



# NRVP 2020 – Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich?

## Begrüßung und thematischer Einstieg

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer, M.Sc. Assadollah Saighani

## Abschlussworkshop zum Forschungsprojekt (VB1513)

Kassel, 28.11.2017

Gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



DWVG Nordhessen e.V.

VERKEHRSPLANUNG  
UND VERKEHRSSYSTEME

Prof. Dr. Carsten Sommer



**11:00 Uhr** Begrüßung und thematischer Einstieg

## *Anwendung des Verfahrens*

**11:15 Uhr** Verwaltungsinterne Abstimmungsprozesse vor einer eigenständigen Anwendung

**12:00 Uhr** Erfahrungsbericht der eigenständigen Anwendung aus Sicht der Praxis

**12:45 Uhr** *Mittagspause*

## *Weiterentwicklung des Verfahrens: Lösungsansatz und Ergebnisse*

**13:45 Uhr** Berücksichtigung des Lkw-Verkehrs

**14:15 Uhr** Externe Kosten: Klimafolgekosten und Luftverschmutzungskosten

**14:45 Uhr** Externe Kosten: Lärmbelastungskosten

**15:05 Uhr** *Kaffeepause*

**15:20 Uhr** Externe Kosten: Unfallkosten

**15:40 Uhr** Externe Nutzen: Nutzen im Fuß- und Radverkehr

**16:00 Uhr** *Zusammenfassung, Ausblick und Diskussion*

**Die Aufwendungen und Erträge städtischer Verkehrssysteme und ihr Verhältnis zueinander sind nicht bekannt.**

- **Gründe für intransparente Verkehrsaufwendungen:**

- verschiedene Organisationseinheiten



**Aufwendungen und Erträge sind auf unterschiedliche Rechnungsstellen verteilt**

- gemeinsam genutzter Verkehrsraum



**undifferenzierte Darstellung der Aufwendungen und Erträge für Straßeninfrastruktur, Straßenreinigung, Winterdienst etc.**

## Untersuchungsgegenstand

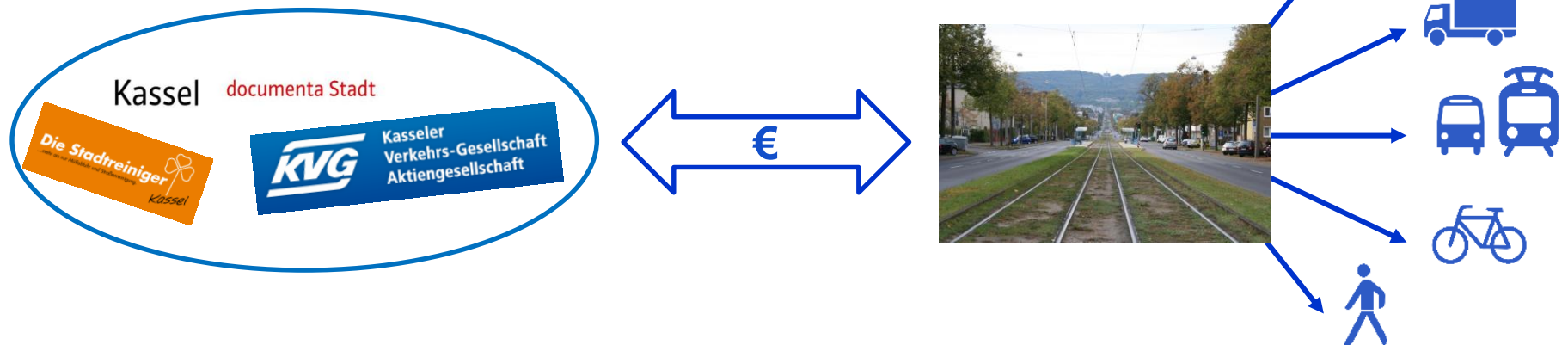
Aufwendungen und Erträge, die durch **Planung, Bau, Betrieb und Erhalt** der Verkehrssysteme bei einer **Kommune** (und deren Eigenbetrieben) **entstehen**

Aufwendungen und Erträge des **Ergebnishaushalts** (nicht die Geldströme des Finanzhaushalts)

