternommen, schreitet der Verfall umso schneller voran. Erhaltungsbedarf und damit verbundene Instandhaltungskosten steigen rapide an.

Nicht zuletzt der Übergang zur Doppik mit ihrer auf einer Zustandserfassung basierenden Vermögensbewertung offenbart nun bundesweit die enormen Erhaltungsdefizite bei der kommunalen Infrastruktur. Bei der Doppik wird die bisherige zahlungsorientierte Darstellung durch eine ressourcenorientierte Darstellung ersetzt. Neben den laufenden Kosten für den Unterhalt werden zum Beispiel auch Abschreibungen erfasst.

Aufgabe der Straßenbauverwaltung ist es, diesem stetigen Wertverlust durch Maßnahmen der Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung entgegenzuwirken und den Wert der Straße möglichst lang auf hohem Niveau zu bewahren oder gar auf ein vorheriges höheres Niveau zurückzuführen. Systematisches Erhaltungsmanagement ist damit ein unverzichtbares Werkzeug zum verbesserten strategischen und operativen Einsatz der knappen Finanzmittel. In der heute gängigen Praxis werden dagegen häufig eher kurzfristig orientierte Maßnahmen durchgeführt (Stichwort „Schlaglochstopfen“) oder es wird mittelfristig auf die grundhafte Erneuerung einer Straße abgestellt, wenn hierfür Mittel Dritter – wie Straßenausbaubeiträge der Anlieger oder Fördermittel – zum Einsatz gebracht werden können.

## ➤ 1 Erhaltungsmanagement

### Entwicklung und Ziele der systematischen Straßenerhaltung

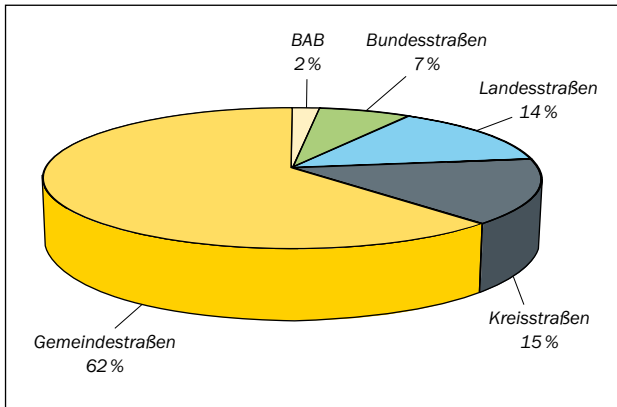
Seit Anfang der 90er Jahre hat die systematische Straßenerhaltung zunächst auf den Bundesfernstraßen, später auch auf den weiteren Landstraßen immer mehr an Bedeutung gewonnen. Basierend auf einer Zustandserfassung und -bewertung wurden unter Zugrundelegung von sicherheits-, substanz- und umweltrelevanten Aspekten die Verkehrsflächen objektiv bewertet. Anhand dieser Bewertung wurden Erhaltungsmaßnahmen abgeleitet oder Strategien für den künftigen Mittelbedarf entwickelt.

Die Einführung einer solchen Methode liefert den Straßennutzern – sei es motorisierter oder nicht motorisierter Individualverkehr – einen großen Nutzen.

Die Ziele der systematischen Straßenerhaltung sind

- ein verkehrssicherer Zustand aller Verkehrsflächen,
- ein angemessener Nutzungskomfort und
- eine ausreichende Leistungsfähigkeit.

Die systematische Straßenerhaltung soll darüber hinaus die Vermögenswerte auf pflegliche und wirtschaftliche Weise erhalten. Hierbei ist hervorzuheben, dass die Gemeindestraßen mit einem Anteil von etwa 62% knapp zwei Drittel des Straßennetzes in der Bundesrepublik Deutschland ausmachen und daher erheblich zur Mobilität des Straßennutzers beitragen.



Netzlängen des bundesdeutschen Straßennetzes (Best, 2009)

Die systematische Straßenerhaltung bezieht sich auf die Instandsetzung und Erneuerung. Maßnahmen zur betrieblichen sowie baulichen Unterhaltung und zur Wartung der Verkehrsflächen im Rahmen des Betriebsdienstes werden nicht behandelt.

<b>Betriebliche Unterhaltung (Kontrolle und Wartung)</b>		z. B. Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsbeschilderung
<b>Bauliche Erhaltung</b>	<b>Bauliche Unterhaltung</b>	z. B. akute Kleinreparaturen
	<b>Instandsetzung</b>	z. B. Fräsen/Neueinbau der Deckschicht
	<b>Erneuerung</b>	z. B. Aufbruch/Neueinbau der Decke bzw. des Oberbaus
<b>Um- und Ausbau (Veränderung der Qualität)</b>		z. B. Querschnittsänderung
<b>Erweiterung (Erhöhung der Kapazität)</b>		z. B. Anbau von Fahrstreifen
<b>Neubau (Neuanlage von Verkehrsflächen)</b>		

Die verschiedenen Bereiche des Straßenbaus (FGSV, 2003)

## Unterschiedliche Nutzung kommunaler Straßen

Im Hinblick auf die Einführung und Pflege einer systematischen Straßenerhaltung sind die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen von kommunalen Straßen von großer Bedeutung:

- Innerorts liegen komplexe Straßennetze mit nicht eindeutiger Trennung der Querschnittselemente (beispielsweise zwischen Fahrbahn und Nebenfläche) vor.
- Im nachgeordneten Straßennetz gibt es eine große Vielfalt an verschiedenen Bauweisen sowie keine längeren Abschnitte gleicher Bauweise und Funktion.
- Die Verkehrsbelastungen können im Verlauf eines Straßenzugs stark variieren.
- Kommunale Straßen müssen unterschiedlichen Anforderungen genügen – ihre Nutzung reicht von der Fußgängerzone bis hin zur Hauptverkehrsstraße.

## Rechtliche Grundlagen

Für den Zustand einer Straße ist der Träger der Straßenbaulast verantwortlich (vgl. z. B. § 3 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG). Die Träger der Straßenbaulast für Gemeindestraßen ergeben sich aus den entsprechenden Bestimmungen der Länderstraßengesetze bzw. für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen aus § 5 FStrG.

