

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/236/2019

Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel; Antrag 198/2018 der Grüne-Liste-Fraktion

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	19.03.2019	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.03.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 66, EB 77, SG 13-4

I. Antrag

Der Sachbericht wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag 198/2018 der Grüne-Liste-Fraktion ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Höhe der Aufwendungen und Erträge, die in einer Kommune aufgrund des städtischen Verkehrs entstehen, sind i.d.R. bisher ebenso unbekannt, wie dessen Aufteilung auf die vier verschiedenen Verkehrsarten Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr (motorisierter Individualverkehr). Das Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel hat aufgrund dessen für das Projekt „NRVP 2020 – Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel?“ eine Methode entwickelt. Diese ermöglicht die Quantifizierung und Aufteilung aller verkehrsbezogenen Aufwendungen und Erträge einer Kommune auf die vier Verkehrsarten Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr und ÖPNV. Mit dem Fraktionsantrag 198/2018 der Grünen Liste wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob anhand dieses Tools für Erlangen ein Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV erstellt werden kann.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die Methode baut auf dem Prinzip der „Least Cost Transportation Planning (LCTP)“ auf, die 2002 im Auftrag des Umweltbundesamtes zur Betrachtung der Systemkosten des Verkehrs entwickelt wurde. Diese Methode wurde durch den Einbezug externer Effekte um einen Baustein ergänzt, der neben einer rein betriebswirtschaftlichen Sicht eine volkswirtschaftliche Betrachtung ermöglicht. Denn zusätzlich zu den Aufwendungen, die direkt in kommunalen Rechnungsunterlagen enthalten sind, verursacht der Verkehr auch volkswirtschaftliche Kosten, die nicht vom Verursacher, sondern von der Allgemeinheit getragen werden müssen (externe Kosten z.B. durch Lärm-, Luftschadstoffemissionen etc.).

Mit der Methode werden aus kommunalen Haushalts- und Rechnungsunterlagen die Aufwendungen und Erträge differenziert nach den vier Verkehrsarten in einer Stadt angegeben und einander gegenüber gestellt. Die Anwendung des Tools erfolgt in fünf Schritten. Zuerst wird

anhand der Haushalts- und Rechnungsunterlagen analysiert, ob die relevanten Erträge und Aufwendungen einem einzelnen Verkehrssystem oder mehreren Verkehrssystemen zuzuordnen sind. Die Gemeinerträge/-aufwendungen werden dann mithilfe eines sachgerechten Aufteilungsschlüssels auf die Verkehrsarten verteilt. Durch die Zusammenstellung der verkehrsspezifischen Erträge und Aufwendungen können abschließend spezifische Kennwerte zur Beurteilung abgeleitet werden. Die Kennwerte dienen als Planungsgrößen kommunaler Erträge und Aufwendungen im Verkehrssektor und ermöglichen einen Wirtschaftlichkeitsvergleich der Zuschüsse zwischen den einzelnen Verkehrssystemen. Bei der Auswertung wurde deutlich, dass der Kfz-Verkehr deutlich die höchsten Zuschüsse erhält. Der ÖPNV und Fußverkehr folgen mit weitem Abstand und der Zuschuss für den Radverkehr ist so gering, dass er kaum ins Gewicht fällt (siehe Anlage 1).

Nach Überprüfung und testweiser Anwendung des Tools anhand von fiktiven Eingangswerten kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass ein Kostenvergleich spezifisch für Erlangen anhand dieses Tools mit erheblichem Aufwand verbunden ist. Um ein aussagekräftiges Ergebnis zu erlangen, benötigt man sehr viele einzelne finanzielle Kennwerte, die mit Hilfe des Tools auf die Verkehrsarten aufgeteilt werden müssen. Dabei müssen unter anderem sämtliche Aufwendungen und Erträge der städtischen Rechnungsunterlagen aufgelistet und kategorisiert werden. Für die Aufteilung der Kosten müssen zudem alle Straßenverkehrsanlagen detailliert mit Quadratmeterangaben den verschiedenen Nutzungsfunktionen zugeordnet werden. Insgesamt besteht das Tool aus 15 Excel-Tabellen, die meist mehrere Seiten lang sind und eine entsprechend aufwändige Bearbeitung erfordern. Um ein aussagekräftiges Ergebnis zu erzielen, müssten mehrere Fachämter sowie die Erlanger Stadtwerke eine intensive Datensammlung und -aufbereitung durchführen. Die im Rahmen des Projektes angebotene Schulung von Kommunen zur eigenständigen Anwendung des Verfahrens ist nach Einschätzung der Verwaltung notwendig. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 3000 Euro für 5 bis 10 Teilnehmer.