**Ohne Zuschüsse und Fördergelder** von EU, Bund und Ländern (kommunale Betrachtung)

## Ziel: Weiterentwicklung des Verfahrens

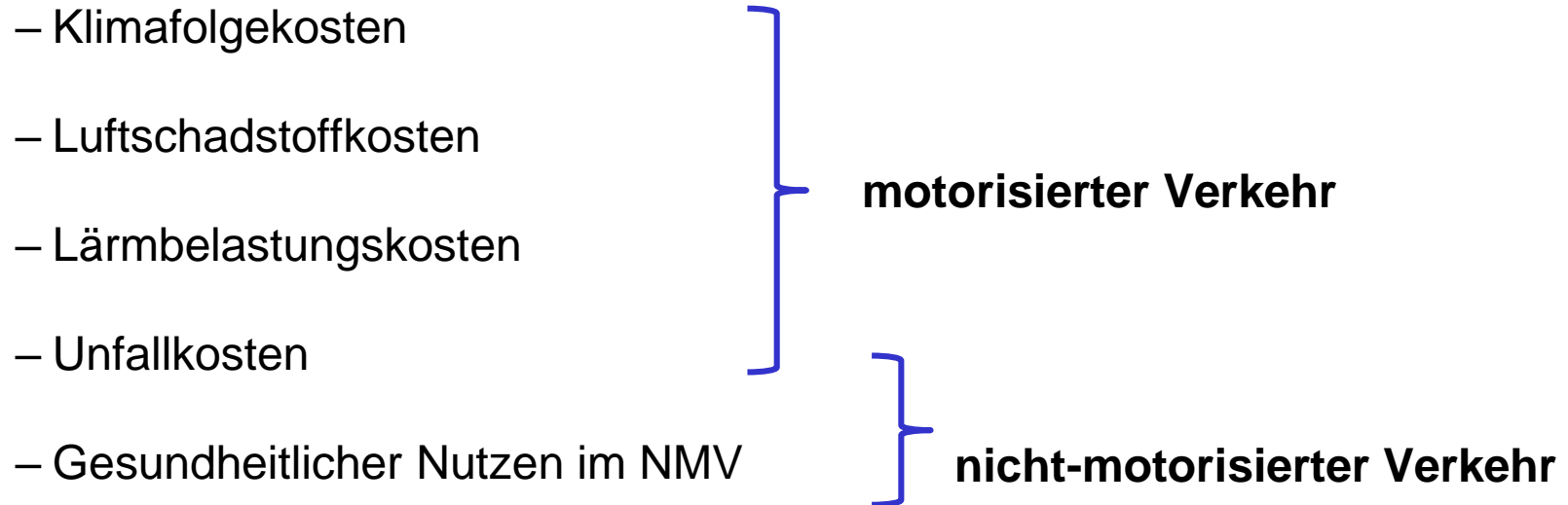
- **Entwicklung und exemplarische Anwendung einer Methode,**
  - mit der aus **kommunalen Haushalten und Rechnungsunterlagen**
  - die **verkehrsbezogenen** Aufwendungen und Erträge
  - **differenziert nach städtischen Verkehrssystemen** (Lkw-, Pkw-, Fuß-, Rad-, ÖPNV) ermittelt werden können.
- Entwicklung und Test eines **Tools zur selbständigen Bearbeitung**