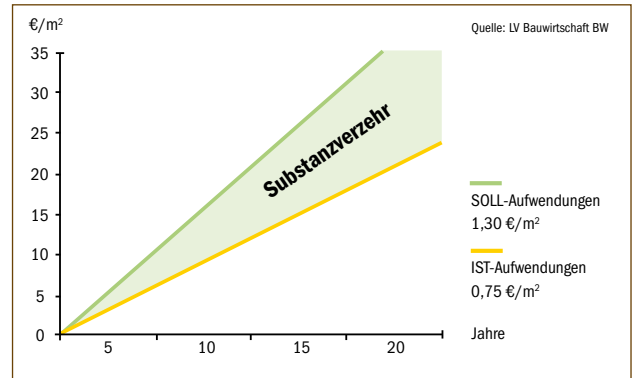
Die Aufgabe der Straßenbauverwaltung bzw. des Straßenbaulastträgers ist die Erhaltung eines verkehrssicheren, funktionsfähigen und leistungsfähigen Straßennetzes. In diesem Verantwortungsbereich fallen Aufgaben, die mit dem Bau und Erhalt der Straße sowie mit der Überwachung der Verkehrssicherungspflicht zusammenhängen. Demnach hat der Straßenbaulastträger die Straßen in einem den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu erhalten. Ist der Straßenbaulastträger hierzu nicht in der Lage, muss er auf den nicht verkehrssicheren Zustand hinweisen. Allerdings erfüllt der Straßenbaulastträger diese Aufgabe ausschließlich im öffentlichen Interesse.

Sie besteht als Pflicht lediglich gegenüber der Straßenaufsichtsbehörde und ihre Verletzung begründet zunächst für den einzelnen Verkehrsteilnehmer keinen Schadensersatzanspruch.

Dagegen ist die Verkehrssicherungspflicht eine Amtspflicht, die von den meisten Ländern gesetzlich als Hoheitsaufgabe definiert wurde. Die Verkehrssicherungspflicht bezieht sich auf Gefahren, die vom Betrieb der Straßen ausgehen, nicht aber vom Straßenverkehr selbst. Es besteht ein permanenter Prüfvorbehalt der Kommune. Hinweise auf leere Kassen dürften regelmäßig juristisch irrelevant sein, wenn es zum Schadensfall kommt. Auch sind Warnschilder nach der laufenden Rechtsprechung nur kurzfristig geeignet und stellen keine Dauerlösung dar. Letztlich kommt es auf den Einzelfall an und insoweit auf die Erkennbarkeit einer verkehrsunsicheren Straße. Dies entscheidet, ob ein Schaden für den Verkehrsteilnehmer objektiv vermeidbar war.

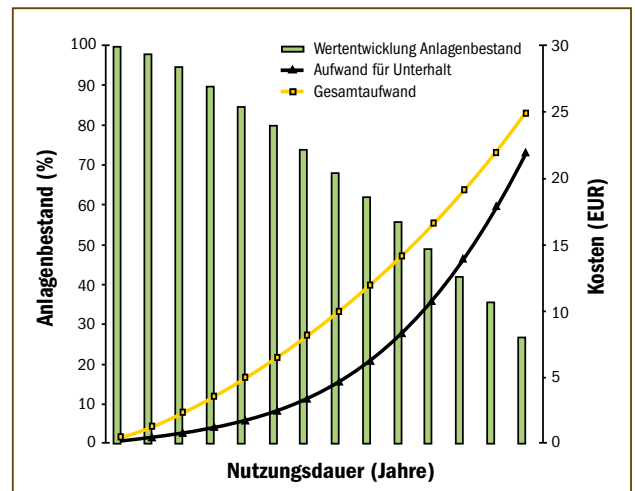
### Mögliche Folgen nicht hinreichender Investitionen

Laut einer Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik wird das Anlagevermögen an kommunalen Straßen in der Bundesrepublik Deutschland auf ca. 202 Mrd. Euro geschätzt. Daraus ergibt sich ein jährlicher Unterhaltungs- und Erhaltungsbedarf von ca. 1,30 Euro/m<sup>2</sup>. Tatsächlich wurden gemäß einer Studie der Landesvereinigung Bauwirtschaft Baden-Württemberg im Jahr 2006 offenbar lediglich jährlich 0,75 Euro/m<sup>2</sup> in deutschen Kommunen investiert. Nicht hinreichende Investitionen führen – vor allem bedingt durch eine kontinuierliche Zunahme des Schwerverkehrs – zu einem zunehmenden Substanzerverzehr.



Substanzerverzehr infolge nicht hinreichender Investitionsmittel im kommunalen Straßenbau (Difu, Landesvereinigung Bauwirtschaft Baden-Württemberg 2006)

Bei der Entwicklung des Straßenanlagevermögens bei gleichzeitigem Anstieg der Aufwendungen für Unterhalt und Erhalt der Straßeninfrastruktur ist zu erkennen, dass mit zunehmender Nutzungsdauer der Aufwand für den Straßenunterhalt und somit der Gesamtaufwand zunimmt. Um die Investitionen möglichst niedrig zu halten, ist ein frühzeitiges Eingreifen in den Substanzerhalt zwingend erforderlich.



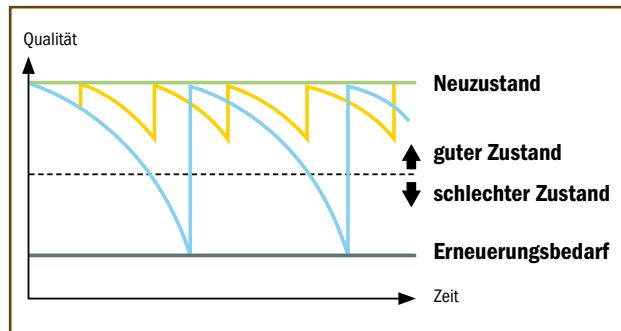
Entwicklung des Straßenanlagevermögens (Lehmann + Partner GmbH, 2010)

### Mögliche Folgen nicht hinreichender Investitionen sind:

- Voranschreitender Substanzverzehr der Verkehrsflächen
- Gefährdung der Straßennutzer durch Schäden (z. B. Schlaglöcher)
- Mittel- und langfristig höhere Kosten für Unterhaltung und Erneuerung
- Erhöhung der Nutzerkosten (z. B. Stauzeiten, Verschleiß)
- Abnehmende Attraktivität als Wirtschaftsstandort infolge mangelhafter Verkehrsinfrastruktur
- Beeinträchtigung der Anwohner durch erhöhte Lärmemissionen

### Erhaltungsstrategien

Die maximale Nutzungsdauer einer Straßenbefestigung kann nur dann erreicht werden, wenn zeitgerecht die erforderlichen Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt werden. Unterbleiben die erforderlichen Maßnahmen aufgrund mangelnder Finanzmittel oder werden aufgeschoben und durch wenig nachhaltige Maßnahmen ersetzt, beschleunigt dies langfristig den Substanzverzehr der Straßen und führt letztendlich zu einem erheblich schlechteren Zustand. Die Folge sind in der Regel zeitversetzt deutlich höhere Kosten infolge aufwändiger Instandsetzungs- bzw. im ungünstigsten Fall erforderlicher Erneuerungsmaßnahmen.