Um die praktische Anwendung des Verfahrens zu demonstrieren, wurde die vorgestellte Methode bereits exemplarisch für die Städte Bremen, Kiel und Kassel angewandt. Die Ergebnisse dieser Analysen liegen vor und vermitteln einen guten Überblick, welche Kosten die verschiedenen Verkehrsarten erzeugen. Es wird deutlich, dass der motorisierte Verkehr und hier vor allem der PKW-Verkehr die höchsten Kosten verursacht. Die nicht-motorisierten Verkehrssysteme verursachen nicht nur sehr geringe externe Kosten, sondern stiften gleichzeitig einen sehr hohen externen Nutzen (Gesundheitsnutzen). Von den drei Teststädten kommt der Modal Split der Stadt Kiel dem Erlanger Modal Split am nächsten. Mit einem Radverkehrsanteil von knapp 20 Prozent besitzt Kiel im bundesweiten Durchschnitt auch einen sehr hohen Radverkehrsanteil, kommt jedoch nicht an den Erlanger Anteil heran. Der MIV-Anteil von Kiel liegt wiederum unter dem Erlanger und der Fußverkehrsanteil ist in Kiel dreimal so groß wie der in Erlangen. Dieser Unterschied verdeutlicht auch noch einmal den sehr niedrigen Fußverkehrsanteil in Erlangen. Damit wird deutlich, dass die Mobilität in Erlangen mit der Zusammensetzung der Verkehrsarten in Form des Modal Split sehr speziell ist. Zu nennen wären hier die starke Rolle des Radverkehrs im Binnenverkehr und der hohe Einpendleranteil an den Beschäftigten. Bei den Einpendlern dominiert die Nutzung des privaten Kfz überproportional. Trotz dieser Abweichungen ist zu erwarten, dass die Analyse für Erlangen, mit geringfügigen Verschiebungen, insgesamt zu einem ähnlichen Ergebnis wie in Kiel kommt, was die Aufwendungen und Erträge im städtischen Verkehr anbelangt. Das Ergebnis der Auswertung der durchgeführten Untersuchung für die Stadt Kiel liegt in Anlage 1 bei. Im Sinne des Gleichberechtigungsprinzips lässt sich daraus schließen, dass die Verteilung der monetären Aufwendungen auf die einzelnen Verkehrsarten gleichmäßiger ausgestaltet werden müssten. Bezogen auf Erlangen besteht hierbei insbesondere bei der Förderung des Fußverkehrs Nachholbedarf. Beim Radverkehr gilt es, die guten Voraussetzungen weiter auszubauen. Ziel sollte es zum einen sein, die Rad- und Fußwegenetze auszubauen und die Bestandswege in Form von Breiten und Führungsform an die Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs anzupassen. Die vom UVPA beschlossenen Plannetze für diese beiden Verkehrsarten aus dem Verkehrsentwicklungsplan bilden hierfür eine gute Grundlage. Eine entsprechende Ausstattung der Verwaltung mit personellen und finanziellen Mitteln ist hierfür unabdinglich. Gleiches gilt für die Förderung des ÖPNV. Hier ist vor allem eine bessere Verknüpfung im stadtgrenzübergreifenden Verkehr als ein Ziel zu nennen. Mit einer gleichmäßigeren Verteilung der Finanzmittel auf die einzelnen Verkehrsarten ist

somit zu erwarten, dass die Anteile des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen nachhaltig ansteigen werden. Hierbei ist jedoch dringend zu berücksichtigen, dass die vorrangige Aufgabe des Tiefbauamtes in der Verkehrssicherungspflicht für alle Verkehrswege zur Schadensabwehr besteht. Bereits die derzeit vorhandenen Mittel reichen nicht aus, um die vorhandene Infrastruktur in einem den Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu halten und somit den Wertverlust der vorhandenen Vermögenswerte der Stadt Erlangen zu beenden. Eine Reduzierung der zugehörigen Mittel muss daher kritisch betrachtet werden. Eine gleichmäßigere Verteilung bedeutet, dass die Mittel für die Verkehrsarten des Umweltverbundes mindestens auf das Niveau der Aufwendungen für den Kfz-Verkehr aufgestockt werden müssen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zusammenfassend zeigt sich, dass, unabhängig von der untersuchten Kommune, bei den Aufwendungen und Erträgen im Stadtverkehr ein deutliches Ungleichgewicht besteht. Für den motorisierten Individualverkehr werden im Vergleich zu den weiteren Verkehrsarten am meisten Finanzmittel aufgewendet. Im Sinne der Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes sowie schlicht der Gleichbehandlung erscheint es notwendig, das geschilderte Ungleichgewicht mit der deutlichen Bevorzugung des Kfz-Verkehrs auszugleichen ohne die vorhandenen Finanzmittel für den dringend notwendigen Erhalt der Verkehrssicherungspflicht zu reduzieren. Insbesondere beim Neubau sollte auf eine stärkere Berücksichtigung der Verkehrsarten des Umweltverbundes Wert gelegt werden. Dies kann auch durch veränderte Anteile im Straßenquerschnitt erfolgen. Finanzielle Mittel zum Erhalt der Infrastruktur müssen jedoch weiterhin mindestens in gleicher Höhe wie zum aktuellen Stand gewährleistet sein.

Aufgrund des hohen Arbeitsaufwandes und dem zu erwartenden ähnlichen Ergebnis von Erlangen mit dem der Landeshauptstadt Kiel ist aus Sicht der Verwaltung eine Durchführung der Analyse für Erlangen nicht verhältnismäßig, weil gleiche Aussagen erwartet werden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1: Ergebnisse Kiel

Anlage 2: Fraktionsantrag 198/2018 der Grüne-Liste-Fraktion

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang