

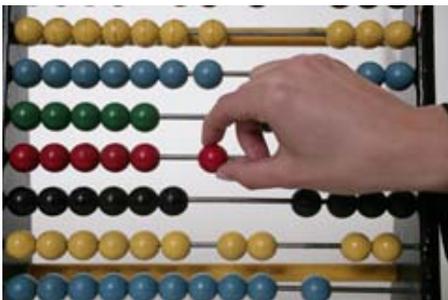
Liebe Leserin, Lieber Leser,

Als eines der wichtigsten „Pro MM“ Argumente gilt das sehr günstige Kosten-Nutzenverhältnis von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen. MM-Maßnahmen können die Effektivität von „harten“ Infrastrukturmaßnahmen (z. B. neuer Straßenbahnlinien oder Radwege) und bedarfsseitiger Projekte (Zufahrtsbeschränkungen, Parkraumbewirtschaftung) signifikant erhöhen. MM-Maßnahmen sind oft wesentlich effektiver als Infrastrukturmaßnahmen. Und dennoch fallen gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten MM-Maßnahmen den Sparpaketen als erstes zum Opfer. Diese Ausgabe des E-Update wird daher den wirtschaftlichen Nutzen von MM herausarbeiten und soll helfen, EntscheidungsträgerInnen von der Sinnhaftigkeit von Investitionen in MM zu überzeugen, besonders in Zeiten von Budgeteinschränkungen.

Dazu passend, kann hier verkündet werden, dass die [MaxEva Datenbank \(epomm.eu/maxeva\)](http://epomm.eu/maxeva) wesentlich verbessert wurde und auch für Ihre Projekte hilfreich sein kann. Dazu mehr in dieser Ausgabe!

Das Kosten-Nutzenverhältnis von Mobilitätsmanagement zur Reduktion des Kfz-Verkehrs

Eine Studie des britischen Verkehrsministeriums ([Smarter Choices, 2005](#)) hat herausgefunden, dass von der Politik priorisierte „sanfte“ MM-Maßnahmen eine Reduktion des Gesamtverkehrs von 11% und des städtischen Stoßverkehrs von 21% bewirken können. Das Kosten-Nutzenverhältnis war etwa 1:10. Um diese Vorteile zu erzielen, müssen flankierende Maßnahmen gesetzt werden, darunter Maut und Parkraumbewirtschaftung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Investitionen in den ÖV (Servicequalität) sowie Fußgänger- und Radfahrinfrastruktur. Diese Maßnahmen können wiederum ihrerseits substantielle ökonomische Vorteile generieren. Einige Beispiele: [Wirtschaftliche Bewertung von Investitionen in Rad- und Fußgängerverkehr - Economic Assessment of Investment in Walking and Cycling](#) (Davies, 2010) [Fallbeispiel Investitionen in Fußgängerumgebungen - Making the case for investment in the walking environment](#) („Lebendige Straßen“ - Living Streets) [Öffentlicher Verkehr wirkt sich positive auf die Wirtschaft aus - Public Transport empowers the economy](#) (UITP).



Weiters zeigen einige gut evaluierte Projekte den deutlichen Erfolg von MM-Maßnahmen:

- Das britische [Transport Research Laboratory](#) hat herausgefunden, dass MM-Pläne für eine bestimmtes Gebiet („area travel plans“) ein Kosten-Nutzenverhältnis von 1:4 aufweisen. Das beste Beispiel kam auf 1:13. Zum Vergleich: das britische Verkehrsministerium beurteilt Pläne mit einem Kosten-Nutzenverhältnis von 1:2 oder mehr als sehr effizient.
- Eine [Evaluierung](#) von über 1200 MM-Plänen für Betriebe in Frankreich zeigt einen durchschnittlichen Rückgang des Autoverkehrsanteils von 7%. Einige Firmen konnten den Autoverkehr um 20% und mehr reduzieren (z.B. [ST Microelectronics](#)).
- Eine Kosten-Nutzenanalyse von Projekten mit individualisierten MM-Plänen in Australien ergab ein Verhältnis 1:30 (!) ([Lesen Sie mehr](#))

Ist Autoverkehr unabdingbar für wirtschaftliche Entwicklung?



Wen also nachweisbar ist, dass MM-Maßnahmen effektiv sind und zu einer Änderung im Modal Split führen sowie Fahrten reduzieren, stellt sich als nächste Frage: Ist diese Entwicklung wünschenswert? Da das BIP (Bruttoinlandsprodukt) mit steigendem Kfz-Anteil zu steigen tendiert, argumentieren einige Kritiker, dass seine Reduktion von Kfz-Fahrten die Wirtschaft schädigt. Wie auch immer, die Korrelation zwischen BIP und Kfz-Kilometern beweist nicht, dass Wirtschaftswachstum durch (steigenden) Kfz-Verkehr bedingt ist. Die meisten hochentwickelten Länder erhöhen ihr BIP per Einheit Energie oder Mobilität und zeigen, dass diese Ökonomien effizienter werden. Die Studie [Are VMT Reduction Targets Justified?](#) (VTPI, 2011) enthält viel aussagekräftige Diagramme und Grafiken (meist auf die USA bezogen), die indizieren, dass die Produktivität in urbanen Regionen eher steigt, wenn der Kfz-Verkehr und das Angebot an Straßeninfrastruktur abnehmen, der ÖV und sogar Spritpreise aber zunehmen.



Konventionelle Evaluierungen hinsichtlich Verkehrsökonomie haben ein eher limitiertes Set an Wirkungen im Fokus (Reisedauer, Zeitverlust durch Stau, Fahrzeugbetriebskosten, Unfallkosten). Andere ökonomische Wirkungen wie Parkgebühren, Fahrzeugbesitzkosten, Infrastrukturkosten und Wartungsaufwände werden oft übersehen. Das führt zu einer Verzerrung von Projektvergaben zugunsten von Autoverkehrsverbesserungen. Unglücklicherweise ist die Argumentation "pro" MM-Maßnahmen in gleichem Maße limitiert. Umweltadministratoren tendieren dazu, den Fokus auf Emissionsreduktionen zulegen, Verkehrsadministratoren eher auf Ergebnisse wie weniger Staus. Doch nur wenn die gesamte Bandbreite von Wirkungen –ökonomisch, auf die Umwelt und sozial- betrachtet wird, wird klar, dass in den meisten Fällen integrierte Programme, die MM und nachfrageseitige Maßnahmen vereinen, den kosteneffizienten Weg zur Verbesserung der Verkehrssituation darstellen. ([Win-Win Mobilitätslösungen](#), VTPI)

Es besteht ein ökonomisch optimaler Anteil von Automobilverkehr, über welchem die Grenzkosten des Autoverkehrs den Grenznutzen übertreffen. Entwicklungsländer haben noch die Möglichkeit, die für entwickelte Ländern typische exzessive Autoabhängigkeit zu vermeiden. ([Smart Congestion Relief](#), VTPI)

Umfangreiche [Leitlinien zu Mobilitäts-Kosten-Nutzenanalysen](#) können auf der Website von VTPI gefunden werden.

Einige der versteckten Kosten des motorisierten Individualverkehrs

Die ökonomische Theorie besagt, dass optimale Märkte jene sind, wo Endverbraucher mehrere gangbare Optionen haben, die öffentliche Politik nicht willkürlich ein bestimmtes Produkt favorisiert und Produkte effizient bepreist sind. Der Mobilitätsmarkt ist mit größter Sicherheit kein optimaler „Markt“ mit seinen breitgefächerten Förderungen, Steuern, von der Öffentlichkeit zu tragenden (externen) Kosten und negativen Umweltauswirkungen etc. Noch dazu ist die monetäre Bewertung von Verkehrslärm, -emissionen, -unfällen oder Senkung der Attraktivität bestimmter Gegenden durch den Kfz-Verkehr [extrem schwierig](#). In einem komplizierten von der EU-Kommission herausgegebenen [Handbuch](#) wurde es dennoch versucht.



Aber auch ohne komplizierte Kalkulationen kann jeder mit "Hausverstand" leicht die folgenden Kostenfaktoren unterscheiden:

- In Europa verursachen Verkehrsstaus Staukosten von rund 200 Milliarden Euro (ca. 2% des BIP) durch Verzögerungen, Treibstoffverschwendung und erhöhte Transportpreise. Und das, obwohl enorme Infrastrukturinvestitionen getätigt worden sind, die genau diese Staus hätten vermeiden sollen. Die britische Studie ["smarter choice- Klügere Wahl"](#) schätzt, dass "sanfte" Maßnahmen zur Reduktion von städtischen Verkehrsstaus ein Kosten-Nutzenverhältnis von 1:30 aufweisen.
- Mobilitätsmanagement-Maßnahmen haben das Potenzial, die Kosten im öffentlichen Gesundheitswesen massiv zu reduzieren, indem ein aktiverer Lebensstil propagiert wird (zu Fuß gehen, Rad fahren), Verkehrslärm und –emissionen reduziert werden und auch Verkehrsunfälle zurückgehen. Siehe dazu das CATCH-Projekt Faktenblatt zu [Gesundheit](#) und [Sicherheit](#). Körperliche Inaktivität, so wird geschätzt, kostet einen Staat 150 bis 300 Euro pro Einwohner und Jahr. Für die EU würde das 75 Milliarden Euro pro Jahr bedeuten. Verkehrsunfälle stehen für weitere 2,5 to 3% des BIP. Siehe dazu die Faktenblätter von SWOV zu [immateriellen Kosten](#) und [anderen Kosten von Verkehrsunfällen](#)