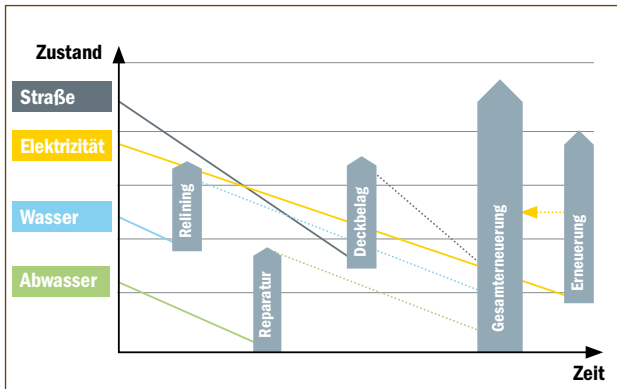
Auswirkungen unterschiedlicher Erhaltungsstrategien (Großmann, 2010)

Erhaltungsstrategien haben unterschiedliche Auswirkungen auf die Nutzungsdauer. Die im Bild dargestellte blaue Linie zeigt den Regelfall: Nach dem Neubau oder der grundhaften Erneuerung einer Straße ist von einer Nutzungsdauer von mindestens 30 Jahren auszugehen. Erhaltungsmaßnahmen werden erst zu einem späten Zeitpunkt realisiert. In der Regel wird dies einen Erneuerungsbedarf mit tiefgreifenden Maßnahmen und entsprechend hohen Kosten zur Folge haben.

Alternativ zeigt die gelbe Linie demgegenüber die Vorteile eines frühzeitigen Eingreifens. Zu diesem Zeitpunkt ist zwar noch von einem guten Zustand auszugehen, allerdings haben sich infolge intensiver Nutzung bereits Oberflächenschäden eingestellt (z. B. Risse, Ausbrüche). Wird zu einem derart frühen Zeitpunkt anstatt von punktuellen Reparaturen wie dem Verfüllen oder Ausbessern von Schäden bereits eine Instandsetzungsmaßnahme im Bereich der Verschleißschicht durchgeführt (z. B. Erneuerung der Deckschicht), ist von einer Verlängerung der Nutzungsdauer auszugehen. Gesamtwirtschaftlich betrachtet ist dies die bessere Lösung.

### Koordinierte Erhaltungsplanung

Die Lebensdauer von kommunalen Straßen wird nicht nur durch Verkehrsbelastung und Witterungseinflüsse beeinträchtigt. Durch ihre Funktion als Leitungsträger zur Ver- und Entsorgung von Gas, Wasser und Telekommunikation sind sie zwangsläufig von unvermeidbaren Aufgrabungen betroffen. Dies reduziert die Lebensdauer der Straße oftmals erheblich. In der Regel erfolgt die Wiederherstellung nur auf der Breite der Leitungsgrabung. Dies führt zu Nähten, welche nach wenigen Wintern eine vermehrte Fugenpflege erfordern, um eindringendes Oberflächenwasser zu vermeiden. In diesem Zusammenhang schreiben immer mehr Kommunen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen auch die gleichzeitige Verlegung von Leerrohren aus. Damit können Aufgrabungen vermieden und die Nutzungsdauer einer Straße merklich erhöht werden.



Systematik einer koordinierten Erhaltungsplanung (Bürgi, 2006)

Nur durch eine enge und intensive Abstimmung zwischen dem Straßenbaulast- sowie den Ver- und Entsorgungsträgern ist eine dauerhaft funktionierende Verkehrswegeinfrastruktur sichergestellt. Die Einführung einer systematischen Straßenerhaltung ermöglicht es, Zustandskarten zu entwickeln und die Ergebnisse der verschiedenen Disziplinen übereinanderzulegen. Wichtig ist, dass in gemeinsamer Abstimmung ein Zeitpunkt für die Gesamterneuerung festgelegt wird. So kann beispielsweise der Sanierungszeitpunkt der Straße durch eine weniger aufwändige Maßnahme (Deckschichtenerneuerung) zeitlich verschoben werden. Koordinierte Erhaltungsplanung bedeutet jedoch auch, dass die Leistungsträger ihre Maßnahme etwas vorziehen müssen, damit aus gesamtwirtschaftlicher Sicht eine optimale Lösung gefunden werden kann.

Weiterführende Informationen zur Straßenerhaltung finden Sie in der ADAC Fachbroschüre „Erhaltungsmanagement für kommunale Straßen“.

## ➤ 2 Finanzierung

### Zuweisungen, Fördermittel und Beiträge für kommunale Straßen

Die finanziellen Mittel für Erhalt und Unterhalt der Straßen müssen die Gemeinden aus dem Steueraufkommen bestreiten. Für den Ausbau bzw. die Erneuerung von wichtigen Gemeindestraßen werden Zuschüsse nach dem Entflechtungsgesetz (vormals Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG) gewährt. Darüber hinaus sind Zuschüsse nach den Finanzausgleichsgesetzen (FAG) der Länder möglich. Während also für größere Neu- und Umbaumaßnahmen neben Beiträgen oftmals Fördermittel bereitstehen, wird der Erhalt überwiegend aus dem kommunalen Haushalt finanziert. Dieser Umstand begründet die zentrale Rolle, die der Erhalt bei der Ermittlung des Finanzmittelbedarfs für die kommunalen Straßen hat.

