



KOMMUNALPOLITISCHE ONLINE-SEMINARE: ZUKUNFT DER MOBILITÄT

SGK HESSEN
Sozialdemokratische Gemeinschaft
für Kommunalpolitik e.V.

IBB
KPV
Informations-, Bildungs-,
und Beratungswerk e.V.

GAK.
Grüne und Alternative
in den Kommunalvertretungen Hessen e.V.



FINANZIERUNG VON VERKEHRSINFRASTRUKTUR UND MOBILITÄTSANGEBOTEN

Status quo und Lösungsansätze

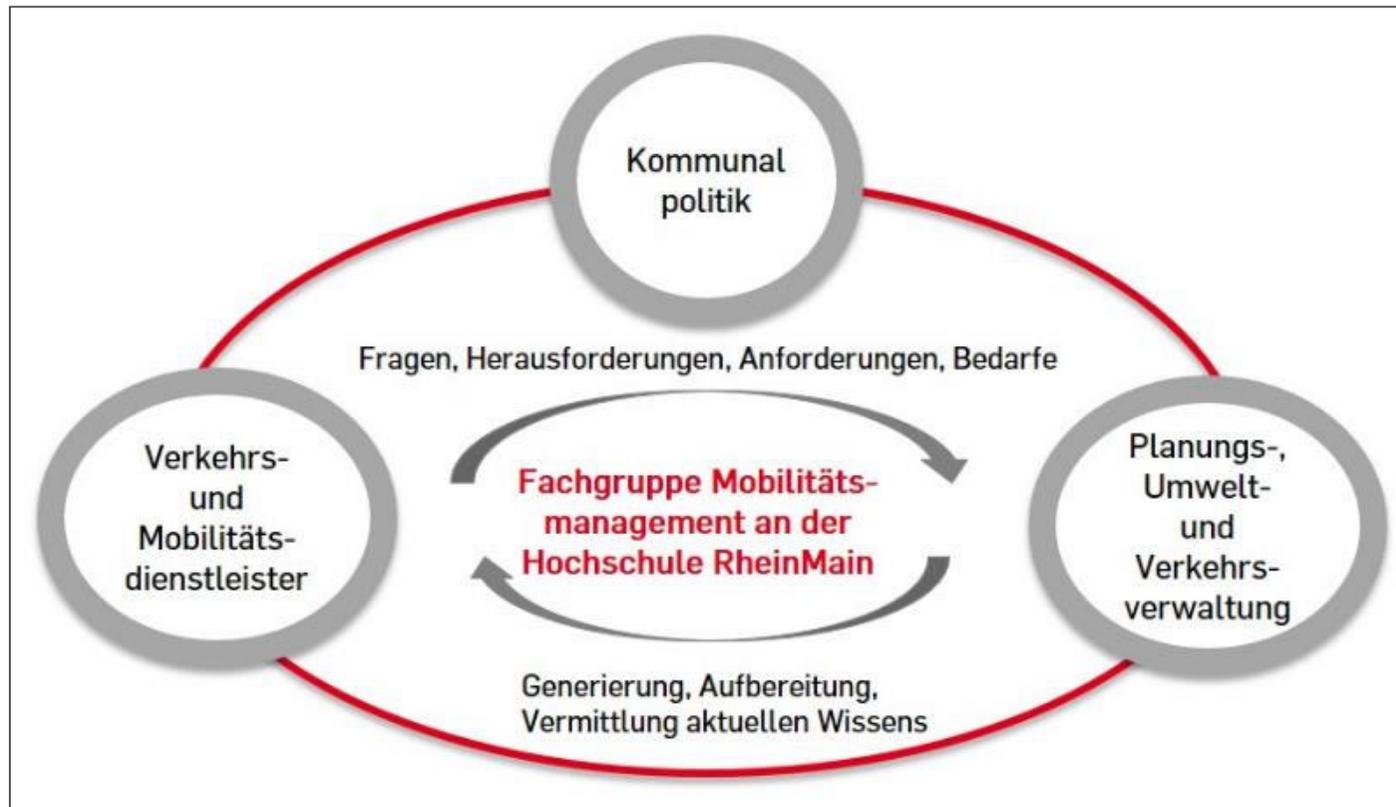
Maximilian Birk (M.Eng.)
Prof. Dr.-Ing. Volker Bleses
18.01.2021

IMPACT RHEINMAIN TEILPROJEKT ‚AUSTAUSCH VERWALTUNG‘



- Ziel: Aufbau einer regionalen Austausch- und Wissensplattform kommunaler Akteure im Themenfeld Smart Mobility, Nahverkehr und nachhaltige Mobilität
- Projektlaufzeit: 01/2018 – 12/2022
- Gefördert im Rahmen der Initiative "Innovative Hochschule" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) und der Gemeinsamen Wissenschaftskonferenz (GWK)

IMPACT RHEINMAIN TEILPROJEKT AUSTAUSCH VERWALTUNG



VORSTELLUNG VOLKER BLEES

Beruflicher Werdegang

- Studium des Bauingenieurwesens an der TH Darmstadt 1989 – 1996.
- Studienbegleitend stud. Hilfskraft in einem Planungsbüro und Verkehrsreferent im AStA der TH Darmstadt.
- Verkehrsplaner Planungsbüro von Mörner + Jünger, Darmstadt, 1996 – 1998.
- Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Darmstadt, 1998 – 2003. Promotion zu „Qualitätsmanagement in Verkehrsplanungsprozessen“ 2004
- Bereichsleiter ‚Mobilität + ÖPNV‘ im Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV), Darmstadt, 2003 – 2005.
- Selbständig mit Büro „Verkehrslösungen“, 2005 – 2014.
- Seit Juni 2014 Professur „Verkehrswesen“ an der HS-RM. Lehre in drei Studiengängen



VORSTELLUNG MAXIMILIAN BIRK



Beruflicher Werdegang

- 2009 – 2013: Studium Geographie (Abschluss B.Sc.), Justus-Liebig-Universität Gießen
- 2013 – 2016: Studium Umweltmanagement und Stadtplanung (Abschluss M.Eng.), Hochschule RheinMain
- Seit 2015: Freiberuflicher Verkehrsplaner
- 2016 – 2017 Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Institut für Verkehr, Technische Universität Darmstadt
- Seit 01/ 2018 Wissenschaftlicher Mitarbeiter Fachgruppe Mobilitätsmanagement, Hochschule RheinMain
- Seit 05/2020 Stipendiat der Robert-Bosch-Stiftung im Graduiertenkolleg „Mittelstadt als Mitmachstadt“, Lehrstuhl für Städtebau und Entwerfen, RWTH Aachen

AGENDA

1. Kosten der Mobilität

- a) ... aus dem Blickwinkel des Individuums
- b) ... aus dem Blickwinkel von Gesellschaft und öffentlicher Hand
- c) Zwischenfazit/Handlungsbedarfe

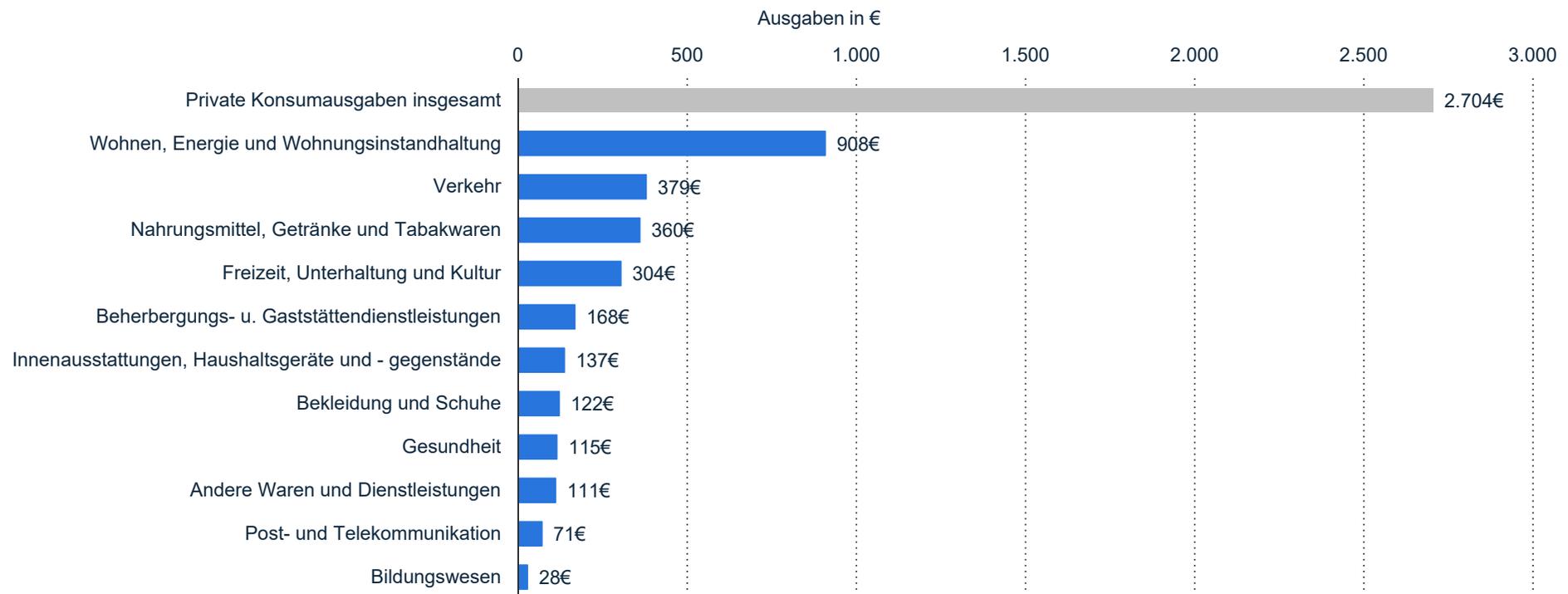
2. Neue Finanzierungsinstrumente

- a) Überblick
- b) Citymaut
- c) Nutznießerfinanzierung
- d) ÖPNV-Abgaben/“Bürgerticket“

3. Fazit

Durchschnittliche Höhe der Konsumausgaben je Haushalt* im Monat in Deutschland nach Verwendungszweck im Jahr 2018

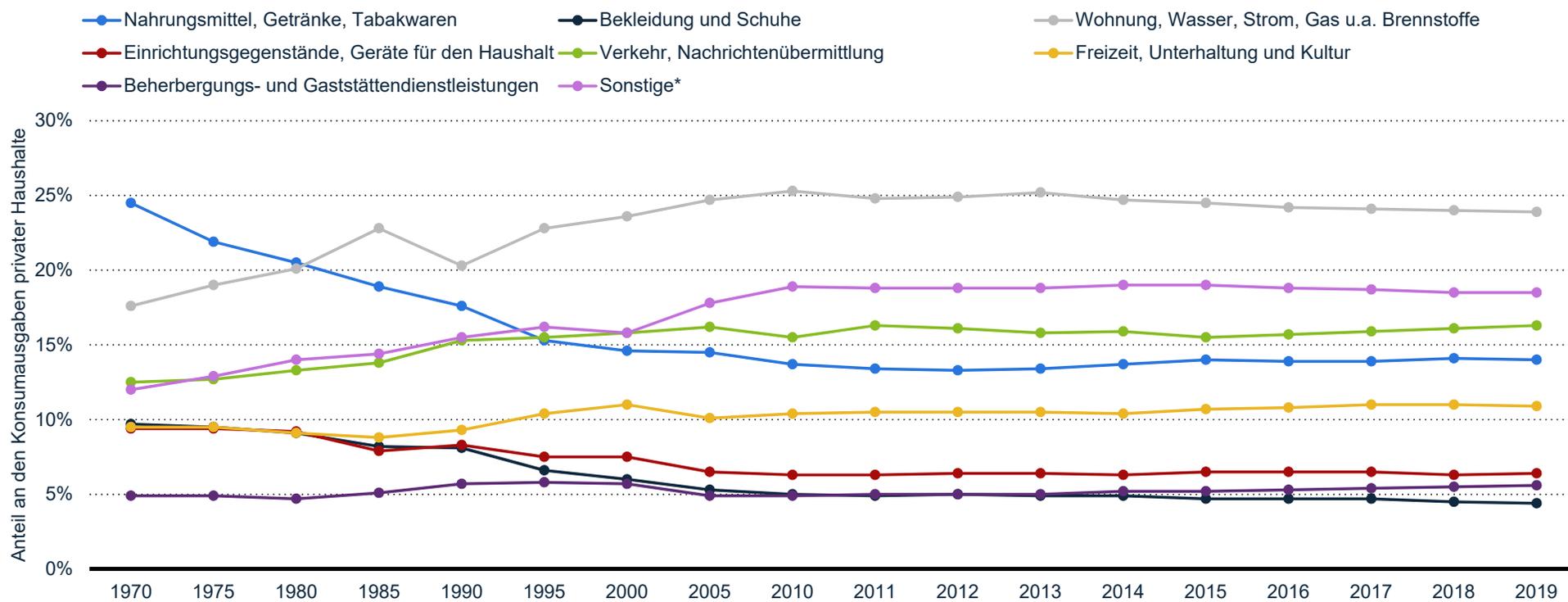
Konsumausgaben in Deutschland je Haushalt und Monat nach Verwendungszweck 2018



Quelle(n): Statistisches Bundesamt; ID 164774

Verteilung der Konsumausgaben der privaten Haushalte in Deutschland nach Verwendungszwecken von 1970 bis 2019

Verteilung der Konsumausgaben in Deutschland nach Verwendungszwecken bis 2019

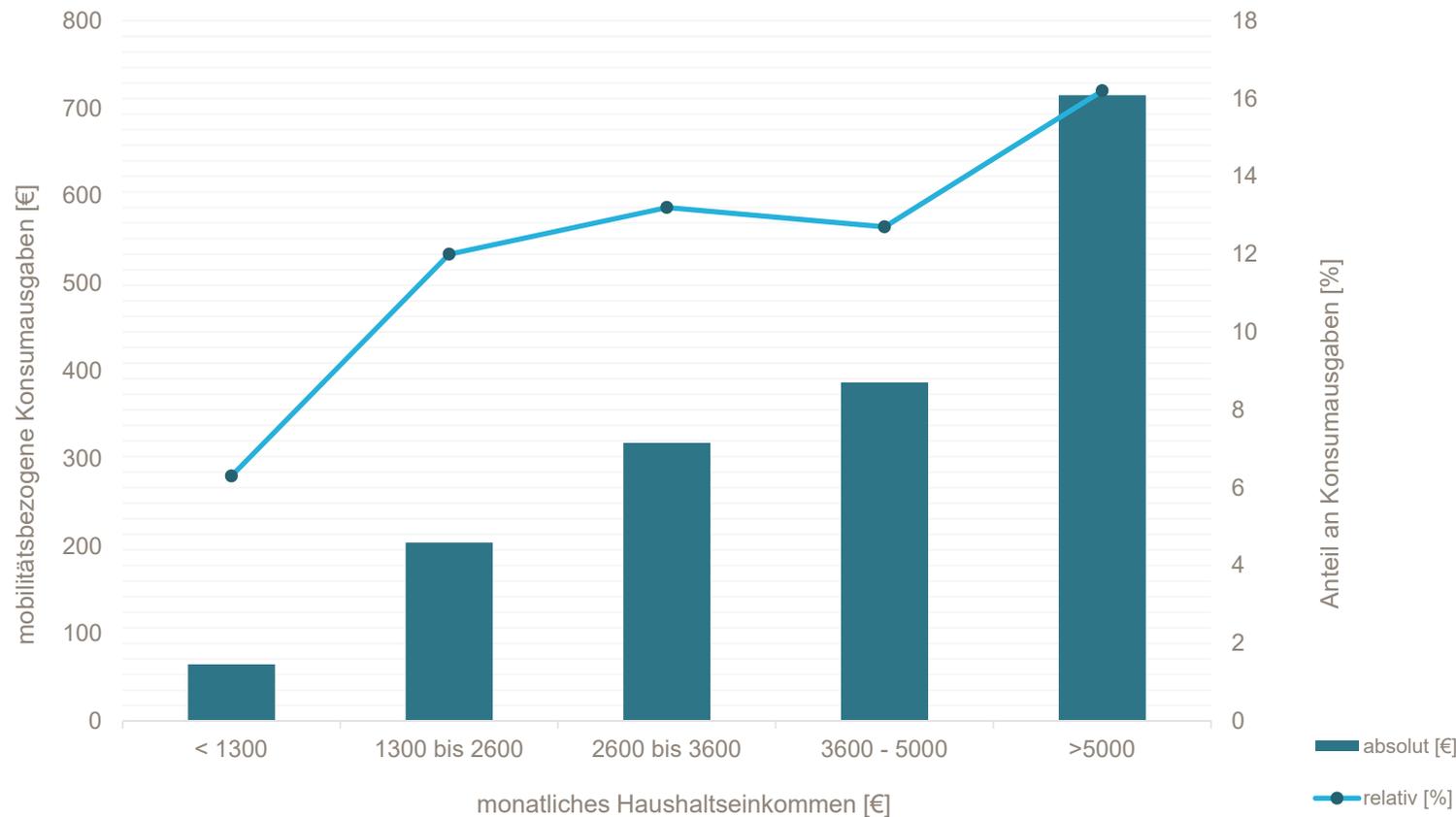


Hinweis(e): Deutschland

Weitere Angaben zu dieser Statistik, sowie Erläuterungen zu Fußnoten, sind auf [Seite 8](#) zu finden.

Quelle(n): Statistisches Bundesamt; [ID 259796](#)

MOBILITÄTSBEZOGENE KONSUMAusGABEN PRO HAUSHALT NACH HAUSHALTSEINKOMMEN 2019



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung nach Statistischem Bundesamt 2020

MOBILITÄT UND ÖKONOMISCHER STATUS

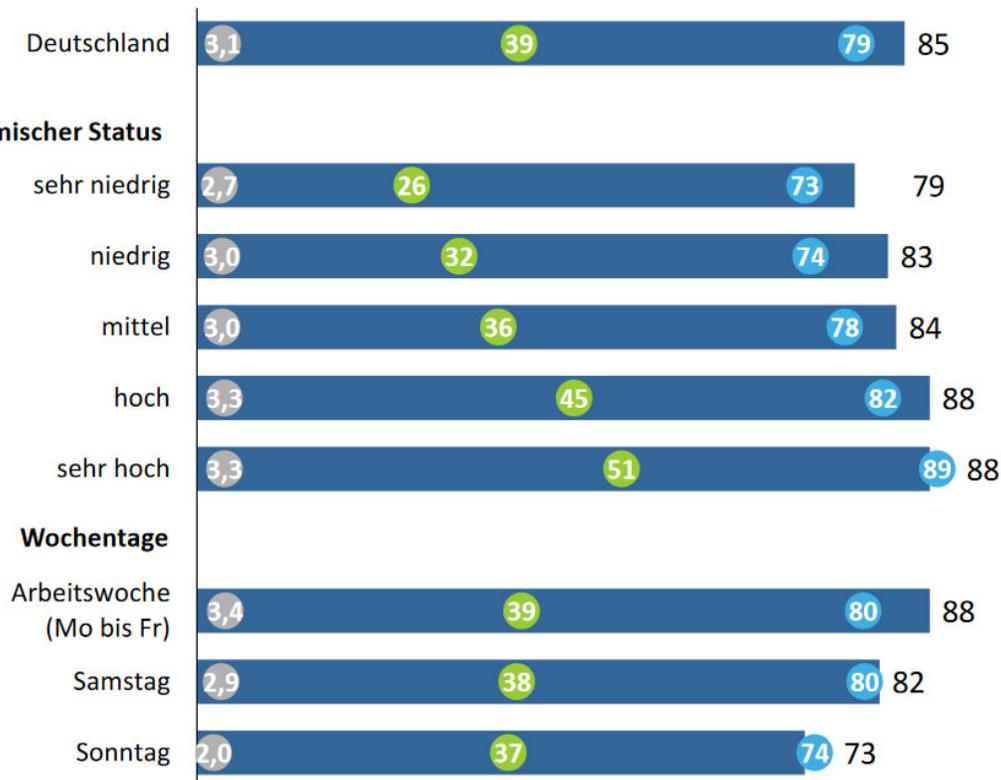
Mobilitätskennzahlen nach ökonomischem Status und Wochentagen

Mobilität steigt mit verfügbarem Einkommen



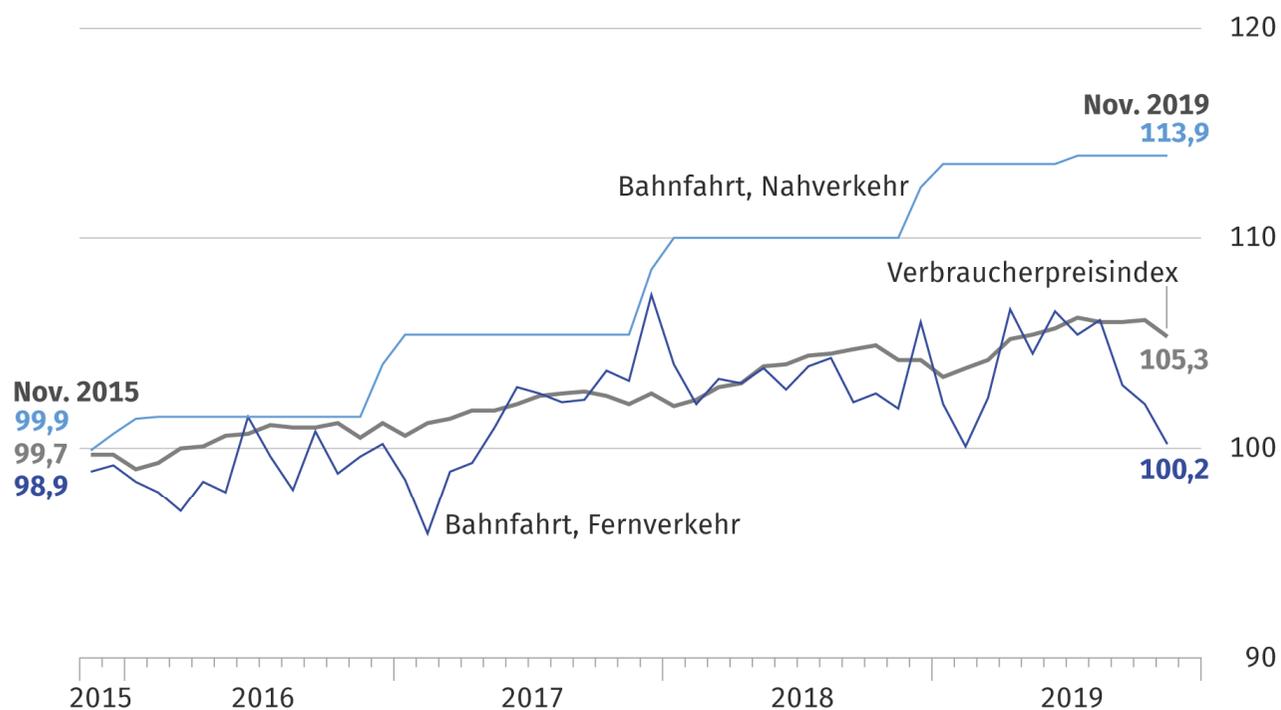
Personen

- mittlere Unterwegszeit (Min.)
- mittlere Tagesstrecke (km)
- mittlere Anzahl Wege pro Tag
- Anteil mobiler Personen (%)



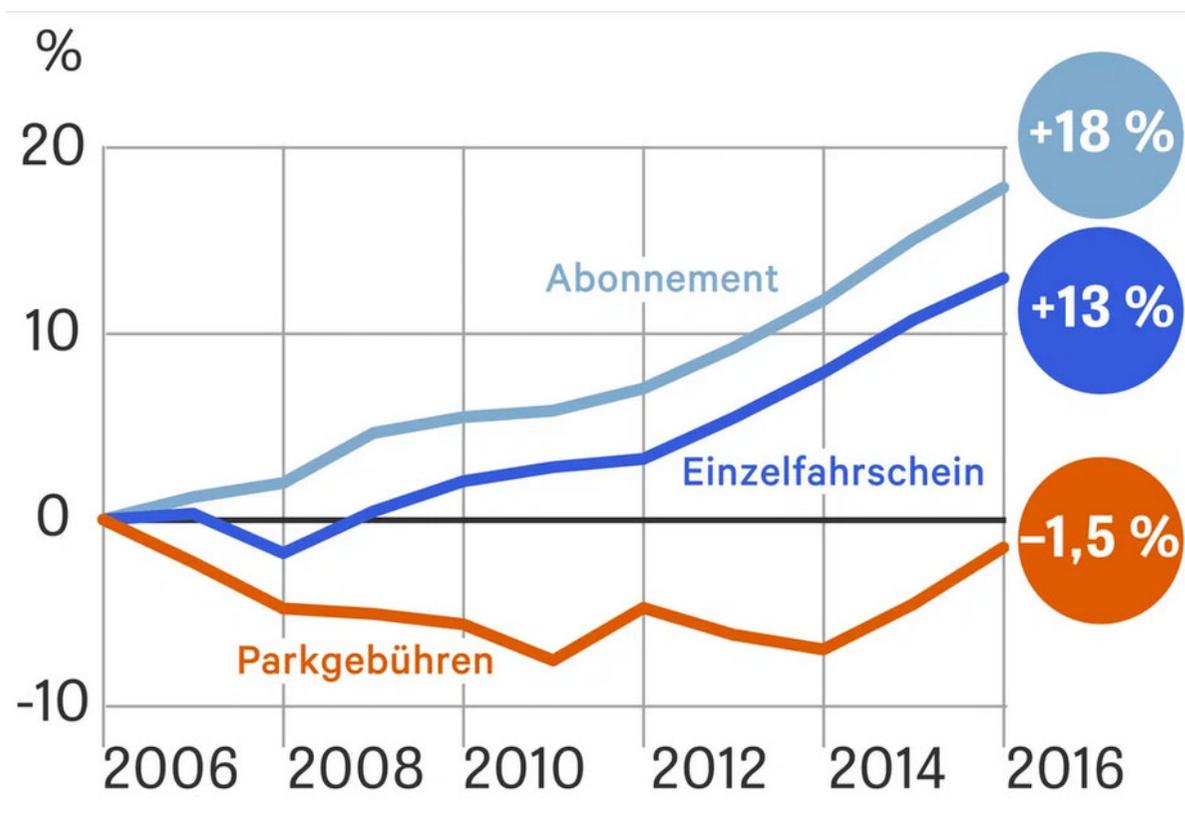
Preisentwicklung ausgewählter Verkehrsdienstleistungen

Verbraucherpreisindex, 2015=100



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2019

Entwicklung von Mobilitätskosten in deutschen Großstädten (inflationbereinigt)



Quelle: Die ZEIT (2017)

Verkehrskostenfelder einer Kommune

Nutzer	Kosten der Mobilitäts-"Firma"				
	Träger (Verkehrsdienstleister)				
	Kunden Erreichende und Erreichte		Fremdleister		
	1. Nicht-kommunale "Eigenleister"	2. Kommune	3 Nicht-kommunale Verkehrsanbieter		
	2.1 Eigenleistung	2.2 als Verkehrsanbieter	3.1 Bund, Land, EU, Kreis	3.2 Verkehrsunternehmen / Sonstige	
Fußgänger	Gehen	Die Kommune (bzw. die städtischen Mitarbeiter) sind selbst Nutzer des Verkehrs (vgl. Nutzer)	Eigenanteil der Kommune an den Investitions- und Betriebskosten für Gehwege und Fußgängeranlagen	Zuschuss an die Kommune oder fremde staatliche Ausgaben für den Fußverkehr	Beispiele für Anbieter: Parkhausgesellschaft Taxiunternehmen Finanzier: - Arbeitgeber Dienst-, Geschäfts-, Wirtschaftsverkehr
Radfahrer	Radfahren Fahrradhaltung		Eigenanteil der Kommune an den Investitions- und Betriebskosten für Radwege und Anlagen für Radfahrer	Zuschuss an die Kommune oder fremde staatliche Ausgaben für den Radverkehr	
ÖV-Fahrgast	(Informieren) (Zu- und Abgang) (Bezahlen/ÖV-Tarif)		Eigenanteil der Kommune an den Zuschüssen der Gemeinden für Investitions- und Betriebskosten des ÖPNV	Zuschuss an die Kommune oder fremde staatliche Ausgaben für den ÖV (z. B. GVFG, DB)	
Pkw-Lenker	Kfz-Lenken -Halten -Betriebskosten		Eigenanteil der Kommune an den Investitions- und Betriebskosten des Straßenverkehrs	dito, z. B. FStrG, GVFG, Landesstraßen	
Lkw-Halter	siehe Pkw				

Quelle: UBA 2002: 9

Jährliche Kommunale Verkehrsaufwendungen am Beispiel Kassel (Durchschnittliche Kennwerte 2009 – 2011)

Kennwerte (Auswahl) (gemittelt und gerundet 2009 bis 2011)	motorisierte Verkehrssysteme			nicht-motorisierte Verkehrssysteme		Gesamt
	Lkw-Verkehr	Pkw-Verkehr	ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr	
Absolute Aufwendungen [Mio. EUR]	6,1	43,6	65,0	0,8	10,8	126,3
Absolute Erträge [Mio. EUR]	0,8	16,3	36,2	0,2 *	2,2 *	55,6
Absoluter Zuschuss [Mio. EUR]	5,3	27,3	28,8	0,6	8,6	70,7
Relativer Zuschuss [%]	8%	39%	41%	1%	12%	100%
Zuschuss pro Einwohner [EUR/Einw.]	27	140	147	3	44	361
Kostendeckungsgrad Vollkosten [%]	13%	37%	56%	---	---	---

Quelle: Sommer C. 2019

* Die Erträge des Rad- und Fußverkehrs ergeben sich durch die Aufteilung der allgemeinen Positionen, Straßenreinigungsgebühren, Straßenausbau- und Erschließungsbeiträge, Sondernutzungsgebühren etc.

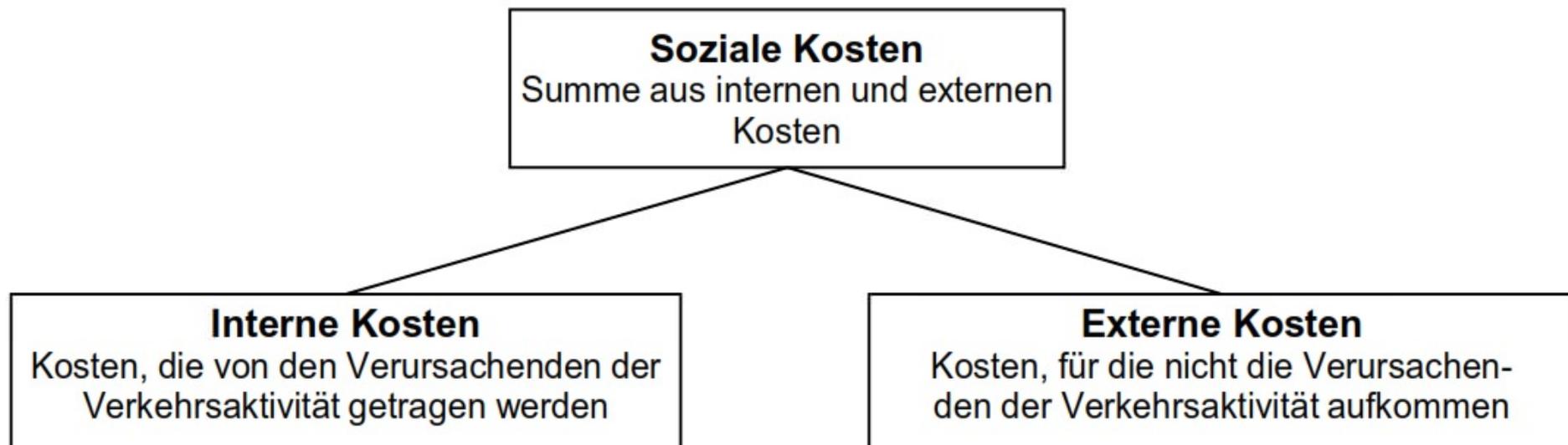
KOMMUNALE VERKEHRSKOSTEN

Jährliche Kommunale Verkehrsaufwendungen am Beispiel Kassel
(Durchschnittliche Kennwerte 2009 – 2011)

Kennwert	KFZ-Verkehr	ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr	Gesamt
Wegbezogener Zuschuss [€-Cent/ Weg]	34,7 Cent/Weg	53,3 Cent/Weg	2,1 Cent/Weg	11,0 Cent/Weg	29,7 Cent/Weg
Verkehrsleistungsbezogener Zuschuss [€-Cent / pkm]	4,4 Cent/Pkm	8,1 Cent/Pkm	0,7 Cent/Pkm	10,4 Cent/Pkm	5,6 Cent/Pkm

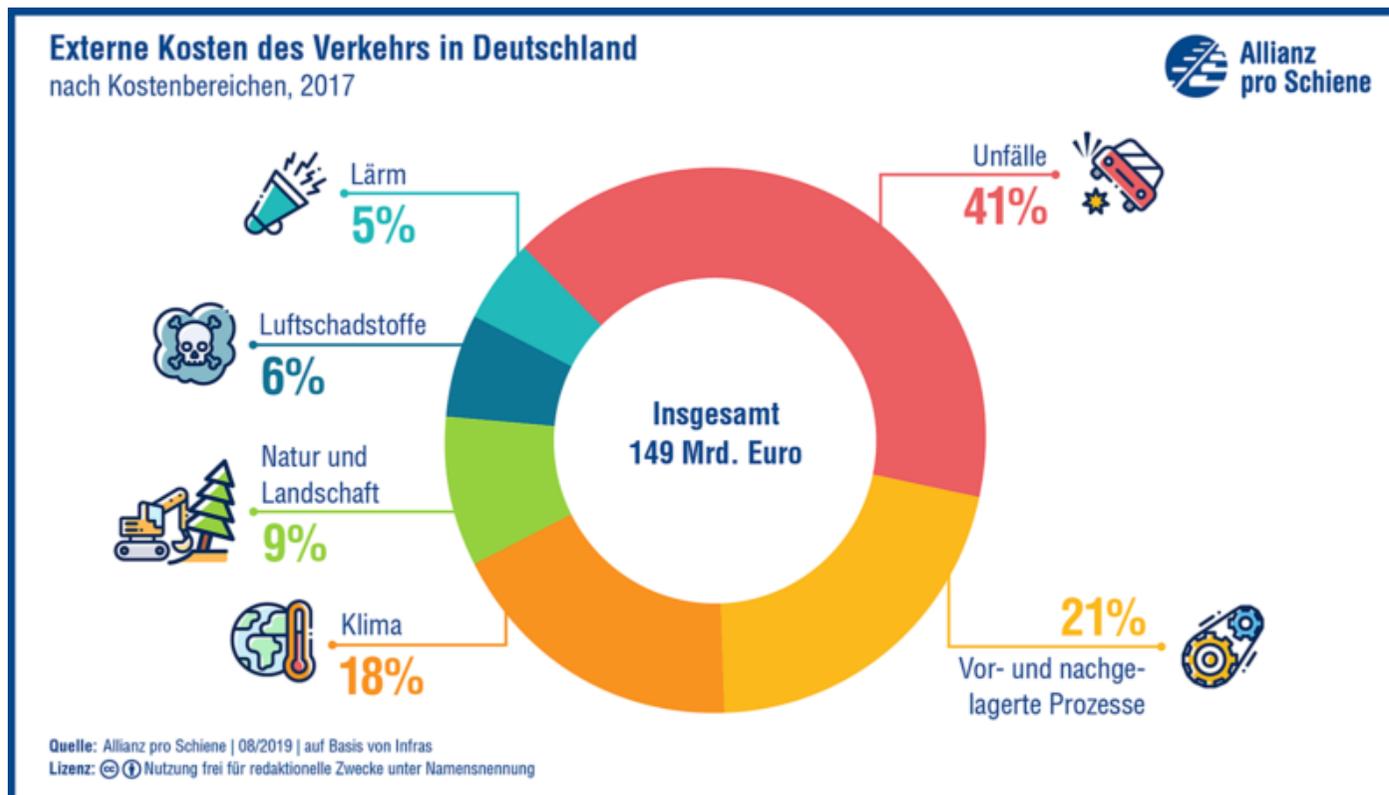
Quelle: Eigene Darstellung nach Sommer C. 2017

EXTERNE KOSTEN IM VERKEHRSSSEKTOR



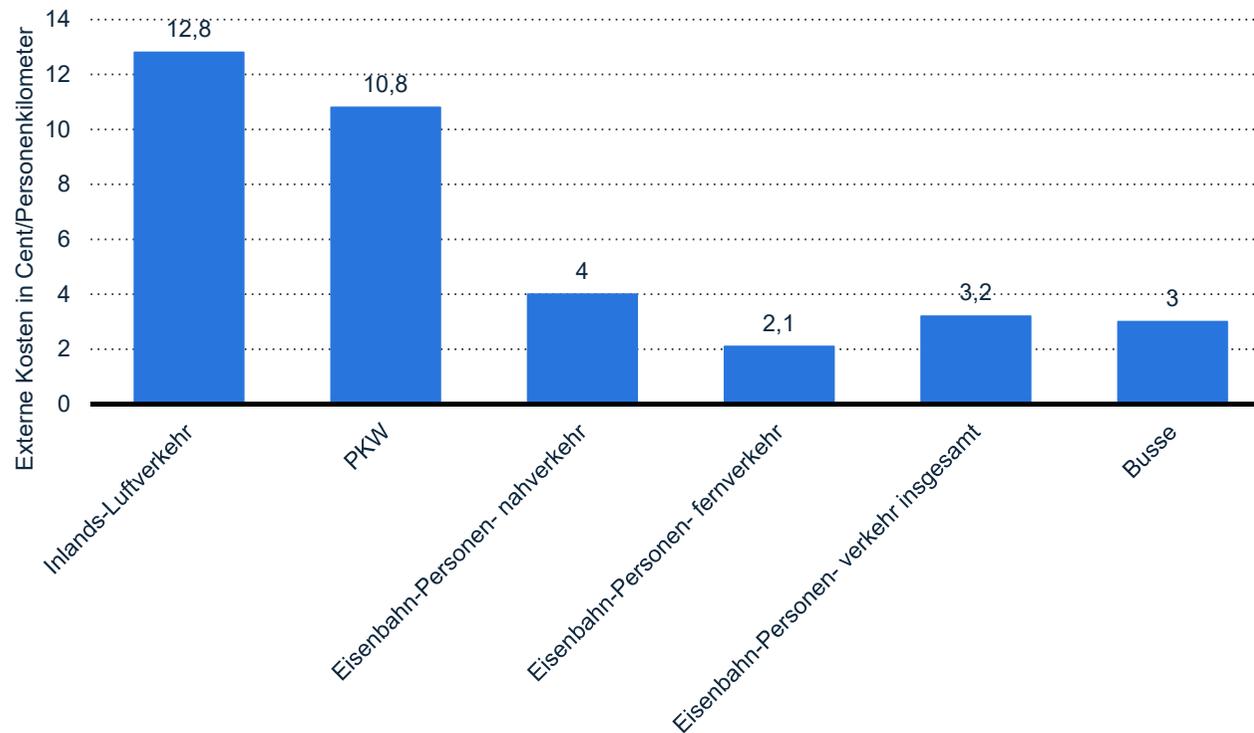
EXTERNE KOSTEN IM VERKEHRSSSEKTOR

Verteilung der externen Kosten des Verkehrs in Deutschland nach Kostenbereichen 2017



Externe Kosten nach Verkehrsträger

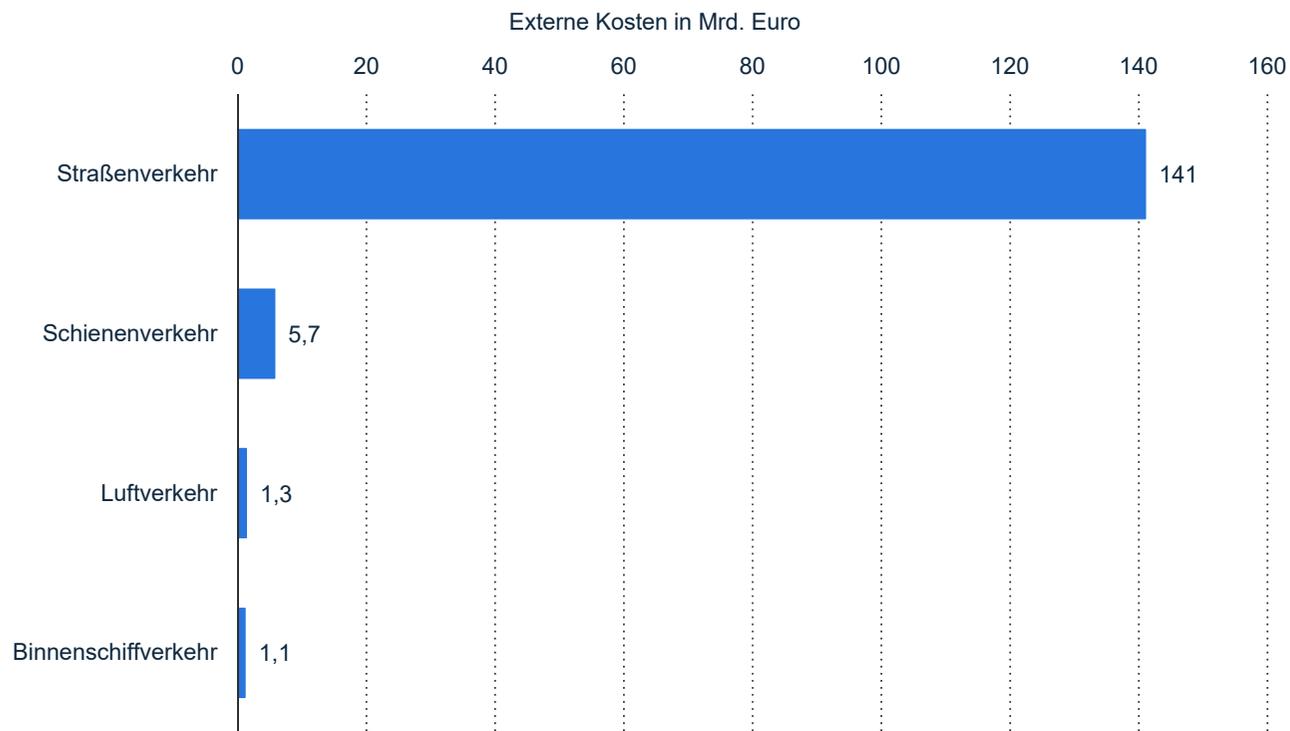
Externe Kosten des deutschen Verkehrs nach Verkehrsträgern im Jahr 2017 (in Cent pro Personenkilometer)



Quelle: INFRAS 2019

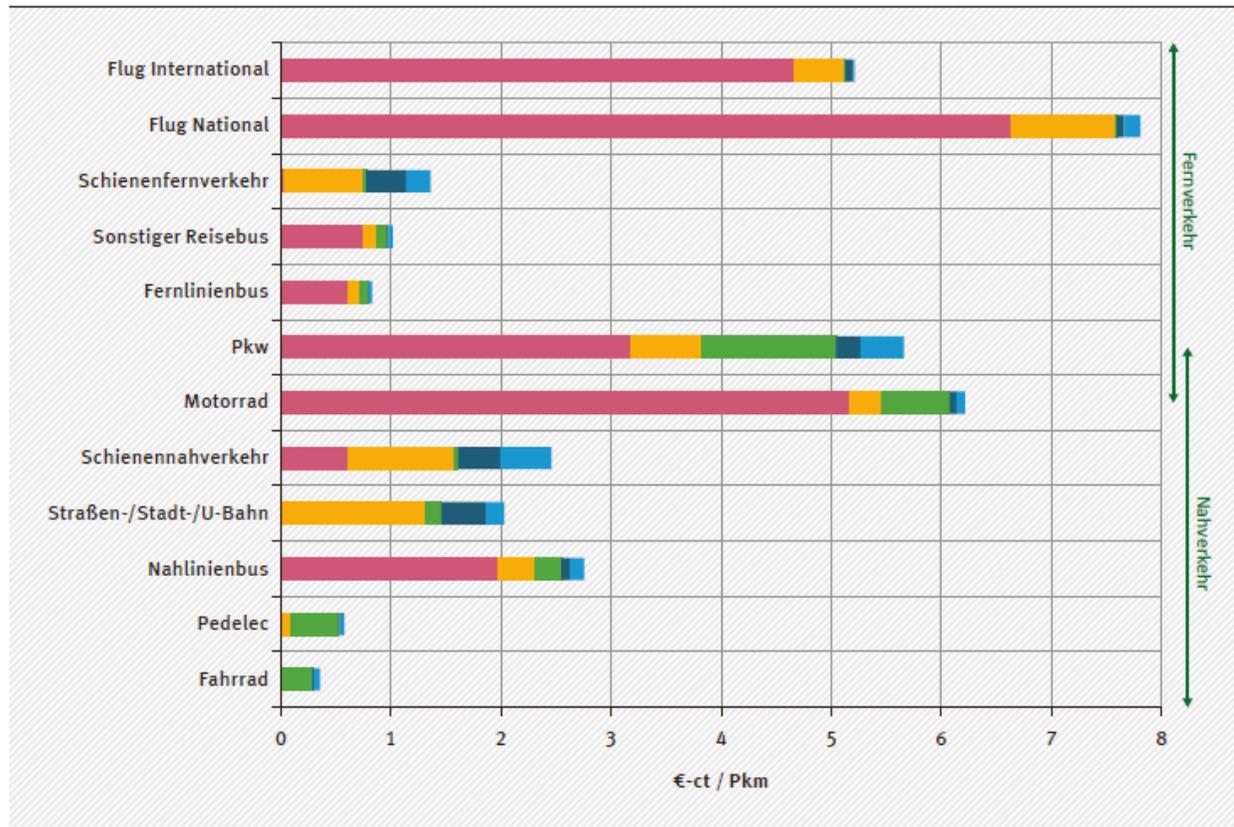
Externe Kosten nach Verkehrsträger

Externe Kosten des Verkehrssektors in Deutschland nach einzelnen Verkehrsträgern im Jahr 2017 (in Milliarden Euro)



Quelle: INFRAS 2019

UMWELTKOSTEN DES PERSONENVERKEHRS IN DEUTSCHLAND 2017



Quelle: Umweltbundesamt (Hrsg.) 2020: 22

EXTERNE KOSTEN AUF KOMMUNALER EBENE

Am Beispiel Kassel



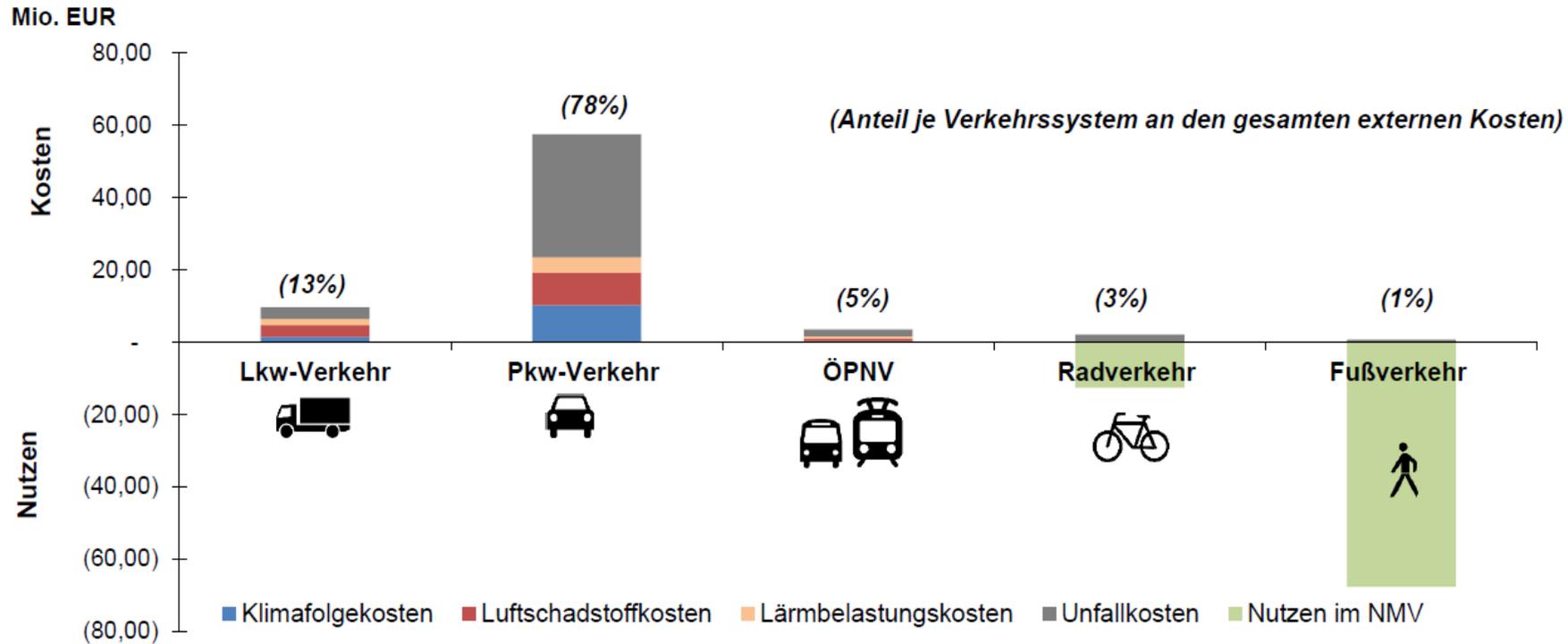
Betrag in Mio. EUR pro Jahr	Lkw- Verkehr	Pkw- Verkehr	ÖPNV	Rad- verkehr	Fuß- verkehr	Gesamt	Anteil an gesamten externen Kosten
Klimafolgekosten	1,46	10,22	0,34	---	---	12,02	16%
Luftschadstoffkosten	3,19	8,93	0,70	---	---	12,81	17%
Lärmbelastungskosten*	1,76	4,37	0,54	---	---	6,67	9%
Unfallkosten	3,14	33,94	1,90	2,09	0,67	41,73	57%
Externe Kosten Gesamt	9,55	57,46	3,48	2,09	0,67	73,24	
Nutzen im NMV	---	---	---	-12,65	-67,72	-80,37	

* ohne Lärmemissionen aus BAB

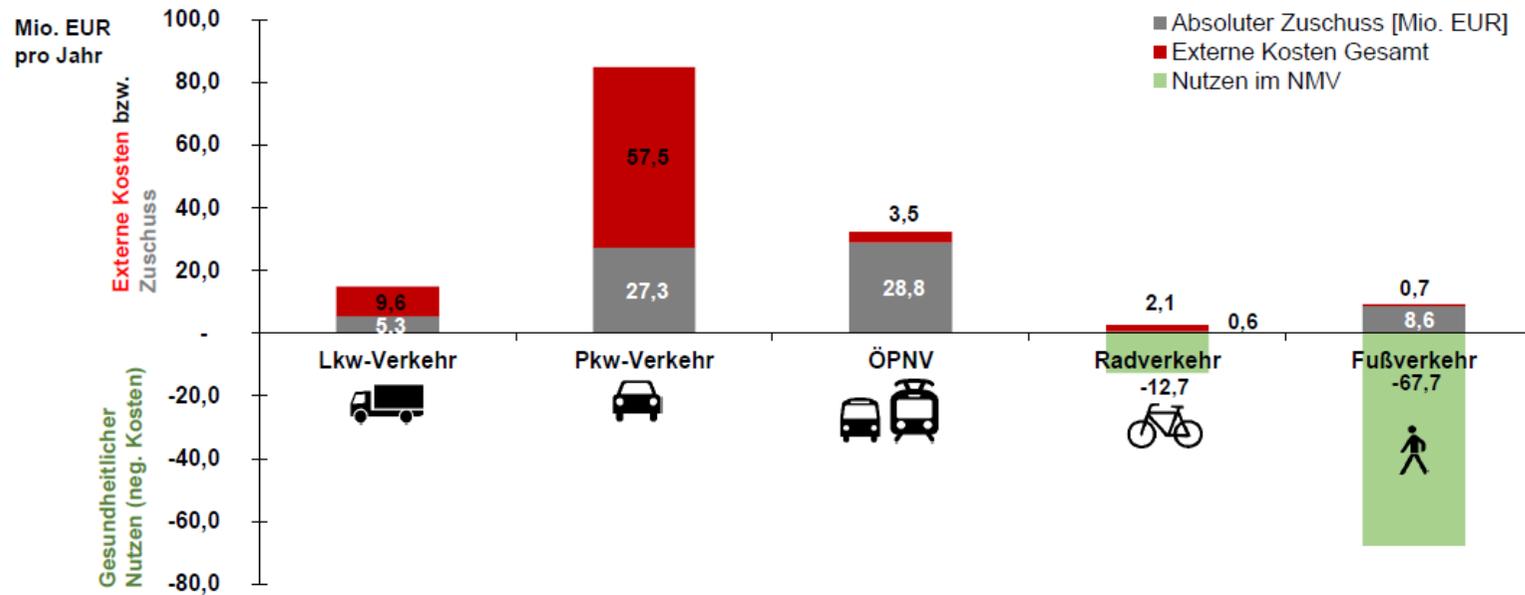
Quelle: Sommer C. 2019

EXTERNE KOSTEN AUF KOMMUNALER EBENE

Am Beispiel Kassel



Quelle: Sommer C. 2019



„ungedekte“ Kosten (Nutzen) pro Jahr:

14,9 Mio. EUR	84,8 Mio. EUR	32,3 Mio. EUR	- 10,0 Mio. EUR	- 58,4 Mio. EUR
76 EUR/EW	434 EUR/EW	165 EUR/EW	- 51 EUR/EW	- 299 EUR/EW

Quelle: Sommer C. 2019

WIE HOCH MÜSSTE EINE FAHRLEISTUNGSBEZOGENE CITY MAUT SEIN?



- **Fahrleistungsbezogener** Zuschuss und fahrleistungsbezogene externe Kosten im Lkw- und Pkw-Verkehr in EUR-Cent/Fzkm bei vollständiger Kostendeckung und Internalisierung externer Kosten

Beispiel-stadt	Lkw-Verkehr			Pkw-Verkehr		
	Fahrleistungs-bezogener Zuschuss*	Fahrleistungs-bezogene externe Kosten*	Fahrleistungs-bezogene Kosten (gesamt)*	Fahrleistungs-bezogener Zuschuss*	Fahrleistungs-bezogene externe Kosten*	Fahrleistungs-bezogene Kosten (gesamt)*
Bremen	10,0	26,6	36,7	5,7	7,2	12,9
Kassel	19,2	36,7	55,9	3,8	8,4	12,2
Kiel	5,1	23,6	28,7	1,1	5,6	6,6

* EUR-Cent / Fzkm

Quelle: Saighani, Sommer 2017

EXKURS: EINZELHANDELSUMSATZ NACH VERKEHRSMITTEL

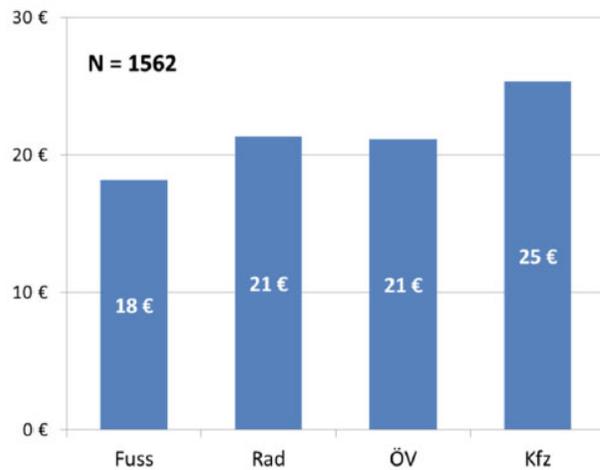


Abbildung 116: Umsatz im Mittel je Kunde und Tag nach Hauptverkehrsmittel

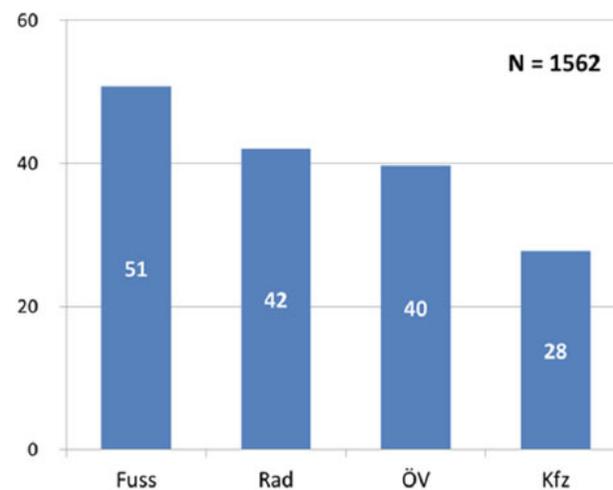


Abbildung 117: Besuchstage im Mittel je Kunde und Jahr nach Hauptverkehrsmittel

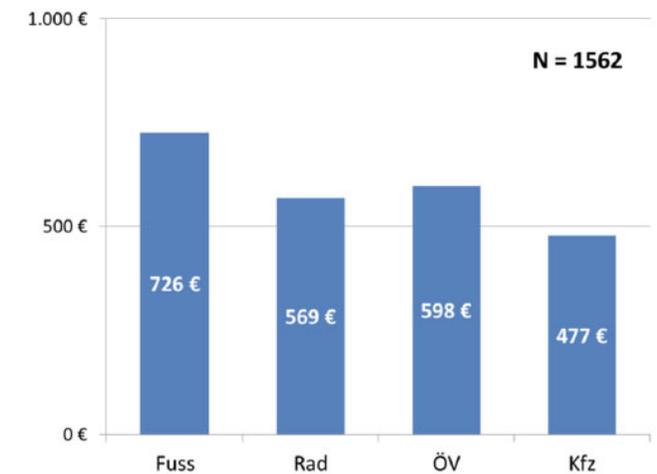


Abbildung 118: Umsatz im Mittel je Kunde und Jahr nach Hauptverkehrsmittel

Hinweis: Abbildung 118 zeigt den Umsatz im Mittel (getrimmter Mittelwert) je Kunde und Jahr nach Hauptverkehrsmittel. Bei einem getrimmten Mittelwert wird ein gewisser Anteil der größten und der kleinsten Stichprobenelemente ignoriert. Im vorliegenden Fall wurde dieses Verfahren gewählt, um Verzerrungen durch einzelne Extreme in den Bereichen Umsatz und Anzahl der Besuchstage zu vermeiden.

Quelle: Große, C.; Böhmer, J. (2019): 100

Uni Kassel: Entwicklung von zwei Online-Tools zur **verursachergerechten Aufteilung der Erträge und Aufwendungen städtischer Verkehrssysteme** sowie zur **Ermittlung der monetären Abschätzung der Wirkungen externer Effekte städtischer Verkehrssysteme**

Start

Einleitung

Die Berechnungshilfe, das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel entwickelt wurde, dient zur verursachergerechten Aufteilung der Erträge und Aufwendungen städtischer Verkehrssysteme.
Die Methode basiert auf dem Ansatz verursachergerechter Aufteilungsschlüssel für verschiedene thematisch zusammengehörige Haushaltspositionengruppen und ermittelt die jährlichen Gesamtaufwendungen und -erträge sowie weitere wirtschaftliche Kennwerte für eine Kommune. Es empfiehlt sich vor der Anwendung dieser interaktiven Berechnungshilfe das Methoden- und Anwenderhandbuch zu lesen. Im Methoden- und Anwenderhandbuch wird zum Einen die Methodik der Berechnungshilfe beschrieben und zum Anderen die Anwendung bzw. Nutzung

Erläuterungen zur Anwendung der interaktiven Berechnungshilfe

Eingabefelder und Tabellenblätter

Die Tabellenblätter 'AUFWENDUNGEN', 'ERTRÄGE', 'VNACHFRAGE', 'VERKEHRSFLÄCHEN', 'FB_SEG_HS', 'FB_SEG_ES', 'NETZLÄNGEN', 'STRA_RE', 'WIN_DI', 'LSA' erfordern detaillierte Eingaben durch den Anwender.
Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt im Tabellenblatt 'ERGEBNISSE' sowohl in tabellarischer als auch in grafischer Form.
Im letzten Tabellenblatt 'ERGEBNISREPORT' werden die eingegebenen Eingangsgrößen, Zwischenberechnungen und Ergebnisse auf insgesamt drei Seiten in Form eines Ergebnisreports dargestellt.

Um die Anwendung des interaktiven Tools zu vereinfachen, sind die Tabellenfelder mit unterschiedlichen Farben gekennzeichnet, deren Bedeutung im Folgenden erläutert wird.

	Die grünen Felder erfordern eine Eingabe durch den Anwender.
	In den orangenen Felder sind Standardwerte voreingestellt. Diese können entweder beibehalten werden oder durch stadtspezifische Werte ersetzt werden.
	Die blauen Felder enthalten Werte, die bereits in einem vorherigen Schritt eingegeben wurden.
	Die weißen Felder enthalten Berechnungsergebnisse. Eine Dateneingabe ist nicht erforderlich.

Start der Berechnungshilfe

Name der Kommune	<input type="text" value="Beispiel Stadt"/>
Bearbeiter	<input type="text" value="Dipl.-Ing. Max Muster"/>
Einwohnerzahl der Kommune	<input type="text" value="250.000"/>
Berechnungsjahr	<input type="text" value="2011"/>
Stand	<input type="text" value="23.05.2018"/>

Gefördert durch:

 aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages		
---	---	---

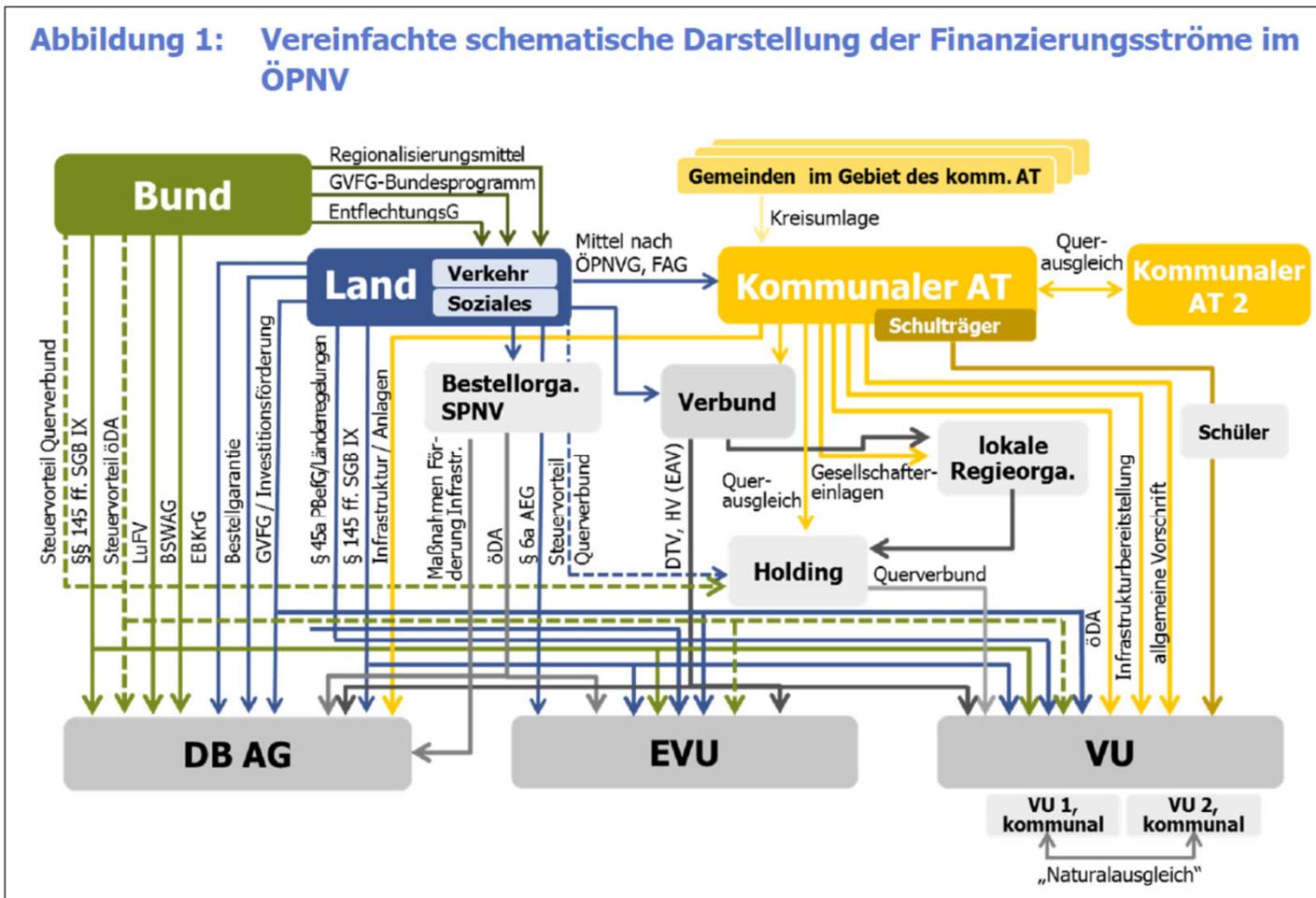
NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

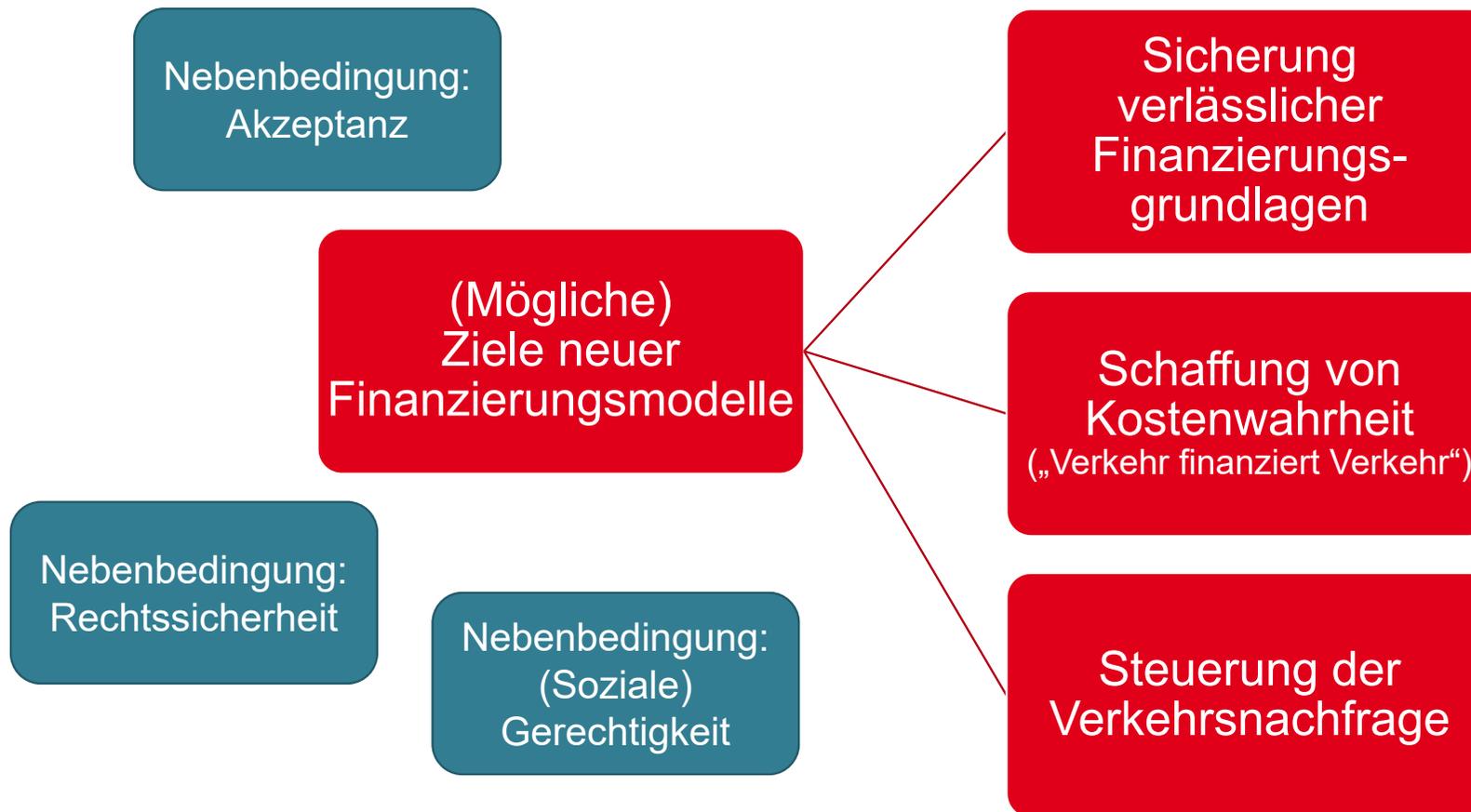
Überblick

Abbildung 1: Vereinfachte schematische Darstellung der Finanzierungsströme im ÖPNV



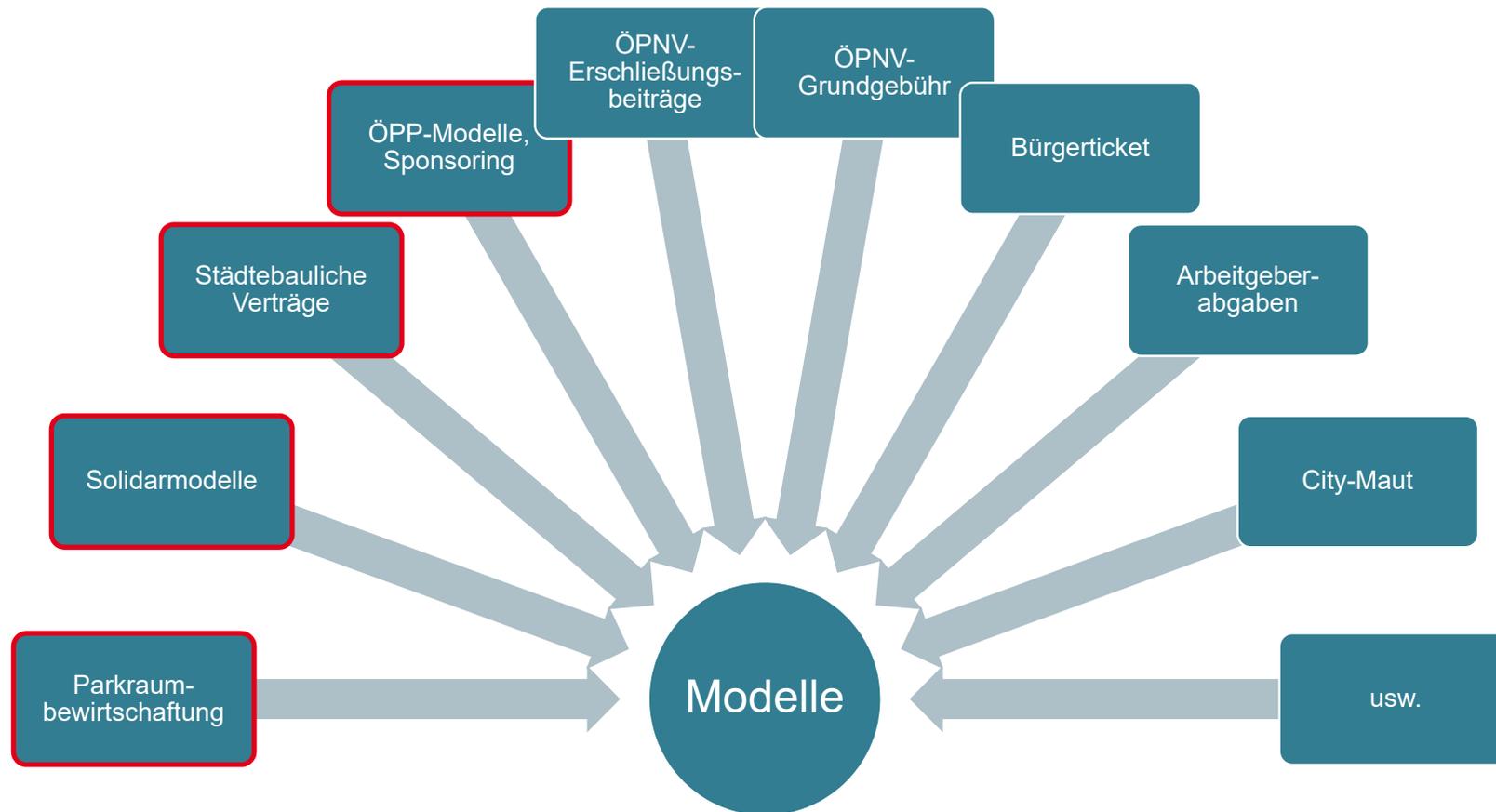
NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

Überblick



NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

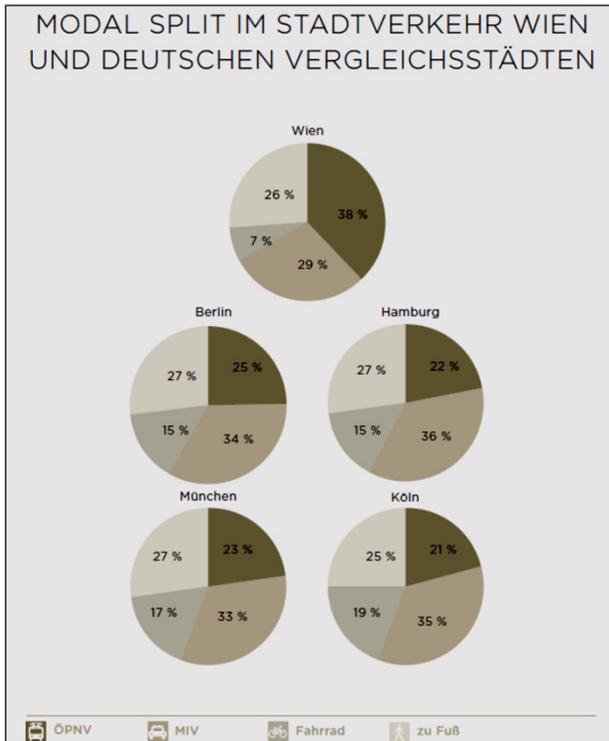
Überblick



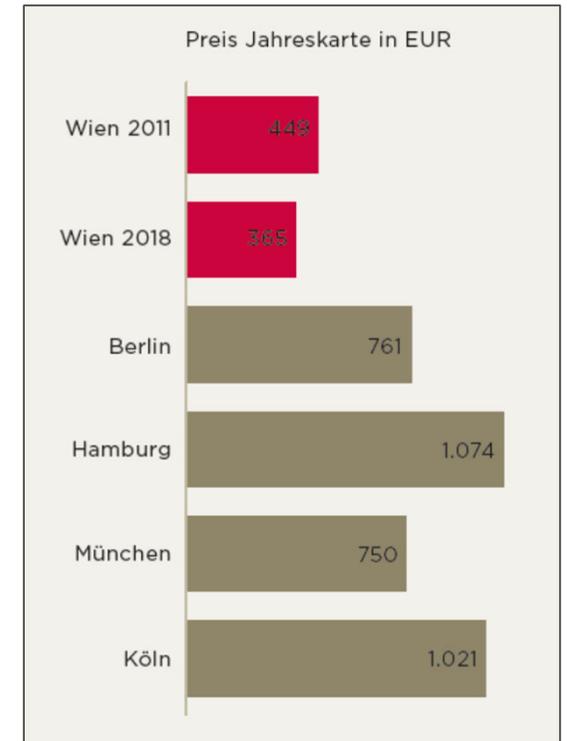
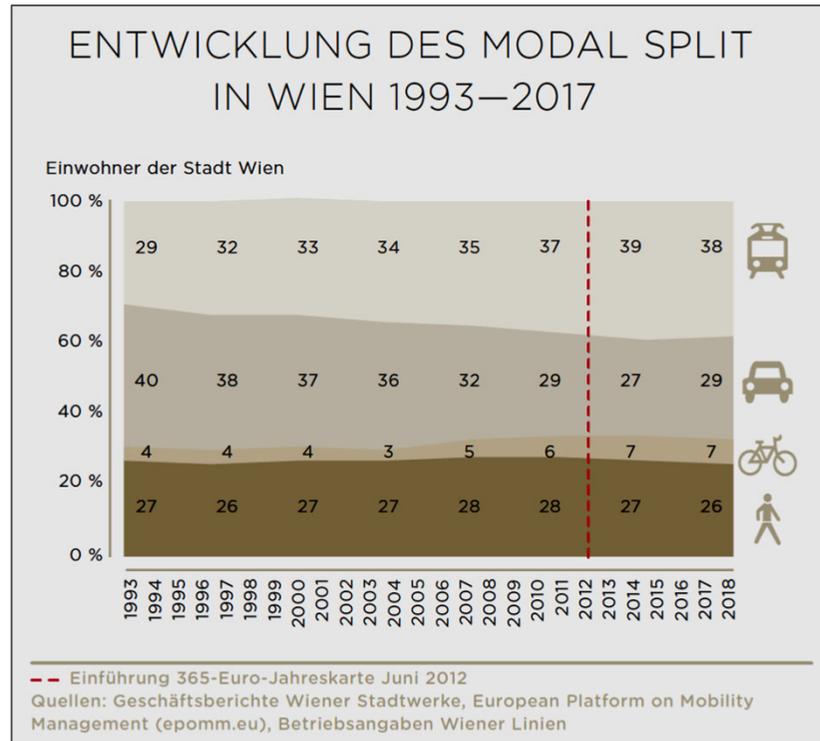
NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

