

Tabelle 6-26: Aufteilungsschlüssel „Allgemein“ (Kiel)

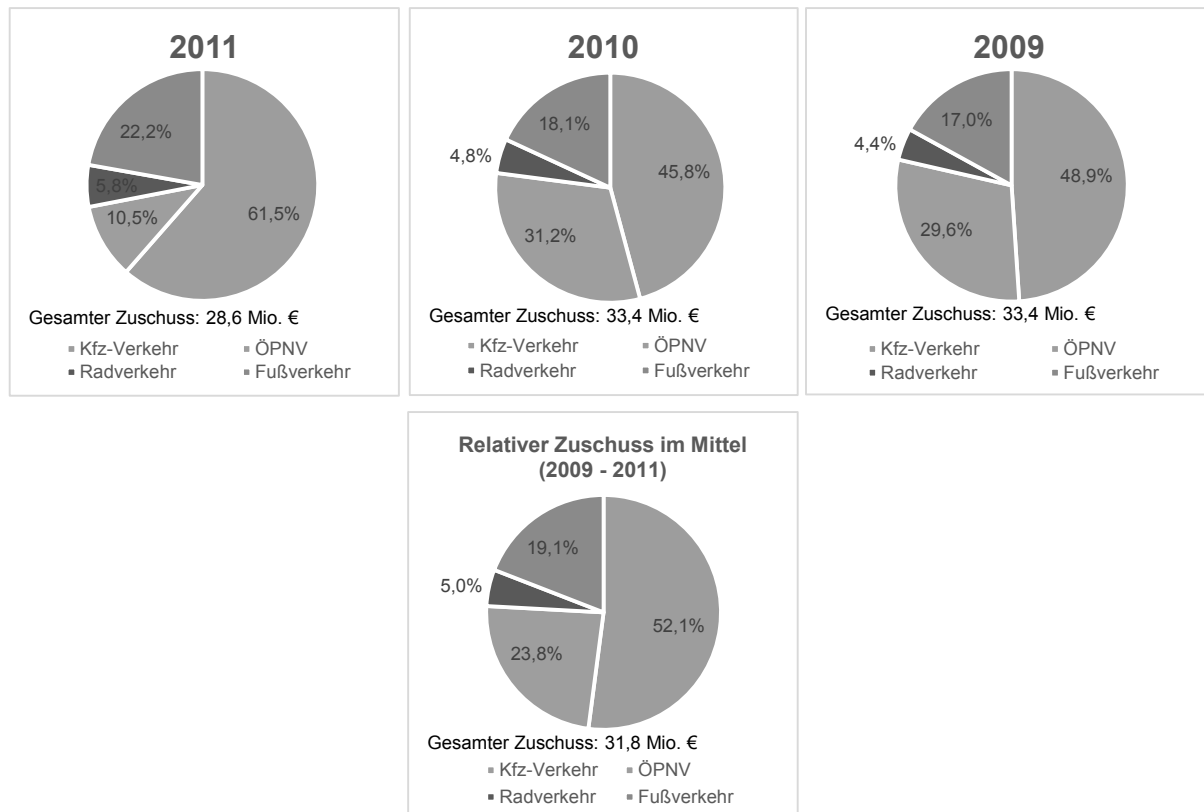
Sachkonto/Produktgruppe	Aufwendungen des Haushaltjahres	Kfz-Verkehr	ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr
Straßen	2011	71,6%	3,8%	4,7%	19,9%
	2010	71,2%	3,9%	4,9%	20,1%
	2009	73,0%	3,6%	4,5%	18,9%
Verkehrsplanung	2011	96,1%	0,2%	0,2%	3,4%
	2010	92,4%	0,8%	0,8%	6,1%
	2009	87,4%	1,6%	1,5%	9,5%

6.2.4 Ergebnisse

Nach Anwendung der berechneten sachgerechten Aufteilungsschlüssel wird aus den aufgeteilten verkehrsrelevanten Gemeinaufwendungen bzw. -erträgen sowie dem Hinzuziehen der Einzelaufwendungen bzw. -erträge die verkehrssystemspezifische Zuteilung der Aufwendungen und Erträge ermittelt. Die ermittelten absoluten Werte je Verkehrssystem werden anschließend für die Ermittlung der Kennwerte genutzt (vgl. Tabelle 6-27).

Der „Zuschuss-Modal-Split“ in Abbildung 6-8 zeigt die Dominanz des Zuschusses (Saldo) für den Kfz-Verkehr. Vom gesamten Zuschuss, der zwischen 29 Mio. € und 33 Mio. € schwankte, wurden bis zu 62% für den Kfz-Verkehr aufgewendet. Auf Rang zwei des Zuschussrankings befindet sich der ÖPNV mit 30% in 2009 bzw. 31% in 2010 und der Fußverkehr mit 22% in 2011. Während auf diese Verkehrssysteme ein zweistelliger prozentualer Zuschuss entfiel, fällt der Zuschuss für den Radverkehr kaum ins Gewicht. Die Steigerungen der prozentualen Anteile des Kfz-Verkehrs von 49% in 2009 auf 62% in 2011, des Radverkehrs von 4% in 2009 auf 6% in 2011 und des Fußverkehrs von 17% in 2009 auf 22% in 2011 verkleinerte den prozentualen Anteil des ÖPNV. Zu beachten sind die internen Umstrukturierungen des ÖPNV sowie der Parkraumbewirtschaftung (durch die Gründung der Eigenbeteiligung Parken) in den Jahren 2010 und 2011 bzw. 2010, die zum Teil die stark schwankenden Anteile erklären. Am relativen Zuschuss zwischen 2009 und 2011 wird die durchschnittliche Zuschusshierarchie sichtbar, in der sich der ÖPNV (24%) vor dem Fußverkehr (19%) befindet.