- Parkkosten machen einen substanziellen Anteil der Wohnkosten aus (leicht einmal 20% im urbanen Kontext) und stellen nicht selten einen erheblichen Anteil der Produktkosten dar. MM kann in Verbindung mit Raumplanung, z. B. durch Schaffung von maximal erlaubten Stellplätzen, sehr leicht zu einer Reduktion der Parkkosten beitragen, wie in [Freiburg, Stadtteil Vauban/Deutschland](#) gut ersichtlich, oder auch in einer aktuellen Studie aus [San Francisco](#).
- Der Kfz-Verkehr in Städten hat vielerorts zur Korridorbildung und Separierung von Lebensräumen geführt, was wiederum hohe soziale Kosten bedeutet. Nachweislich führt mehr zu Fuß gehen und Rad fahren zu mehr lokalem Zusammenhalt, zur Bildung von Gemeinschaften und zu Sozialkapital. (siehe CATCH-Projekt Faktenblatt über [Gemeinschaft](#)).
- Es ist wesentlich einfacher, eine Erlaubnis für einen Parkplatz zu erhalten als für einen Kinderspielplatz. Das zeigt, wie viele Möglichkeiten für bessere Raumplanung mit korrespondierenden Vorteilen für die lokale Wirtschaft und Grundstückswerte verpasst werden können (siehe CATCH Projekt Faktenblatt zu [Planung](#) und besonders den [e-update zu MM und Raumplanung](#), inklusive [MAX Ergebnisse](#) und den [MaxLupo-Leitfaden](#)).

Schlussfolgerung: Der Hausverstand sagt, dass MM vielfach sehr kosteneffizient ist. Doch gibt es wenige konkrete und gut evaluierte Beispiele. Wir hoffen, dass Sie uns dabei helfen, das zu ändern, indem auch Sie ihre MM-Maßnahmen in die [MaxEva](#) Datenbank eintragen und bewerten.

Die Datenbank MaxEva NEU: Benchmarking und Evaluierung leicht gemacht



[MaxEva](#) hilft Ihnen bei der Evaluierung von MM. Es ist ein einfach zu nutzendes Programm, basierend auf der [MaxSumo Methode und dem Evaluierungswerkzeug](#), das Sie durch die Evaluierung Ihrer MM-Projektergebnisse leitet. MaxEva folgt dieser Methode und berechnet automatisch Ergebnisse wie Veränderungen im Modal Split, Reduktion von Autokilometern und -emissionen. Projekte können via google-Maps öffentlich zugänglich gemacht werden. Darüber hinaus wird Benchmarking mittels eines Vergleichstools, das bis zu 100 Projekte auf einmal listet und vergleicht, stark vereinfacht.

Das einfach zu nutzende Werkzeug ist auch bei Wissenschaftlern beliebt, da es optional die Bildung von Kontrollgruppen bietet und das Mobilitätsverhalten in unterschiedlichen Stadien misst. Mehrere Länder haben das Potenzial von MaxEva and MaxSumo erkannt.

Die niederländische Wissensplattform für Verkehr und Mobilität (KpVV) hat [SumoBase](#) entwickelt und EPOMM unterstützt, es MaxEva kompatibel zu gestalten. In Frankreich wird das gerade in Entwicklung befindliche nationale Evaluierungstool mit MaxSumo und MaxEva kompatibel sein. Die schwedische Verkehrs- und Mobilitätsadministration hat auch die Weiterentwicklung von MaxEva unterstützt und wird wsl. bald mit dessen Nutzung auf Schwedisch starten.

Instrument zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit von Gesundheitsmaßnahmen - HEAT

HEAT kann als mögliches Add-on zu MaxEva verwendet werden. HEAT wurde von einem internationalen Konsortium entwickelt, darunter der Weltgesundheitsorganisation. Es ermöglicht Ihnen, den Kosten-Nutzen Faktor von Radfahrer und Fußgänger Projekten abzuschätzen. Es ist ein Online-Instrument, das einfach zu bedienen ist. Sowohl bei der Projektprüfung, als auch bei der Evaluierung nach der Realisierung. Es ist daher ein wirksames Instrument um Entscheidungsträger davon zu überzeugen, in Mobilitätsmanagement Projekte zu investieren. Es wird von Verkehrsökonomern und Ministerien innerhalb und außerhalb der EU unterstützt.

Die wichtigsten erforderlichen Daten sind:

- Eine Abschätzung der Anzahl an Menschen, die vermutlich Radfahren oder zu



Fuß gehen werden

- Eine Abschätzung der durchschnittlichen Dauer, die von der Versuchsgruppe beim zu Fuß gehen und Radfahren verbracht wird.

Lesen Sie die neue [HEAT Broschüre](#). Für weitere Informationen und um das Instrument auszuprobieren, besuchen Sie: heatwalkingcycling.org

Veranstaltungshinweise

- Intermodes 2012
8. Februar 2012 - Brüssel, Belgien
[more information](#)
- ECOMM 2012 – Europäische Konferenz für Mobilitätsmanagement
12.-15. Juni 2012 – Frankfurt, Deutschland
Die Konferenzbeiträge wurden ausgewählt. Das Programm wird Ende Jänner auf ecommm2012.eu online sein.

Für weitere Veranstaltungshinweise besuchen Sie bitte den [EPOMM Kalender](#).



[ECOMM 2011](#)



[allinx](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)