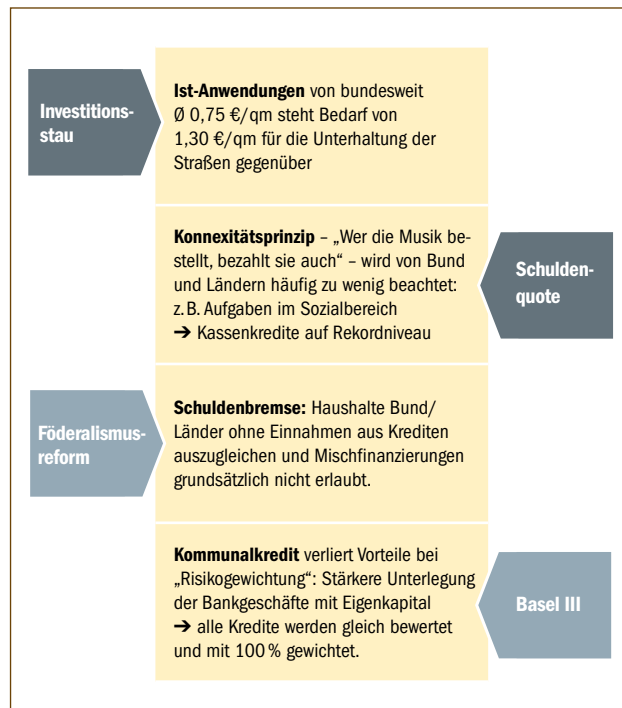
### Rahmenbedingungen der kommunalen Straßenfinanzierung

Ein Sprichwort besagt: „Das Geld liegt auf der Straße“, nur dass im Falle des Verkehrs der Bund ein egoistischer Finder ist. Seit der zweiten Föderalismuskommission im Jahr 2006 fließt neben der Mineralöl- auch die Kfz-Steuer in den Haushalt des Bundes – insgesamt rund 48 Mrd. Euro p.a.. Die Länder erhalten als Ausgleich nur noch eine jährliche Pauschale, aus der z. B. Bayern zur Förderung des Baus und Unterhalts von Straßen in kommunaler Baulast den Gemeinden anteilig Mittel zur Verfügung stellt. Gemessen an ihren Aufgaben – die Gemeinden und Gemeindeverbände sind Baulastträger für rund 80% des deutschen Straßennetzes – reicht der Bund von diesen spezifischen Einnahmen also nur einen Bruchteil in Form von Förder- und Regionalisierungsmitteln sowie Mitteln nach Entflechtungsgesetz über die Länder an die Gemeinden weiter. Während die Verteilung des Straßenanteils aus dem Kommunalanteil des Kraftfahrzeugsteuerersatzverbands zum Teil in Form von Pauschalzuweisungen sowie in Form von



gezielten Zuweisungen zu Baumaßnahmen an die Gemeinden durch die Länder erfolgt, werden die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz stets nur für konkrete Maßnahmen gewährt.

Die Finanzzuweisungen des Bundes für die Verkehrsverhältnisse in den Kommunen nach dem Entflechtungsgesetz sind nur bis Ende 2013 genau kalkulierbar. Dagegen sind die ab 2014 folgenden Zuweisungen an die Länder in ihrer Höhe nicht festgelegt. Erschwerend kommt hinzu, dass die Länder über diese Mittel ab 2014 frei verfügen können, d.h. eine unmittelbare Zweckbindung für den Verkehr entfällt. Nicht zuletzt dadurch besteht große Unsicherheit, wie künftig die Finanzierung der Verkehrsverhältnisse auf kommunaler Ebene gesichert werden kann.



Geänderte Rahmenbedingungen der Finanzierung erhöhen Druck auf Kommunen (Quelle: ADAC)

## Enge Grenzen der kommunalen Haushaltswirtschaft

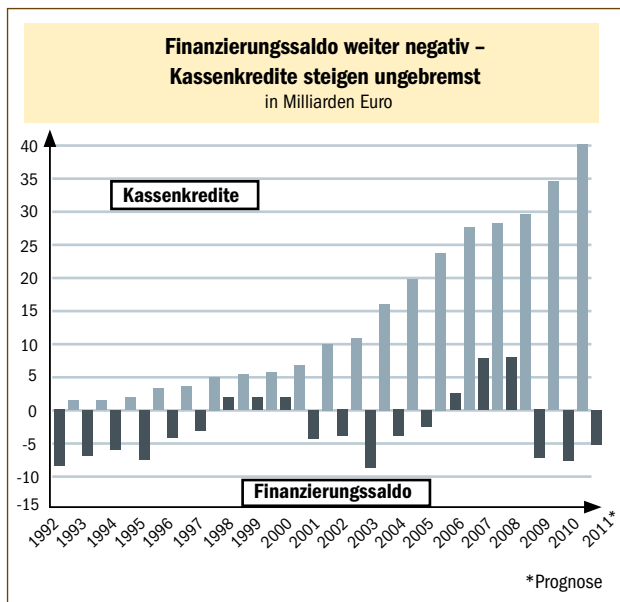
In Deutschland gibt es alleine auf kommunaler Ebene (Gemeinden und Landkreise) rund 1600 eigenständige Straßenbaulastträger mit „eigener“ Finanzhoheit. Trotz der kommunalen Finanzautonomie sind der Haushaltswirtschaft der Gemeinden enge Grenzen gesetzt. Ein Resultat hieraus ist der bereits beschriebene hohe Abhängigkeitsgrad der Kommunen von Zuweisungen durch die Länder. Das Recht „eigene“ Abgaben durch kommunale Satzungen zu erheben, besteht grundsätzlich nur im Rahmen parlamentsgesetzlicher Erlaubnis der Kommunalabgabengesetze der Länder. Ein originäres Steuererfindungsrecht besitzen die Gemeinden nicht, und „eigene“ Steuerhoheit besteht nur in wenigen Fällen.<sup>2</sup> Anteile an Bundes- und Landessteuern werden den Gemeinden zwar im vertikalen Finanzausgleich zugewiesen<sup>3</sup>, allerdings bestehen dabei weder gegen den Bund noch das jeweilige Land konkrete, in ihrer Höhe bezifferte Ansprüche.

Unabhängig von der Herkunft steht die Verwendung von Steuereinnahmen oder gar die Kreditaufnahme durch eine Gemeinde zudem unter Vorbehalt. Die Kommunalgesetze erlauben deren Verwendung nur dann, wenn zur Kostendeckung keine Einnahmen aus Entgelten für kommunale Leistungen (i. w. S.) erzielt werden können. Darunter fallen sowohl privatrechtliche Preise als auch öffentlich-rechtliche gegenleistungsabhängige Abgaben, d.h. Beiträge und Gebühren. Dies folgt aus dem in den Kommunalgesetzen verankerten „Prinzip der speziellen Entgeltlichkeit“<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Den Gemeinden steht das abgeleitete Recht zu, durch Satzung kommunale Steuern zu begründen (örtlichen Verbrauch- und Aufwandsteuern, die sog. kleinen Gemeindesteuern) soweit ihnen dieses Satzungsrecht im Landesrecht eingeräumt wird. Die Gemeindesteuern sind auf der Einnahmeseite der Kommunen aber praktisch nicht bedeutsam und werden deshalb auch als „Bagatellsteuern“ bezeichnet.

<sup>3</sup> Der allgemeine kommunale Finanzausgleich wird auf bundesverfassungsrechtlicher Ebene in Art. 106 VII GG normiert.

<sup>4</sup> Vgl. Gramlich/Orantek, S. 27f., 97



Eigene Zusammenstellung und Berechnungen nach der Kommunalfinanzstabilität des Statistischen Bundesamtes. (Quelle: Deutscher Städtetag)

Die beschränkte kommunale Einnahmehoheit sowie die prekäre Finanzsituation zahlreicher Gemeinden sprechen dafür, dass viele Kommunen mittelfristig sowohl aus finanziellen als auch rechtlichen Gründen nicht auf eine Straßenausbaubeitragserhebung verzichten können. Damit stellt sich die Frage, ob durch eine Reform der gängigen Beitragserhebungspraxis die heute vielfach auftretenden Härten vermieden und hierdurch mehr Akzeptanz bei betroffenen Bürgern erreicht werden kann. Gleichzeitig sollten das Ziel einer Verbesserung des Straßenzustands sowie die Kostensenkung im Fokus stehen. Beide Ziele widersprechen sich nur auf den ersten Blick, da durch einen effizienteren Einsatz der für den Straßenbau zur Verfügung stehenden Finanzmittel – auch der Straßenausbaubeiträge – in den Kommunen langfristig Kosten gespart werden könnten – Stichwort: „Asset-Management für kommunale Straßen“.

## Möglichkeiten der Flexibilisierung des Beitragsrechts

Die Kommunalabgabengesetze der Länder lassen bei der Beitragserhebung den Gemeinden in der Regel wenige Gestaltungsmöglichkeiten. Zumeist wird der sogenannte einmalige Beitrag als einzig mögliche und rechtlich vorgeschriebene Erhebungsform festgeschrieben. Dieser betrifft die Abrechnung einer konkreten Straßenbaumaßnahme, z. B. eine isolierte Straßenerneuerung. Zahlen müssen (nur) die direkten Straßenanlieger. Eine Flexibilisierung könnte dadurch erreicht werden, indem der normierte Erhebungszwang beseitigt wird. Das bedeutet, dass die Länder den Gemeinden grundsätzlich freistellen sollten, ob sie eine Satzung zur Beitragserhebung erlassen. In Ländern, in denen derzeit eine landesgesetzliche Verpflichtung zum Erlass einer Satzung besteht, müsste diese also in eine „Kann“-Vorschrift geändert werden. So bliebe die Entscheidung über eine Erhebung von Beiträgen leistungsfähigen Gemeinden grundsätzlich selbst überlassen.

Allerdings darf dieses „kann“ nicht mit „dürfen“ verwechselt werden. Dies zeigt u. a. die Rechtsprechung des bayerischen und hessischen Verwaltungsgerichtshofes. Nach deren Auslegung handelt es sich bei der „Kann“-Vorschrift immer dann um eine „Muss“-Vorschrift, wenn Gemeinden aufgrund ihrer finanziellen Situation nicht voll leistungsfähig sind. D.h. es muss aufgrund der besonderen finanziellen Situation einer Kommune ausgeschlossen sein, dass der Verzicht zu dauernden Einbußen ihrer Leistungsfähigkeit führt – was angesichts der allgemeinen kommunalen Finanzmisere aber nur in wenigen Fällen gegeben sein dürfte. Zudem bestimmt das Prinzip der speziellen Entgeltlichkeit, dass die Gemeinden zunächst alle ihnen durch das Kommunalabgabenrecht gegebenen Finanzierungsmöglichkeiten (Beiträge und Gebühren) nutzen müssen, bevor sie auf allgemeine Steuermittel zurückgreifen dürfen. Entsprechend drohen Gemeinden Kürzungen der Finanzzuweisungen der Länder, wenn sie keine Straßenausbaubeitragssatzung zur Anwendung bringen. Insoweit muss sich eine Rechtsänderung auch auf die in den Gemeindeordnungen der Länder normierte spezielle Entgeltlichkeit erstrecken. Letztlich führt dies auch zur Forde-

rung, die Beitragserhebung selbst weniger belastend und transparenter als bisher auszugestalten. Hierzu gehört es, Luxussanierungen auf Kosten der Anwohner zu vermeiden. Die Sanierung sollte zwar dem Stand der Technik genügen, jedoch sollten sich bei reinen Anliegerstraßen die Kriterien des Ausbaus vor allem an den Kosten sowie den Wünschen der Betroffenen orientieren. Auch sollten Fördermittel immer auf die Gesamtkosten einer Maßnahme angerechnet werden und nicht nur auf den Anteil der Gemeinde.

Hierzu muss die Beitragserhebung transparent erfolgen. Die Betroffenen sollten frühzeitig über bevorstehende Maßnahmen unterrichtet und bei Entscheidungen über den Umfang der Sanierung einbezogen werden (z. B. Parkbuchten, Grünstreifen etc.). Die Kommunen dürfen die Erhaltung des Straßennetzes zudem nicht vernachlässigen. Durch gezieltes Erhaltungs- und Aufbruchmanagement (geschlossene, rissfreie Fahrbahndecken) lässt sich wie gezeigt die Lebensdauer einer Straße deutlich verlängern. Dies gilt vor allem dort, wo kein Schwerlastverkehr die Substanz angreift. Die grundhafte Erneuerung einer Straße sollte vor allem bei wenig beanspruchten und von ihrer Bedeutung her nachrangigen Straßen stets letztes Mittel sein. Die heutige Praxis der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen lässt diese Überlegungen in vielen Fällen unberücksichtigt. Vielmehr zeigt sich in der Anwendung, dass der einmalige Beitrag zu einem Fehlreiz führen kann, gerade Anliegerstraßen mit einem hohen Beitragsanteil grundhaft zu sanieren.



### Der „wiederkehrende Beitrag für Verkehrsanlagen“

Während der einmalige Beitrag die Abrechnung einer konkreten Straßenbaumaßnahme betrifft, beziehen sich wiederkehrende Beiträge auf Maßnahmen, die in einem größeren zusammenhängenden Abrechnungsgebiet binnen eines Jahres erfolgt sind. Von der Beitragspflicht sind alle im Abrechnungsgebiet liegenden Grundstücke erfasst. Bisher kommen die wiederkehrenden Beiträge vor allem in Rheinland-Pfalz zur Anwendung. Auch in den Kommunalabgabengesetzen der übrigen Bundesländer könnte der wiederkehrende Beitrag als Alternative zum einmaligen Ausbaubeitrag für mehr Flexibilität sorgen.

Im Vergleich zu einem einmaligen Ausbaubeitrag wird beim wiederkehrenden Beitrag die Belastung der Beitragspflichtigen über einen größeren Zeitraum gestreckt. Beim wiederkehrenden Beitrag werden die Kosten für Baumaßnahmen eines Jahres auf sehr viel mehr Köpfe verteilt, sodass der Anteil des Einzelnen an einer konkreten Maßnahme deutlich sinkt. Die Beitragsschuld wird zeitlich gestreckt („wiederkehrend“). Die Beitragserhebung kann transparenter und vor allem weniger „überraschend“ für die Bürger erfolgen. Dabei profitieren alle Grundstückseigentümer einer Gemeinde von einem funktionierenden und gut ausgebauten Straßensystem.

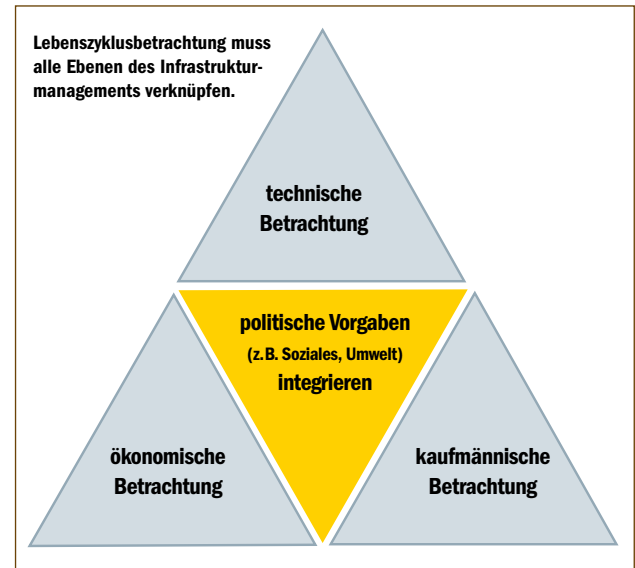
## Anforderungen an die Umsetzung des wiederkehrenden Beitrags

Zwischen kommunalen und Außerortsstraßen bestehen wesentliche Unterschiede, die sich aus den differenzierten Nutzungsanforderungen ergeben. Dies sind von verkehrlicher Seite die Anforderungen hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort. Daneben ergeben sich aber auch spezielle bautechnische und gestalterische Anforderungen aus der unterschiedlichen Nutzung etwa als zentraler Platz mit touristischer Funktion, als Einkaufsstraße oder „Spielstraße“. Mithin differieren die Nutzungsanforderungen von der stark beanspruchten mehrspurigen Hauptverkehrsstraße bis hin zur Fußgängerzone mit schwerem Zulieferverkehr oder einer Seitenstraße mit Radroute.

Entsprechend sollte ein strategisches Erhaltungs- und Erneuerungsprogramm die unterschiedlichen qualitativen Anforderungen an die kommunalen Straßen widerspiegeln. Während das Kernnetz in der Regel deutlich höheren Verkehrsbelastungen und häufig auch Schwerverkehr ausgesetzt ist, so dass entsprechende technische Standards erfüllt sein müssen, können bei Anliegerstraßen deutlich geringere Anforderungen an Tragfähigkeit und technischen Zustand, aber auch an Gestaltung und Ausstattung der Straße bestehen. Anhand von Zustandswerten sollte die überjährige Erhaltungsplanung optimiert werden. Gleichzeitig kann begründet werden, warum bestimmte Straßen im Bereich der beitragsfähigen Erneuerung bzw. beim Ausbau prioritär behandelt werden. Beim wiederkehrenden Beitrag zahlen zwangsläufig auch Grundstückseigentümer einen jährlichen Beitrag, deren Straße absehbar für viele Jahre nicht erneuert werden wird. Im Gegenzug muss daher sichergestellt sein, dass die Gemeinde ihre Instandhaltungspflichten nicht vernachlässigt und durch ein strategisches Erhaltungsmanagement die Qualität der Straßen insgesamt auf einem höheren Niveau hält. Auch deshalb darf

der Eigenanteil der Gemeinde beim wiederkehrenden Beitrag einen bestimmten Mindestanteil nicht unterschreiten. Sonst droht ein Fehlanreiz, die Erhaltung der Straßen zu vernachlässigen.

Durch die „verstetigte“ Beitragserhebung, die sich an den baulichen Maßnahmen eines Jahres orientiert, werden Erneuerungen planbarer und die Gemeinden in die Lage versetzt, ein über mehrere Jahre fortgeschriebenes Renovierungsprogramm aufzulegen. Diese Planungssicherheit muss auch parallel für ein verbessertes Erhaltungs- und Kostenmanagement genutzt werden. Im Ergebnis führt dieser Ansatz zu mehr Transparenz, Effizienz und insgesamt zu einem besseren Straßenzustand.



Aufgaben der Straßenbauverwaltung als strategisches Infrastrukturmangament begreifen (Quelle: ADAC)

Ein effizientes Erhaltungsmanagement lohnt sich und muss mit einer strategischen Erneuerung der Straßen Hand in Hand gehen. Auf lange Sicht lassen sich so die Kosten für alle Beteiligten senken. Daraus folgt, dass ...

- ... den Gemeinden ein Ermessen eingeräumt werden sollte, in Abhängigkeit von ihrer Kassen- bzw. Finanzlage den selbst zu tragenden Anteil an den Investitionskosten zu erhöhen. Eine solche Lösung ermöglicht es ihnen unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Situation zu entscheiden, in welchem Umfang sie Straßenausbaumaßnahmen durch Beiträge oder mit Mitteln des Gemeindehaushalts finanzieren.
- ... die Gemeinden die Möglichkeit haben sollten, vollständig auf eine Beitragserhebung zu verzichten.
- ... in den Kommunalabgabegesetzen (KAG) der Länder der wiederkehrende Beitrag als Alternative zum einmaligen Ausbaubeitrag aufgenommen werden sollte.
- ... um die Investitionskosten für Anliegerstraßen zu senken, es den Gemeinden ermöglicht werden sollte, einfache Ausbaustandards zu wählen, ohne dass dies zu einer Verkürzung der Lebensdauer der Infrastruktur führt. Zudem sind Sicherheitsaspekte und die für die konkrete Anliegerstraße zu erwartende Verkehrsbelastung zu berücksichtigen. Soweit Fördermittel beantragt werden können, muss sichergestellt werden, dass die Förderfähigkeit der Ausbaumaßnahme auch mit niedrigerem Ausbaustandard vom Fördermittelgeber anerkannt wird.

## Fazit

Auch die Flexibilisierung der Beitragserhebung sorgt nicht automatisch für mehr Gerechtigkeit bei der Kostenerhebung zur Straßenerneuerung. Noch gewährleisteten alleine Straßenausbaubeiträge, dass die Qualität der Straßeninfrastruktur in einer Gemeinde steigt. Vielmehr bedarf es eines strategischen Ansatzes, der sowohl auf einer langfristigen Finanzmittelbewirtschaftung als auch auf einem systematischen Erhaltungsmanagement aufbaut. Ein solcher Ansatz, der auf ein strategisches Infrastrukturmanagement abzielt, wird auch als Asset-Management bezeichnet. Aus dem Hochbau abgeleitet, geht es um die optimale Nutzung und Bewirtschaftung der Straßeninfrastruktur über die gesamte Lebensdauer, wozu

- die Kostenbetrachtung des ganzen Lebenszyklus einer Straße (Bau bis Erneuerungsbedürftigkeit unter Berücksichtigung der Beanspruchung mit Schwerlastverkehr, Aufgrabungen etc.),
- die Zuordnung aller Verwaltungstätigkeiten mit Bezug zur Straße (z. B. Baustellenmanagement, Sondernutzungen, etc.) und
- die strategischen Ziele der Kommune (z. B. städtebauliche Ziele, Lärm- und Umweltschutz oder Förderung des Tourismus) zählen.

Beim strategischen Infrastrukturmanagement müssen neben Aspekten der Qualität also auch die Verwaltungsabläufe sowie das Finanzmanagement als eine Einheit betrachtet und abgestimmt werden.

## ➤ 3 ADAC Empfehlungen zum Erhaltungsmanagement

### 1. Größere Priorität für den Straßenerhalt

Gemeindestraßen unterliegen ständigen klimatischen und verkehrlichen Belastungen. Die Folge ist stetiger Verschleiß und Alterung der Infrastruktur. Die Kommunalpolitik muss Prioritäten für den Straßenerhalt setzen, um diesem schleichenden Substanzverfall entgegenzuwirken.

### 2. Rechtzeitiges Eingreifen

Werden die erforderlichen Maßnahmen nicht durchgeführt, aufgeschoben oder durch einfachere, billigere Maßnahmen ersetzt, beschleunigt dies den Substanzverzehr der Straßen und führt mitunter zu einem erheblich schlechteren Zustand. Die Folge sind zeitversetzt deutlich höhere Kosten infolge aufwändiger Instandsetzungs- bzw. im ungünstigsten Fall erforderlicher Erneuerungsmaßnahmen.

### 3. Bedarfsorientierter Mitteleinsatz

Ein systematisches Erhaltungsmanagement ermöglicht die Priorisierung von Baumaßnahmen. Dies sichert eine netzweite Systematisierung und einen technisch-, wirtschaftlich- sowie bedarfsorientierten Mitteleinsatz.

### 4. Kosteneffiziente Erhaltungsstrategien

Kosteneffiziente Erhaltungsstrategien haben zum Ziel, den langfristigen Finanzmittelbedarf zu reduzieren. In der Praxis finden sich dagegen häufig eher kurzfristig orientierte Maßnahmen, ohne erkennbare Strategie. Auch wenn bei einer nachhaltigen Erhaltungsstrategie zunächst höhere Kosten anfallen und der Nutzen in Form von Gesamtkosteneinsparungen erst in der Zukunft wirksam wird, sollten die politischen Entscheidungen auf eine langfristige Sicherung der Infrastruktur ausgerichtet werden.

### 5. Verstetigung der Finanzmittel

Die Jährlichkeit des kommunalen Haushalts steht oftmals einem gezielten Erhaltungs- und Kostenmanagement im Weg. Eine Verstetigung des Mitteleinsatzes – abgestimmt auf die Erhaltungsstrategie – ist daher zwingend erforderlich und eine wichtige politische Gestaltungsaufgabe.

### 6. Neues Kommunales Haushaltsrecht (NKHR) als Chance

Die Einführung der doppelten Buchführung bietet die große Chance einer systematischen und zielgerichteten Zustandserfassung der Straßeninfrastruktur. Diese ist Voraussetzung für die Einführung einer systematischen Erhaltungsplanung.

### 7. Koordinierte Erhaltungsplanung

Leistungsgrabungen haben einen erheblichen Einfluss auf die Lebensdauer einer Straße. Nur durch eine enge und intensive Abstimmung zwischen dem Straßenbaulastträger und den Ver- und Entsorgungsträgern ist eine dauerhaft funktionierende Verkehrswegeinfrastruktur sichergestellt.

### 8. Instandsetzung vor Erneuerung

Die grundhafte Erneuerung einer Straße sollte bei einem optimierten Erhaltungsmanagement stets nur „Ultima Ratio“ sein. Im kommunalen Straßenbau bestehen heute Fehlanreize, die Instandsetzung einer Straße zugunsten von förder- bzw. beitragsfähigen grundhaften Erneuerungen bzw. Umgestaltungen zu vernachlässigen.

### 9. Angemessener Ausbaustandard

Im kommunalen Straßenbau sollte die Förderung der bestandsorientierten Sanierung durch Verzicht auf Erhöhung des Ausbaustandards – als Voraussetzung für staatliche Fördermittel – forciert werden.

### 10. Fachpersonal erforderlich

Erhaltungsmanagement kann nur gelingen, wenn die Kommunen ausreichend mit Fachpersonal ausgestattet sind, welches die Beurteilung der technischen Notwendigkeiten und die Umsetzung der Erhaltungsstrategie langfristig gewährleistet.