Flatrate-Tickets

Beispiel Wien



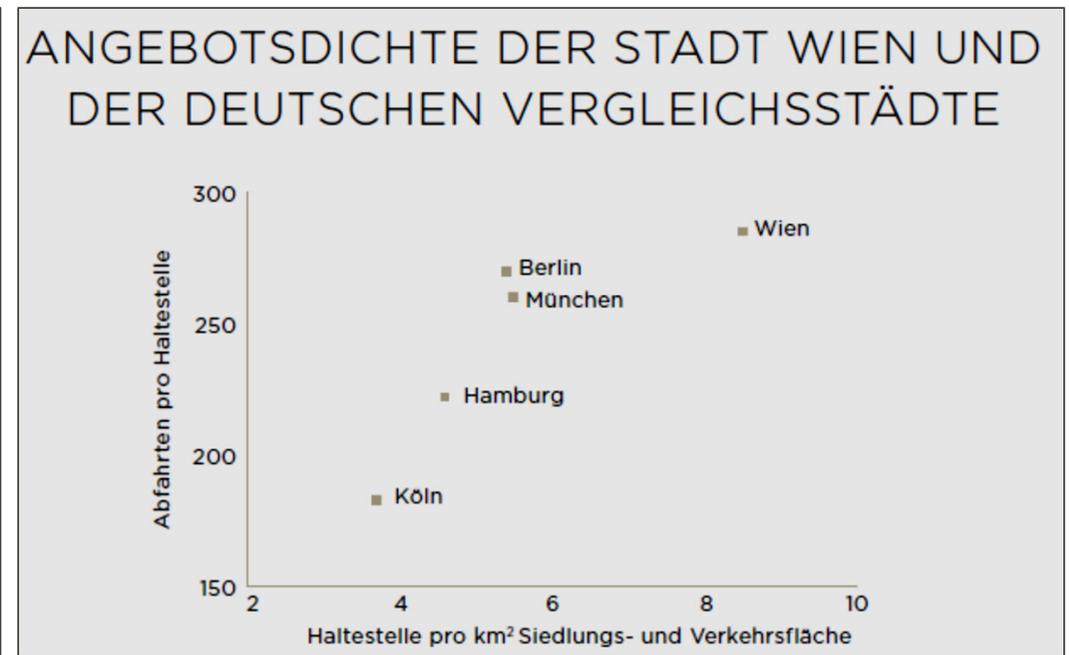
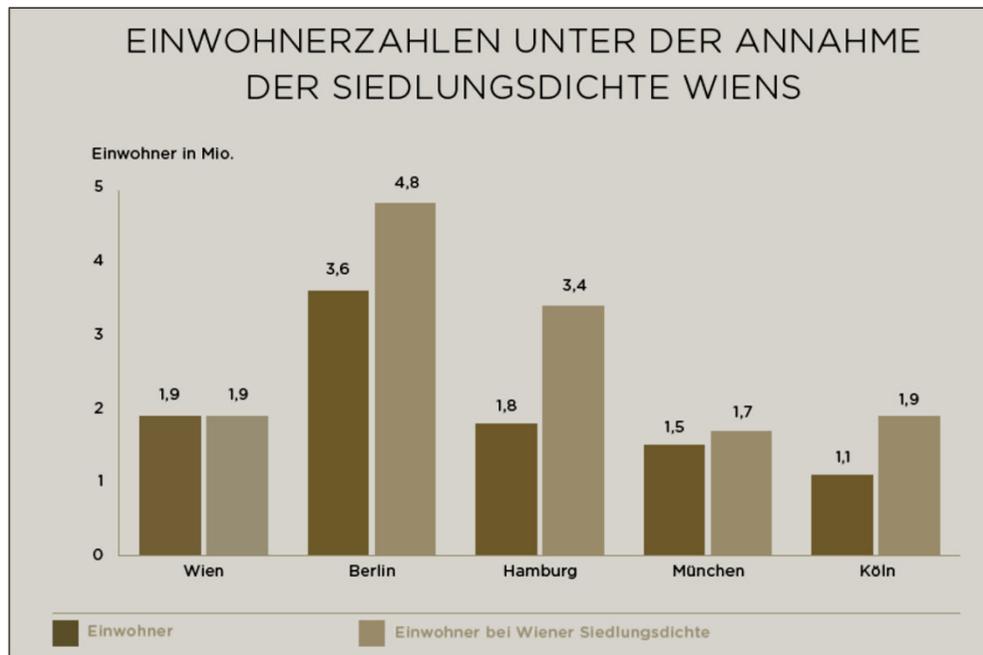
civity Management Consultants (2019)



NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

Flatrate-Tickets

Beispiel Wien



civity Management Consultants (2019)

NEUE FINANZIERUNGSMODELL

Flatrate-Tickets

Beispiel Wien

- 365 €-Ticket bewirkt (bei bereits zuvor niedrigem Niveau der ÖV-Dauertarife) vor allem Veränderungen des Absatzes der verschiedenen Fahrscheinarten, aber kaum Veränderungen des Modal Split
- Als Erfolgsfaktoren erscheinen vor allem
 - hohe Siedlungsdichte (= günstige Bedingungen für ÖV),
 - gutes ÖV-Angebot
 - flächendeckende Parkraumbewirtschaftung auf hohem Preisniveau.
- Zusätzliche Finanzierung über „Dienstgeberabgabe“ (2 € je Mitarbeiter*in und Woche)

civity Management Consultants (2019)

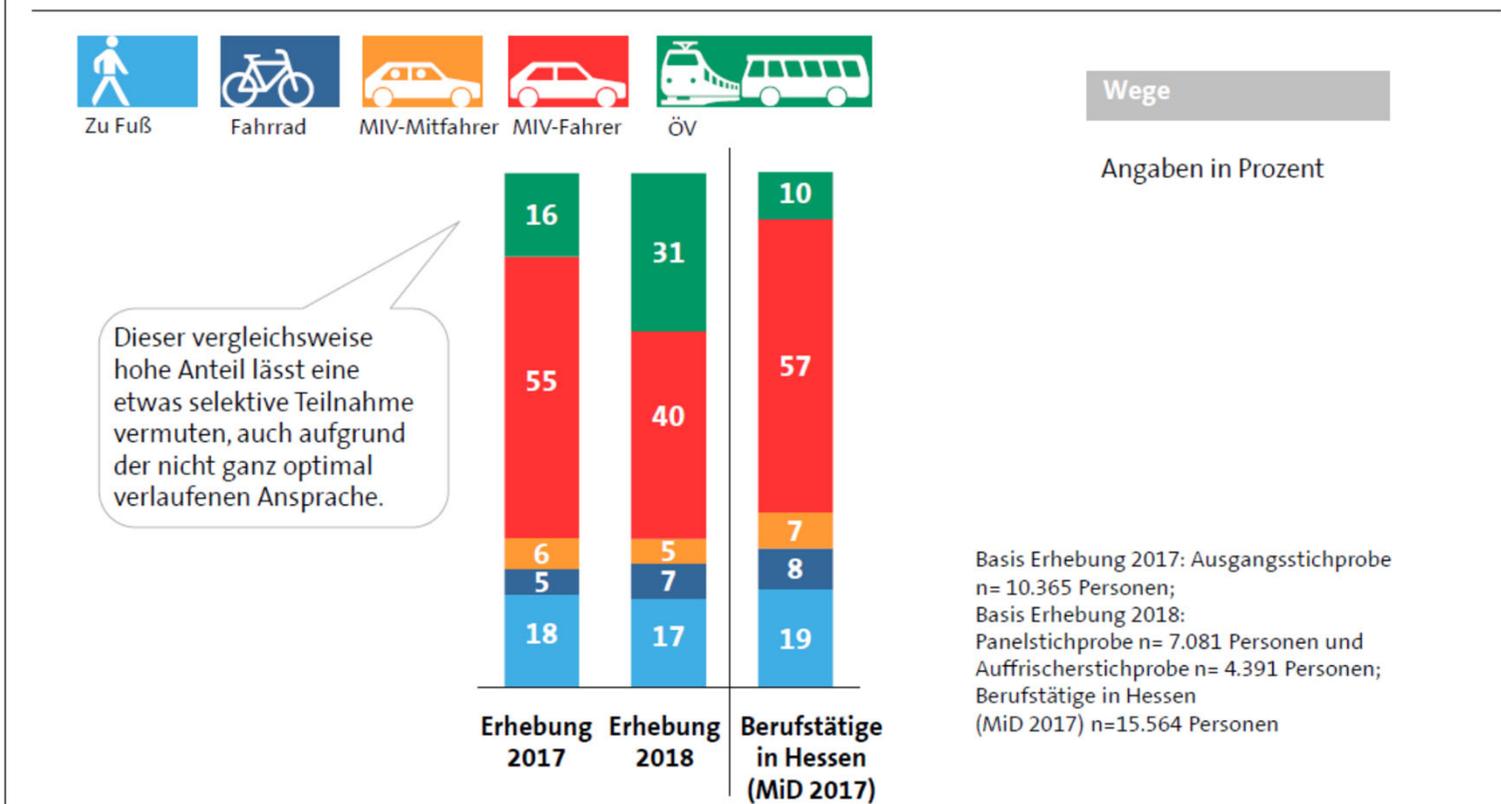


NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

Flatrate-Tickets

Beispiel Landesticket

Abbildung 5 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen im Zeitvergleich (Modal Split)



NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

Gebühren und Beiträge

Beispiel „Mobilitätspass Baden-Württemberg“

1. Mobilitätspass für Einwohner („Bürgerticket“)

- Verpflichtende, monatliche Abgabe der Einwohner eines Erhebungsgebietes
- Dafür erhalten Einwohner vergünstigte oder kostenfreie ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

2. Mobilitätspass für Kfz-Halter („Nahverkehrsabgabe“)

- Verpflichtende, monatliche Abgabe der Kfz-Halter eines Erhebungsgebietes
- Dafür erhalten Kfz-Halter vergünstigte oder kostenfreie ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

3. Mobilitätspass für Kfz-Nutzer („Straßennutzungsgebühr“)

- Gebühr bei Nutzung definierter Straßen mit Kfz
- Dafür erhalten Kfz-Nutzer vergünstigte ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

iges (2020)

NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

Gebühren und Beiträge

Beispiel „Mobilitätspass Baden-Württemberg“

Beispielrechnung für Tübingen (90.000 EW)

Kosten für...	Mobilitätspass für Einwohner „Nulltarif für Alle“	Mobilitätspass für Kfz-Halter „Nulltarif für Alle“	Mobilitätspass für Kfz-Nutzer	
			V1* Grundmodell	V2* Grundmodell
Zu zahlender Betrag / Monat	17 EUR	57 EUR	60 EUR	20 EUR
Mobilitätsguthaben / Monat	ÖPNV Nutzung zum Nulltarif	ÖPNV Nutzung zum Nulltarif	30 EUR	10 EUR
Freie Mittel / Jahr	Keine verfügbaren Mittel: Zahlung entspricht Kostenaufwand	Keine verfügbaren Mittel: Zahlung entspricht Kostenaufwand	16,5 Mio. EUR	-0,9 Mio. EUR

iges (2020)

NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

Gebühren und Beiträge

Beispiel „Mobilitätspass Baden-Württemberg“

Beispielrechnung für Bad Säckingen (18.000 EW)

Kosten für...	Mobilitätspass für Einwohner Grundmodell	Mobilitätspass für Kfz-Halter Grundmodell	Mobilitätspass für Kfz-Nutzer V1* Grundmodell	Mobilitätspass für Kfz-Nutzer V2* Grundmodell
Zu zahlender Betrag / Monat	10 EUR	30 EUR	60 EUR	20 EUR
Mobilitätsguthaben / Monat	10 EUR	30 EUR	30 EUR	10 EUR
Verfügbare Mittel / Jahr	2 Mio. EUR	1 Mio. EUR	4 Mio. EUR	-0,1 Mio. EUR

iges (2020)

NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

Gebühren und Beiträge

Beispiel „Anti-Stau-Gebühr München“

Grundidee: „Anti-Stau-Gebühr“ reduziert Stau so, dass sie die internen (individuellen) Staukosten kompensiert.