**➔ Betriebswirtschaftliche Sicht**

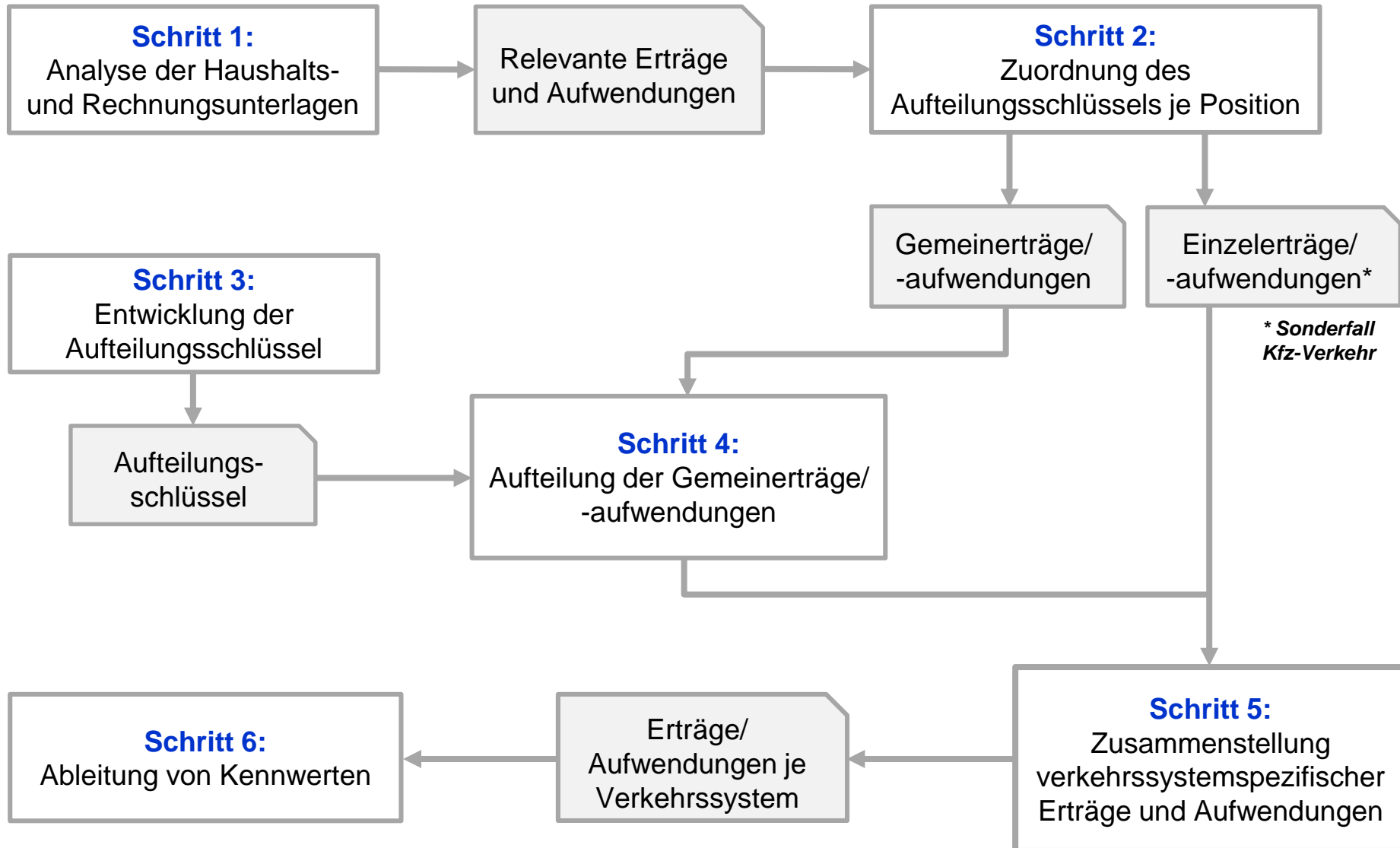
## Ziel: Abschätzung wesentlicher externer Effekte

- Verkehr verursacht externe Effekte. Die entsprechenden Aufwendungen und Erträge sind nicht in den kommunalen Rechnungsunterlagen enthalten.
- **Berücksichtigung** externer Effekte:



 **Volkswirtschaftliche Sicht**

# Ablauf betriebswirtschaftlicher Vergleich



**11:00 Uhr** Begrüßung und thematischer Einstieg

## ***Anwendung des Verfahrens***

**11:15 Uhr** Verwaltungsinterne Abstimmungsprozesse vor einer eigenständigen Anwendung

**12:00 Uhr** Erfahrungsbericht der eigenständigen Anwendung aus Sicht der Praxis

**12:45 Uhr** ***Mittagspause***

## ***Weiterentwicklung des Verfahrens: Lösungsansatz und Ergebnisse***

**13:45 Uhr** Berücksichtigung des Lkw-Verkehrs

**14:15 Uhr** Externe Kosten: Klimafolgekosten und Luftverschmutzungskosten

**14:45 Uhr** Externe Kosten: Lärmbelastungskosten

**15:05 Uhr** ***Kaffeepause***

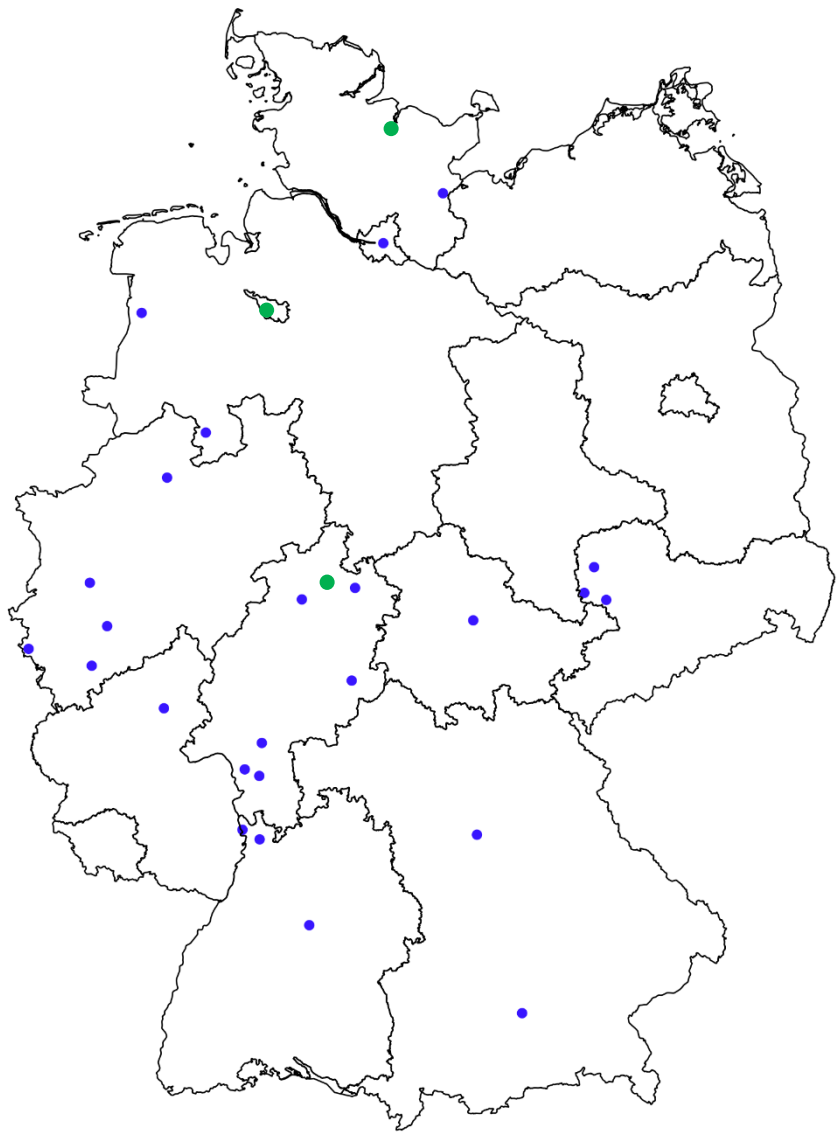
**15:20 Uhr** Externe Kosten: Unfallkosten