Abbildung 6-8: „Zuschuss-Modal-Split“ (Kiel)



Die ermittelten durchschnittlichen Kennwerte (2009-2011), welche in Tabelle 6-27 dargestellt sind, verdeutlichen, dass der Kfz-Verkehr überproportional bezuschusst wurde. So beläuft sich der Zuschuss für den Kfz-Verkehr (16 Mio. € / 52%) etwa auf das 3-fache des Fußverkehrs und das 10-fache des Radverkehrs. Im Vergleich Kfz-Verkehr und ÖPNV wurde der ÖPNV mit 8,6 Mio. € weniger bezuschusst und ist wirtschaftlich rentabler. Der Kostendeckungsgrad im ÖPNV liegt bei 83% und im Kfz-Verkehr bei 51%.

Der ÖPNV-Zuschuss pro spezifischer Betriebsleistung liegt bei 0,8 €/Wkm. Der Zuschuss pro Einwohner schwankt zwischen 7 €/Ew. für den Radverkehr und 69 €/Ew. für den Kfz-Verkehr.

Pro Quadratmeter Kfz-Verkehrsfläche hat die Landeshauptstadt Kiel Erträge und Aufwendungen in Höhe von 3,1 € bzw. 6,0 €. Sie bezuschusst den Kfz-Verkehr mit 2,9 €/m². Der Zuschuss für den Radverkehr liegt bei 1,7 €/m², während er beim Fußverkehr bei 2,0 €/m² liegt. Die Erträge im Radverkehr und Fußverkehr entstehen durch die Straßenreinigungsgebühr der Grundstückseigentümer sowie die Anwendung der Aufteilungsschlüssel für unspezifisch verbuchten Positionen. Der flächenbezogene Zuschuss im ÖPNV und der Gesamtzuschuss wurden aufgrund der Mischfläche von Kfz-Verkehr und ÖPNV nicht ermittelt.



Aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens im Kfz-Verkehr weist dieser nicht den höchsten wegebezogenen oder unterwegszeitbezogenen Zuschuss auf. Da im Kfz-Verkehr die durchschnittliche spezifische Verkehrsleistung am höchsten ist, ist der verkehrsleistungsbezogene Zuschuss hier sogar am geringsten. Dagegen ergibt sich für den Fußverkehr aufgrund der geringeren spezifischen Verkehrsleistung mit 7,2 Cent/Pkm der größte Wert. Eine ausführliche Kennwertauflistung der einzelnen Jahre befindet sich im Anhang.

Tabelle 6-27: Ermittelte durchschnittliche Kennwerte (2009-2011) der Verkehrsaufwendungen in Kiel

	Kfz-Verkehr	ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr	GES
Absolute Aufwendungen [in Mio. €]	33,7 Mio. €	44,7 Mio. €	2,5 Mio. €	8,5 Mio. €	89,4 Mio. €
Absolute Erträge [in Mio. €]	17,3 Mio. €	36,9 Mio. €	0,9 Mio. €	2,5 Mio. €	57,5 Mio. €
Absoluter Zuschuss [in Mio. €]	16,4 Mio. €	7,8 Mio. €	1,6 Mio. €	6,0 Mio. €	31,8 Mio. €
Relativer Zuschuss („Zuschuss-Modal-Split“) [%]	52,1%	23,8%	5,0%	19,1%	100%
Kostendeckungsgrad im Kfz-Verkehr und ÖPNV [%]	51,3%	82,9%	///	///	///
Zuschuss pro Betriebsleistung ÖPNV [€ / Wkm]	///	0,8 €/Wkm	///	///	///
Zuschuss pro Einwohner [€ / Ew.]	69,4 €/Ew	33,0 €/Ew	6,7 €/Ew	25,5 €/Ew	134,6 €/Ew
Erträge pro Verkehrsfläche [€ / m²]	3,1 €/m²	///	0,9 €/m²	0,8 €/m²	///
Aufwendungen pro Verkehrsfläche [€ / m²]	6,0 €/m²	///	2,6 €/m²	2,8 €/m²	///
Zuschuss pro Verkehrsfläche [€ / m²]	2,9 €/m²	///	1,7 €/m²	2,0 €/m²	///
Wegebezogener Zuschuss [€-Cent / Weg]	14,0 Cent/Weg	27,9 Cent/Weg	2,7 Cent/Weg	8,2 Cent/Weg	11,4 Cent/Weg
Unterswegszeitbezogener Zuschuss [€-Cent / Stunde]	47,1 Cent/h	57,4 Cent/h	9,2 Cent/h	30,8 Cent/h	34,1 Cent/h
Verkehrsleistungsbezogener Zuschuss [€-Cent / Pkm]	1,3 Cent/Pkm	4,6 Cent/Pkm	0,8 Cent/Pkm	7,2 Cent/Pkm	1,9 Cent/Pkm