Tabelle 1: Durch Staus verursachte interne und externe Kosten

Private (interne) Kosten, z.B.:

- Zusätzliche Fahrtkosten: z.B. Kraftstoffverbrauch, Fahrzeugabnutzung etc.
- Opportunitätskosten, z.B. Zeit, die für andere Aktivitäten fehlt

= interne Kosten:

Pkw-Nutzer trägt Kosten selbst

Soziale (externe) Kosten z.B.:

- Zeitverluste
- Höhere Planungsunsicherheit
- Erhöhter Emissionsausstoß
- Gesundheitliche Kosten (z.B. Lärm)
- Erhöhte Preise für Waren & Dienstleistungen

= externe Kosten, da sie

- a) für alle Teilnehmer entstehen,
- b) aber vom einzelnen Pkw-Fahrer nicht unmittelbar berücksichtigt werden

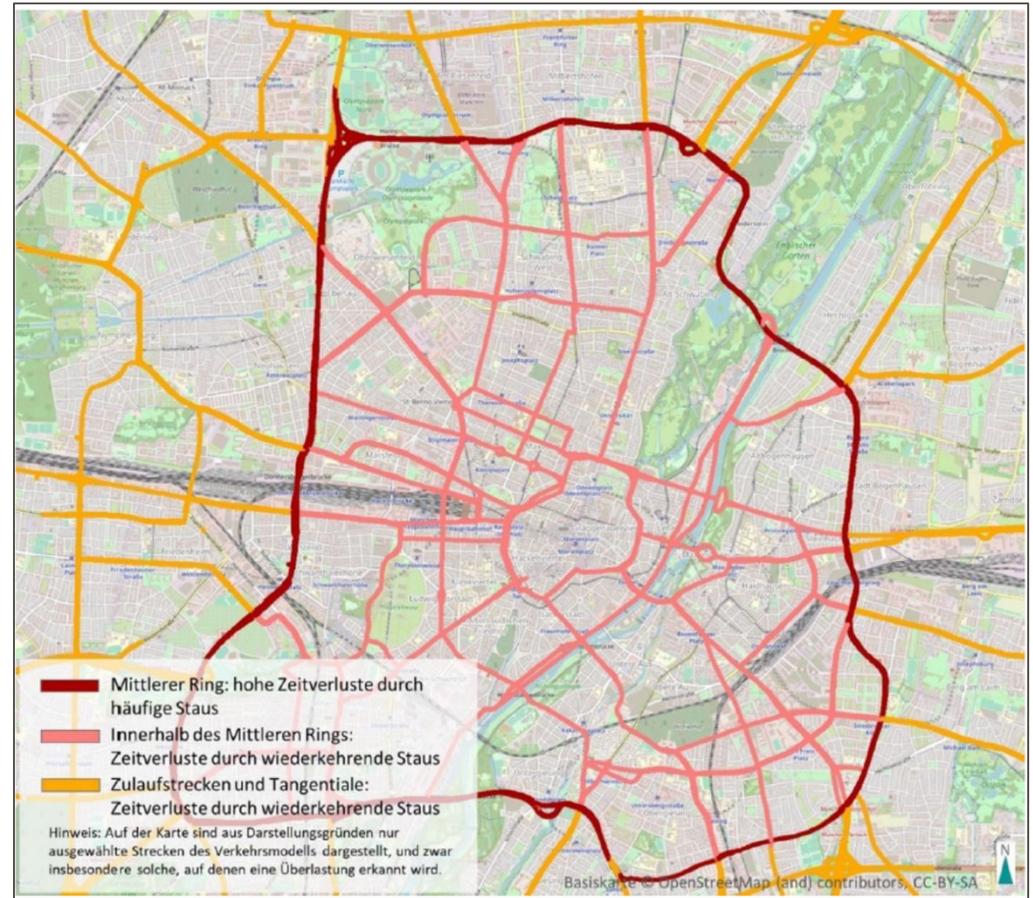
NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

Gebühren und Beiträge

Beispiel „Anti-Stau-Gebühr München“

Drei Szenarien:

1. Tages-Parkgebühr 10 €
2. wie 1. + Einfahr-Gebühr in den Inneren Ring von 6 €
3. wie 1. + Einfahr-Gebühr in den Inneren Ring von 10 €



ifo (2020)

NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

Vergleich verschiedener Modelle

Beispiel Berlin

	Allg. ÖPNV- Beitrag Bürger*Innenticket	Gäste-Ticket	Grundstücks- eigentümer- beitrag	Gewerbebe- triebebeitrag	Übernachtungs- betriebebeitrag	City-Maut	Parkgebühren
	Umlagefinanzierung		Nutznießerfinanzierung			Instrumente mit Lenkungswirkung	
zusätzl. Einnahmepotenzial in Mio. EUR p.a., ohne Verwaltungskosten	bis 1.030	65 – 175	400 – 460	145 – 175	18 – 24	335 – 880	360 – 500
Verwaltungskosten	●○○	○○○	●●●	●●●	●●●	●●○	●●○
Verkehrliche Effekte	●●●	●○○	○○○	○○○	○○○	●●●	●●●
Politische Sensibilität	●●○	○○○	●●●	●●●	●○○	●●○	●○○
Umsetzungsgeschwindigkeit	●○○	●●○	●○○	●○○	●○○	●○○	●●○

Ramboll (2020)

NEUE FINANZIERUNGSMODELLE

Beispiel „Anti-Stau-Gebühr München“

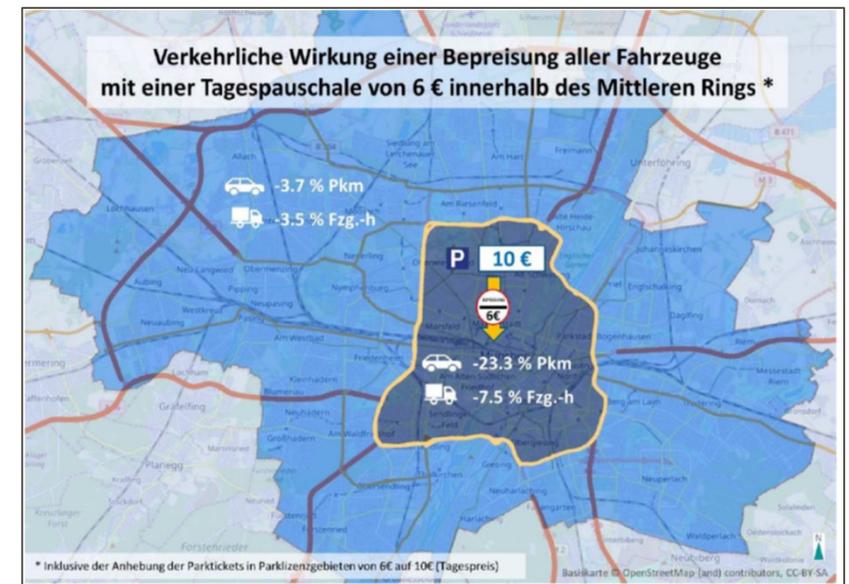
Tabelle 11: Wirkung der 3 Preisszenarien im Vergleich

Innerhalb Mittlerer Ring, Gesamttag	Szenario 1		Szenario 2		Szenario 3	
	Strecke	Fahrzeit	Strecke	Fahrzeit	Strecke	Fahrzeit
Veränderungsraten gegenüber Bezugsfall in %						
Personenbezogen (in Pkm bzw. Ph) ^a						
Motorisierter Personenverkehr	0,0	-0,1	-1,0	-3,0	-0,5	-3,3
davon: ÖV	0,4	0,5	5,9	6,7	8,5	9,6
MIV	-1,2	-1,4	-23,3	-23,5	-29,9	-30,4
Fahrzeugbezogen (in Fzg.-km bzw. Fzg.-h) ^b						
Motorisierter Straßenverkehr	-0,9	-0,9	-20,9	-22,1	-26,1	-27,1
davon: MIV	-1,1	-1,2	-24,2	-26,6	-30,1	-32,5
Wirtschaftsverkehr	0,0	0,0	-4,6	-7,5	-6,3	-9,3

^a Pkm: Personenkilometer, Ph: Personenstunden; ^b Fzg.-km: Fahrzeugkilometer, Fzg.-h: Fahrzeugstunden;

Quelle: Eigene Berechnungen, 2019.

ifo (2020)



FAZIT

FAZIT

- Sowohl auf individueller als auch auf politischer/gesellschaftlicher Ebene besteht verbreitet eine schiefe Wahrnehmung von den Kosten des Verkehrs.
- Wesentliche Ursachen hierfür sind intransparente Finanzierungsströme sowie verdeckte Subventionen.
- Die Mobilitätswende erfordert eine Reform der Verkehrsfinanzierung
 - um nachhaltige Verkehrsangebote dauerhaft zu sichern und
 - um Fehlsteuerungen zu vermeiden und Anreize zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu setzen

FAZIT

- Die EINE Lösung existiert nicht.
- Viele Lösungsansätze erfordern Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Landes- oder Bundesebene
- Isolierte, lokale Lösungen sind nicht sinnvoll.
- Zugleich fehlen auf der regionalen Ebene Instanzen, die neue integrierte Finanzierungsmodelle um- und durchsetzen könnten.
- Kommunen können heute nur agieren mit
 - bestehenden Instrumenten wie Parkraumbewirtschaftung, städtebaulichen Verträgen etc.
 - politischem Druck gegenüber den übergeordneten Ebenen
- Neue Finanzierungsinstrumente werden immer Schmerzen verursachen. Erfolgsfaktoren sind transparente Mittelverwendung (Zweckbindung) und eine Verbesserung der Situation.

DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Kontakt

Fachbereich Architektur und
Bauingenieurwesen

Fachgruppe Mobilitätsmanagement

Kurt-Schumacher-Ring 18
65197 Wiesbaden



Prof. Dr.-Ing. Volker Bleses
T +49(0)611 9495-1443
volker.blees@hs-rm.de



Maximilian Birk, M.-Eng.
T +49(0)611 9495-1485
maximilian.birk@hs-rm.de

ANKÜNDIGUNG

Kommunalpolitisches Online-Seminar: „Nahmobilität fördern - per Fuß und Rad zur Mobilitätswende“ Dienstag, 9. Feb. 2021 um 18:00 Uhr



ANKÜNDIGUNG

Vortrags- und Diskussionsreihe Mobilität im Wandel: „Mobilität – koste es, was es wolle?“ Mittwoch, 20. Jan. 2021 um 18:00 Uhr



AUSTAUSCH
VERWALTUNG

VSVI
Hessen e.V.

Hochschule **RheinMain**
IMPACT RheinMain

20.01
2021
18:00 Uhr

MOBILITÄT IM WANDEL ONLINE
Mobilität – Koste es, was es wolle?
Anmeldung: hs-rm.de/mobilitaet

QUELLEN (1/2)

- civity Management Consultants (2019): Matters No. 2: Das beste Angebot ist nicht der Preis – Der „Wiener Weg“: weit mehr als die 365-Euro-Jahreskarte, Berlin/Hamburg.
- Die ZEIT (2017): Wo Nahverkehr sein Geld wert ist; ZEIT Online vom 09.02.2017; URL: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2017-02/bus-bahn-oeffentlicher-nahverkehr-studie-grafiken/komplettansicht> (16.01.2021)
- Große, C.; Böhmer, J. (2019): Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr – Endbericht; Erfurt.
- ifo Institut (2020): Verkehrliche Wirkungen einer Anti-Stau-Gebühr in München. München.
- iges Institut (2020): Gutachten zum Mobilitätspass: Finanzielle Auswirkungen ausgewählter Instrumente der Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV für vier Modellkommunen/-regionen. Fachveranstaltung zur Vorstellung des Gutachtens zum Mobilitätspass, Online, 20. November 2020
- infas (2019): Bericht Begleitbefragung zum LandesTicket Hessen. Bonn
- INFRAS (2019): Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland – Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017; Studie im Auftrag von Allianz pro Schiene e.V.; Zürich.
- KCW (2019): Finanzierung des ÖPNV - Status quo und Finanzierungsoptionen für die Mehrbedarfe durch Angebotsausweitungen. Gutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes. Berlin.
- Ramboll (2020): Machbarkeitsstudie – Ergänzende Instrumente zur Finanzierung des Berliner ÖPNV. Berlin

QUELLEN (2/2)

- Saighani A., Sommer C. (2017): NRVP 2020 Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich? - Zusammenfassung, Ausblick und Diskussion; Vortrag am 28.11.2017; Kassel.
- Sommer, C. (2017): Methode zur Aufteilung der kommunalen verkehrsbezogenen Aufwendungen und Erträge nach Verkehrssystemen; Vortrag vom 19.01.2017; Wuppertal.
- Sommer, C. (2019): Kosten des Stadtverkehrs - Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich? Vortrag im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongress am 13./ 14.05.2019; Dresden.
- Sommer, C. et al. (2015): Was kosten Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und Kfz-Verkehr eine Kommune? – Entwicklung und Anwendung einer Methode für den Vergleich von Aufwendungen und Erträgen verschiedener Verkehrsmittel anhand von kommunalen Haushalten – Endbericht; gefördert vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans; Kassel.
- Statistisches Bundesamt (2020): Konsumausgaben privater Haushalte nach monatlichem Haushaltsnettoeinkommen; URL: [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Konsumausgaben-Lebenshaltungskosten/Tabellen/privater-konsum-haushaltsnettoeinkommen-lwr.html?view=main\[Print\]](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Konsumausgaben-Lebenshaltungskosten/Tabellen/privater-konsum-haushaltsnettoeinkommen-lwr.html?view=main[Print]) ; Wiesbaden.
- Umweltbundesamt (Hrsg.) (2002): Möglichkeiten der Umweltentlastung und Kostenreduzierung im Verkehr durch Verkehrsplanung - mit Leitfaden für die LCTP-Anwendung in Kommunen; Texte 23/ 2002; Berlin.
- Umweltbundesamt (Hrsg.) (2020): Ökologische Bewertung von Verkehrsarten – Abschlussbericht; Texte 156/ 2020; Dessau-Roßlau.