## ➤ Literatur

### **Best, B.:**

Zustand der Verkehrsweginfrastruktur aus Sicht der Kommunen. Vortrag beim FGSV-Kolloquium „Infrastrukturmanagement“. Bamberg, 2009

### **Bürgi:**

PMS der Stadt Zürich. Vortrag beim FGSV-Kolloquium „Kommunale Straßen“. Bochum, 2006

### **Deutsches Institut für Urbanistik (Difu):**

Der kommunale Investitionsbedarf von 2006 bis 2020. Berlin, 2008

### **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):**

Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2003). Köln, 2003

### **Gramlich, L. / Orantek, K.:**

Kommunale Straßenfinanzierung, ADAC Studie zur Mobilität. Chemnitz, 2011

### **Großmann, A.:**

Nutzung von Zustandsdaten für ein kommunales Erhaltungsmanagement. Vortrag bei der KomCom Süd. Karlsruhe, 2010

### **Großmann, A. / Thormann, W. / Kugele, W.:**

Erhaltungsmanagement für kommunale Straßen, Ein Leitfaden für die Praxis, ADAC. München, 2. Auflage 2012

### **LEHMANN + PARTNER GmbH:**

Kundenmagazin Erfurt, Ausgabe 01, 2010

### **Landesvereinigung Bauwirtschaft Baden-Württemberg:**

Daten und Fakten zum Verkehr in Baden-Württemberg. Stuttgart, 2006

## ➤ Weitere ADAC Printmedien rund um das Thema „Kommunale Straßen“

### **Erhaltungsmanagement für kommunale Straßen**

Dieser neue ADAC Leitfaden für die Praxis ergänzt die bisherigen technischen Regelwerke in wichtigen Aspekten. Erläutert werden die einzelnen Bausteine der systematischen Straßenerhaltung sowie wesentliche Punkte, die bei der Einführung eines solchen Systems berücksichtigt werden sollten.

Mit dieser Fachbroschüre möchte der ADAC die Kommunen im Prozess der systematischen Straßenerhaltung unterstützen – von der Einführung und Umsetzung bis hin zur Pflege des Systems. Sie richtet sich vor allem an kommunale Entscheidungsträger, stellt aber auch für Fachexperten in Verbänden, Hochschulen und Politik eine wertvolle Informationsquelle dar.

### **Redaktion:**

Wiebke Thormann, Wolfgang Kugele, Andreas Großmann  
64 Seiten, 2. Auflage, 2012  
9,50 Euro, Artikelnummer: 2831690

### **Kommunale Straßenfinanzierung**

Das DIFU hat in einer einschlägigen Studie einen immensen Ersatzbedarf bei den Kommunen von über 70 Mrd. Euro bis zum Jahr 2020 ermittelt. Über 53 Mrd. Euro kassiert der Bund jährlich an direkten Einnahmen aus den kraftfahrzeugspezifischen Abgaben des Straßenverkehrs. Gemessen an ihren Aufgaben – immerhin machen alleine die kommunalen Straßen über 60 Prozent des gesamten deutschen Straßennetzes aus – reicht der Bund von diesen Einnahmen aber nur einen Bruchteil in Form von Förder- und Regionalisierungsmitteln an die Länder und Gemeinden weiter.

Die neue ADAC Studie zeigt auf, welche beschränkten Möglichkeiten für die Städte und Gemeinden im Rahmen der rechtlichen Regelungen bestehen, die Finanzierung ihrer Straßeninfrastruktur zu gewährleisten.

Die Studie richtet sich insbesondere an die Politik und an Fachexperten in Verbänden und Wissenschaft.

Verfasser: Ludwig Gramlich, Kerstin Orantek  
100 Seiten, 1. Auflage, 2011  
8,00 Euro, Artikelnummer: 2830690

### **Weg mit dem Schilderwald**

Der ADAC hat 1997 einen erfolgreichen Ansatz („Selmer Modell“) entwickelt, um den Schilderwald zu lichten. Bisher sind leider noch viel zu wenige Kommunen diesem Modell gefolgt, obwohl der Schilderwald nachweislich hohe Kosten erzeugt und das Stadtbild verunstaltet.

Die Broschüre zeigt auf, welche Voraussetzungen für ein erfolgreiches Gelingen einer Schilderwald-Aktion vorliegen müssen, welche Personen und Organisationen zu beteiligen sind und wie eine Aktion zur Reduzierung des Schilderwaldes konkret zu planen ist. Darüber hinaus werden psychologische und rechtliche Aspekte dargestellt sowie Abgrenzungen zur Verkehrsschau und Simply City vorgenommen.

Die Broschüre richtet sich an alle Kommunen, die ein Problem mit dem Schilderwald haben und dieses aktiv angehen wollen. Davon profitieren letztlich auch alle Kraftfahrer, die die verbleibenden Verkehrszeichen besser wahrnehmen können.

Redaktion: Ronald Winkler  
16 Seiten, 1. Auflage, 2012  
5,00 Euro, Artikelnummer: 2830382

### **Rad fahren – auf sicheren Wegen**

Die Bedeutung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel – insbesondere auf kürzeren Strecken – wächst. Ob als Zubringer zu öffentlichen Verkehrsmitteln oder Hauptverkehrsmittel, immer mehr Wege werden mit dem Fahrrad

zurückgelegt. Der ADAC begrüßt diese Entwicklung, da die Städte von Stau, Abgasen und Lärm entlastet werden und an Attraktivität gewinnen. Leider haben mit der Zunahme des Radverkehrs vielerorts aber auch die Sicherheitsprobleme zugenommen. Wichtiger denn je ist deshalb heute die korrekte Planung von Radverkehrsanlagen.

Der ADAC will mit dieser Fachbroschüre dazu einen Beitrag leisten. Die Publikation greift die Inhalte der ERA 2010 auf und zeigt beispielhaft Lösungen für die sichere Führung von Radfahrern an innerörtlichen Streckenabschnitten und Knotenpunkten auf. Dieses Printmedium wendet sich insbesondere an Verkehrsplaner und Kommunalpolitiker, bildet aber auch für alle anderen Interessierten eine geeignete Grundlage, sich ausführlich über den Entwurf von Radverkehrsanlagen zu informieren.

Redaktion: Ronald Winkler  
36 Seiten, 2. Auflage, 2012  
7,50 Euro, Artikelnummer: 2830162



Diese ADAC Printmedien können direkt beim ADAC e.V. mit Angabe der Artikelnummer bezogen werden:

- per Post: Ressort Verkehr, Hansastraße 19, 80686 München
- per Fax: (089) 76 76 45 67
- per E-Mail: [verkehr.team@adac.de](mailto:verkehr.team@adac.de)



ADAC e.V.  
Hansastraße 19  
80686 München



2830611/10.12/24'