

Touchpoint Mobilitätswende

Kostenwahrheit

Kurzbeschreibung

Herr Sommer hat in seinem Vortrag methodische Grundlagen und Ergebnisse eines Verfahrens zur **ökonomischen Bewertung kommunaler Verkehrssysteme** vorgestellt.

Das am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel entwickelte Verfahren identifiziert kommunale Aufwendungen und Erträge im Verkehrssektor und teilt diese auf die städtischen Verkehrssysteme Fuß-, Rad-, Pkw-, Lkw- und Öffentlicher Personennahverkehr auf.



Dr. Carsten Sommer

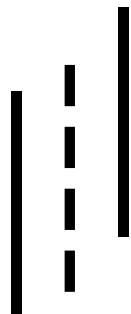


Bio der Person

- 1992 - 1997** — Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Universität Braunschweig, Diplom 1997
- Juli 2002** — Promotion am Fachbereich Bauingenieurwesen der TU Braunschweig
- Apr. 2003 bis** — Lehrbeauftragter im Fachbereich Bauingenieurwesen der TU Braunschweig für die
Sep. 2003 Lehrveranstaltung „Städtische Verkehrsplanung“
- Nov. 2003 bis** — Lehrbeauftragter im Fachbereich Bauwesen der Hochschule Magdeburg-Stendal für
Juli 2004 das Lehrgebiet „Verkehrsbau“
- seit Mai 2010** — Leiter des Fachgebietes Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel
- 2018** — Auszeichnung mit der Feuchtinger-Wehner-Denkünze der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen „für seine hervorragenden wissenschaftlich-theoretischen sowie praktischen Arbeiten auf den Gebieten Planung, Entwurf und Betrieb in Straßen- und Verkehrswesen“

Gründe für die Entwicklung des Verfahrens

Das derzeitige Verkehrsgeschehen mit seinen **negativen Wirkungen auf Gesundheit, Umwelt und Klima ist nicht nachhaltig**. Dies gilt vor allem deshalb, weil entgegen den Prinzipien der Marktwirtschaft die am Verkehr teilnehmenden Personen **nicht die vollen Kosten ihres Verhaltens tragen**. Für eine nachhaltige Verkehrs- und Infrastrukturplanung sind daher Erkenntnisse über die Kosten der unterschiedlichen Verkehrsarten von hoher Bedeutung.



Touchpoint Mobilitätswende

Kostenwahrheit



Um diese Erkenntnislücke auf Ebene der Kommunen zu schließen und für mehr Transparenz bei den Kosten des Verkehrs zu sorgen, hat das Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel das vorgestellte Verfahren entwickelt. Das Fachgebiet beschäftigt sich im Rahmen seines verkehrswirtschaftlichen Schwerpunktes weiter mit der Ermittlung und Bewertung verkehrsbedingten Wirkungen, z.B. der Quantifizierung von sozialen Folgen des Verkehrs.

Verfahren

- Der betriebswirtschaftliche Ansatz basiert auf einer Vollkostenrechnung, in dem die gesamten verkehrsbezogenen Aufwendungen und Erträge auf die städtischen Verkehrssysteme verursachergerecht aufgeteilt werden.
- Für einen vollständigen ökonomischen Vergleich wurden zusätzlich verschiedene Bewertungsverfahren zur Berücksichtigung der wichtigsten verkehrsbedingten externen Effekte (Unfallkosten, Klimafolgekosten, Luftverschmutzungskosten, Lärmelastungskosten und gesundheitlicher Nutzen im Fuß- und Radverkehr) entwickelt und exemplarisch für mehrere Großstädte angewandt.

Ergebnisse

- Die Ergebnisse des betriebswirtschaftlichen Vergleichs zeigen, dass der nicht-motorisierte Verkehr die geringsten (11% bis 25%) und der Kfz-Verkehr die höchsten (43% bis 54%) Zuschüsse in allen betrachteten Städten erhalten.
- Im Vergleich der motorisierten Verkehrssysteme ist die Deckung der Vollkosten im ÖPNV am höchsten (56% bis 82%) und im Lkw-Verkehr am niedrigsten (8% bis 30%). Den Hauptteil der externen Kosten von ca. 85% bis 92% verursacht der Kfz-Verkehr.
- Im Vergleich der Personenverkehrssysteme ist der Pkw-Verkehr für die höchsten externen Kosten verantwortlich (60% bis 79%) und der Fußverkehr für die geringsten (1% bis 3%). Zu Fuß Gehende und Radfahrende verursachen nicht nur sehr geringe externe Kosten, sondern stiften gleichzeitig einen sehr hohen gesundheitlichen Nutzen.

Learnings

- Das Verfahren ist frei zugänglich. Weitere Informationen zum CostTool finden Sie [hier](#).
- Auf Anfrage können Schulungen vereinbart werden.
- Das Verfahren dient zur individuellen Kostenermittlung einzelner Kommunen und nicht als Vergleichsinstrument mit anderen Kommunen.
- Zur Berechnung werden u.a. GIS-Daten zu Verkehrsinfrastruktur und Haushaltsdaten benötigt.
- Eine verwaltungsinterne Zusammenarbeit vereinfacht den Prozess enorm.