**15:40 Uhr** Externe Nutzen: Nutzen im Fuß- und Radverkehr

**16:00 Uhr** ***Zusammenfassung, Ausblick und Diskussion***

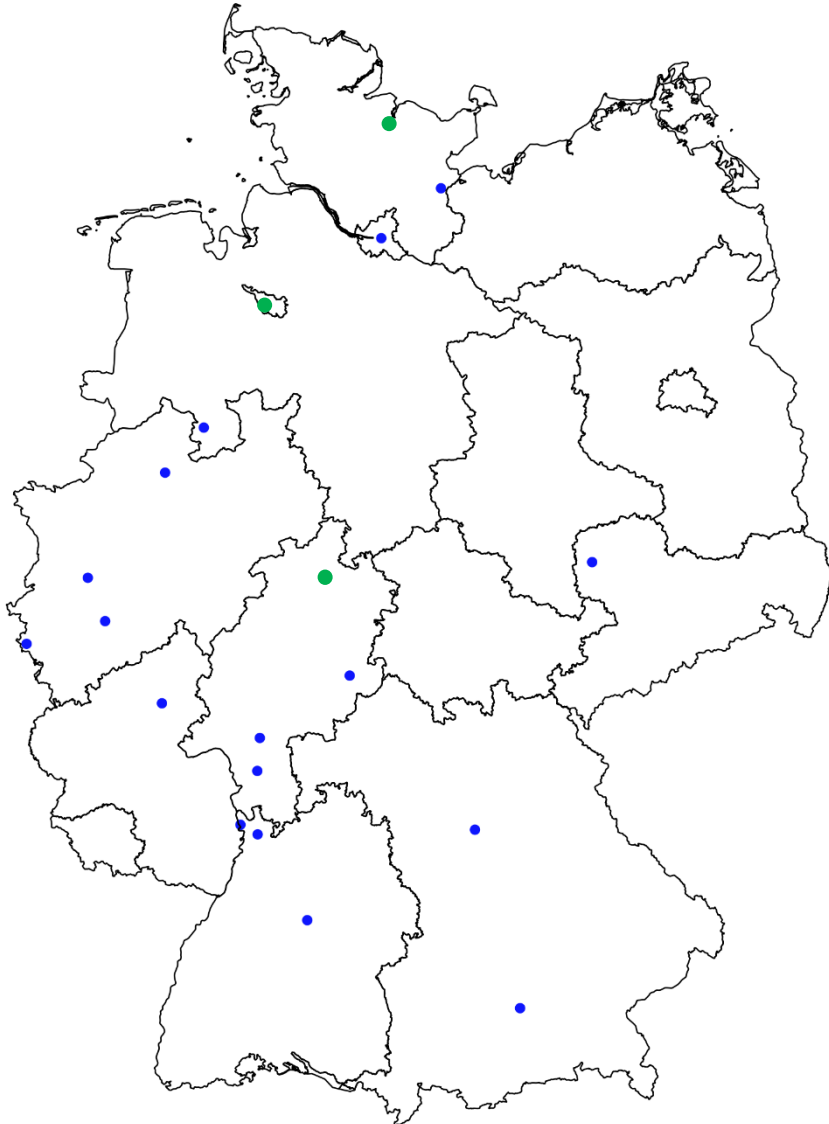


# Suche und Begleitung von Anwenderkommunen



**1. Interessierte Kommunen:**  
24 Städte und Landkreise

# Suche und Begleitung von Anwenderkommunen

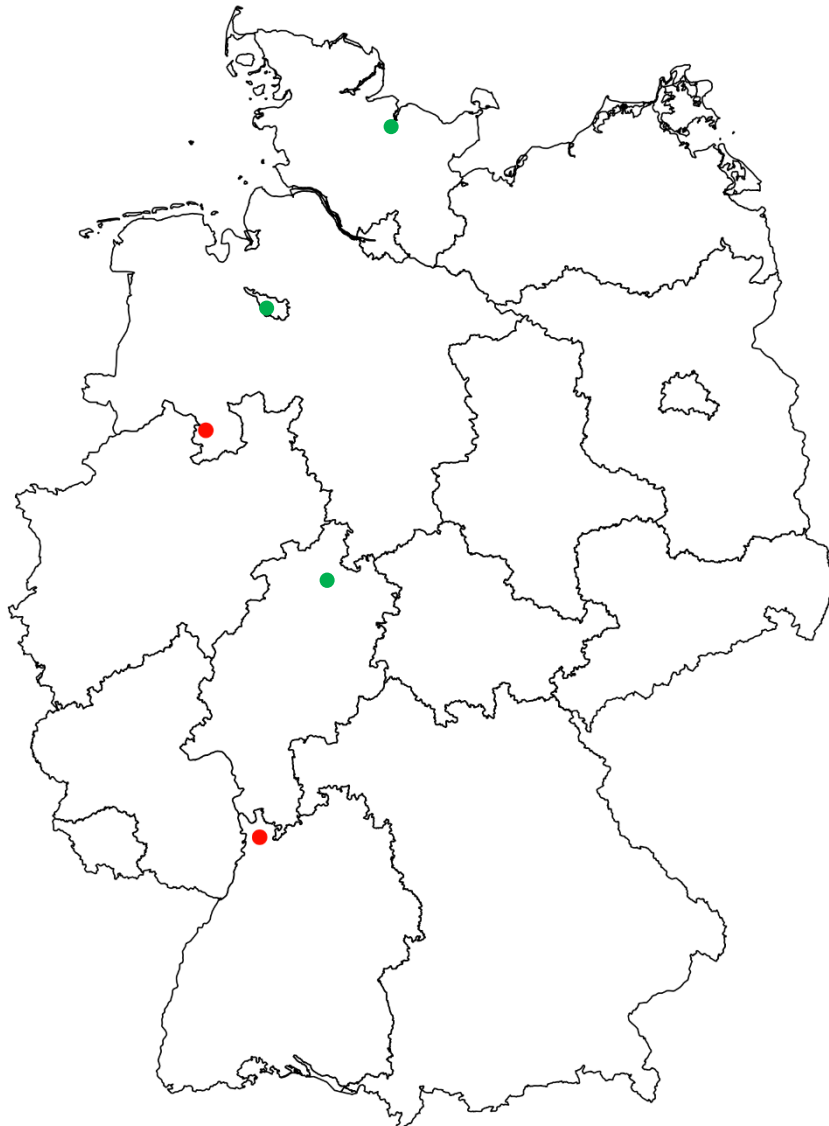


**1. Interessierte Kommunen:**  
24 Städte und Landkreise

- 7 Kommunen, bei denen das  
Verfahren nicht anwendbar war

**2. Geeignete Kommunen:**  
17 Städte

# Suche und Begleitung von Anwenderkommunen



## 1. Interessierte Kommunen:

24 Städte und Landkreise

- 7 Kommunen, bei denen das  
Verfahren nicht anwendbar war

## 2. Geeignete Kommunen:

17 Städte

- 15 Städte, die sich gegen eine  
Teilnahme entschieden haben

## 3. Anwendungskommunen:

2 Städte