



Forschungsprojekt

Was kosten Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und Kfz-Verkehr eine Kommune? Entwicklung und Anwendung einer Methode für den Vergleich von Erträgen und Aufwendungen verschiedener Verkehrsmittel anhand von kommunalen Haushalten

Laufzeit: November 2012 bis Mai 2014

Zuwendungsgeber:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

HINTERGRUND UND ZIEL

Die Aufwendungen und Erträge, die einer Kommune durch die verschiedenen städtischen Verkehrssysteme wie Pkw- oder Radverkehr entstehen, sind häufig nicht bekannt. Viele kommunale Ressourcen werden von mehreren Verkehrssystemen gemeinsam genutzt. Aufgrund dessen ist der Anteil, den beispielsweise der Radverkehr an den Aufwendungen für Straßenbauprojekte oder den Winterdienst auf diesen Straßen hat, nicht direkt ersichtlich. Darüber hinaus sind die verkehrsrelevanten Positionen auf mehrere Rechnungsunterlagen innerhalb einer Kommune bzw. beim städtischen Haushalt auf verschiedene Teilhaushalte verteilt.

Aus diesem Grund wurde in dem vorliegenden Forschungsprojekt eine Methode entwickelt, mit der die kommunalen Aufwendungen und Erträge im Verkehrssektor erfasst und anschließend den einzelnen städtischen Verkehrssystemen Fuß-, Rad-, Kfz- und Öffentlicher Personennahverkehr zugeordnet werden können. Die Methode basiert auf dem Ansatz verursachergerechter Aufteilungsschlüssel für verschiedene thematisch zusammengehörige Haushaltspositionen und ermittelt die jährlichen Gesamtaufwendungen und -erträge sowie weitere wirtschaftliche Kennwerte für eine Kommune. Diese Kennwerte dienen der Kostentransparenz und können die Kommune bei der strategischen Verkehrsplanung und der Verteilung der Haushaltsmittel unterstützen.

Das Forschungsprojekt wurde im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.



Abbildung 1: Wilhelmshöher Allee in Kassel. Um die verursachergerechten Anteile der Verkehrssysteme zu ermitteln, ist eine Aufteilung des Verkehrsraums erforderlich.

ENTWICKELTE METHODE

Untersuchungsgegenstand sind sämtliche Aufwendungen und Erträge, die durch Planung, Bau, Betrieb und Erhalt der Verkehrssysteme bei einer Kommune bzw. deren Eigenbetrieben (inkl. der entsprechenden Verkehrsunternehmen) entstehen. Durch Berücksichtigung der Aufwendungen und Erträge werden gemäß dem Prinzip der Doppik nicht nur die Finanzströme des jeweiligen Haushaltsjahres betrachtet, die im Finanzhaushalt als Ein- und Auszahlungen verbucht werden. Die Aufwendungen und Erträge

beinhalten zusätzlich zu den konsumtiven auch die investiven Positionen. Der Wertverzehr der Infrastruktur wird bspw. über Abschreibungskosten berücksichtigt, die über die gesamte Nutzungsdauer verteilt im Haushalt verbucht werden. Größere Investitionen innerhalb eines Haushaltsjahres beeinflussen das Ergebnis daher nicht direkt in vollem Umfang, sondern nur anteilig über den Abschreibungszeitraum verteilt. Die Methode ermöglicht daher einen betriebswirtschaftlichen Vergleich der Verkehrssysteme.



Abbildung 2: Untersuchungsgegenstand

Zunächst werden alle Aufwands- und Ertragspositionen in den relevanten Rechnungsunterlagen identifiziert und als Eingangsgröße der Methode zusammengestellt (Schritt 1). Im zweiten Schritt wird jeder dieser Positionen einer der definierten Aufteilungsschlüssel zugewiesen. Dabei werden grundsätzlich sogenannte Einzelpositionen und Gemeinpositionen unterschieden. Einzelpositionen können direkt einem Verkehrssystem zugeordnet werden (z. B. Einnahmen im ruhenden Verkehr). Gemeinpositionen zeichnen sich dadurch aus, dass sie auf mehrere Verkehrssysteme aufgeteilt werden müssen. Zu diesem Zweck werden im dritten Schritt Aufteilungsschlüssel berechnet und auf die Gemeinpositionen angewendet. Die Summe der Erträge und Aufwendungen, die einem System direkt als Einzelpositionen zugeordnet werden und die Anteile der entsprechenden Gemeinpositionen ergeben in Summe die verkehrssystemspezifischen Erträge und Aufwendungen (Schritt 4). Da diese Werte allein stehend wenig Aussagekraft besitzen, wurden im fünften Schritt Kennwerte entwickelt, die bei der Interpretation der Werte helfen und einen Vergleich zwischen den Verkehrssystemen ermöglichen.

ERGEBNISSE DER ANWENDUNG

Die Ergebnisse in drei Städten für die Jahre 2009 bis 2011 zeigen, dass der Radverkehr grundsätzlich den geringsten, der Kfz-Verkehr den höchsten städtischen Zuschuss erhält. Die absoluten Aufwendungen für den ÖPNV waren zwar im Betrachtungszeitraum höher als im Kfz-Verkehr, jedoch ergibt sich aufgrund der höheren Erträge im ÖPNV ein geringerer Zuschuss. Aus diesem Grund ist der Kostendeckungsgrad (Vollkosten) des ÖPNV auch in allen Städten höher als der des Kfz-Verkehrs. Tendenziell ergibt sich nach Anwendung der Methode für die Modellstädte nach der Höhe des Zuschusses folgende Reihenfolge (absteigend): Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fußverkehr und Radverkehr.