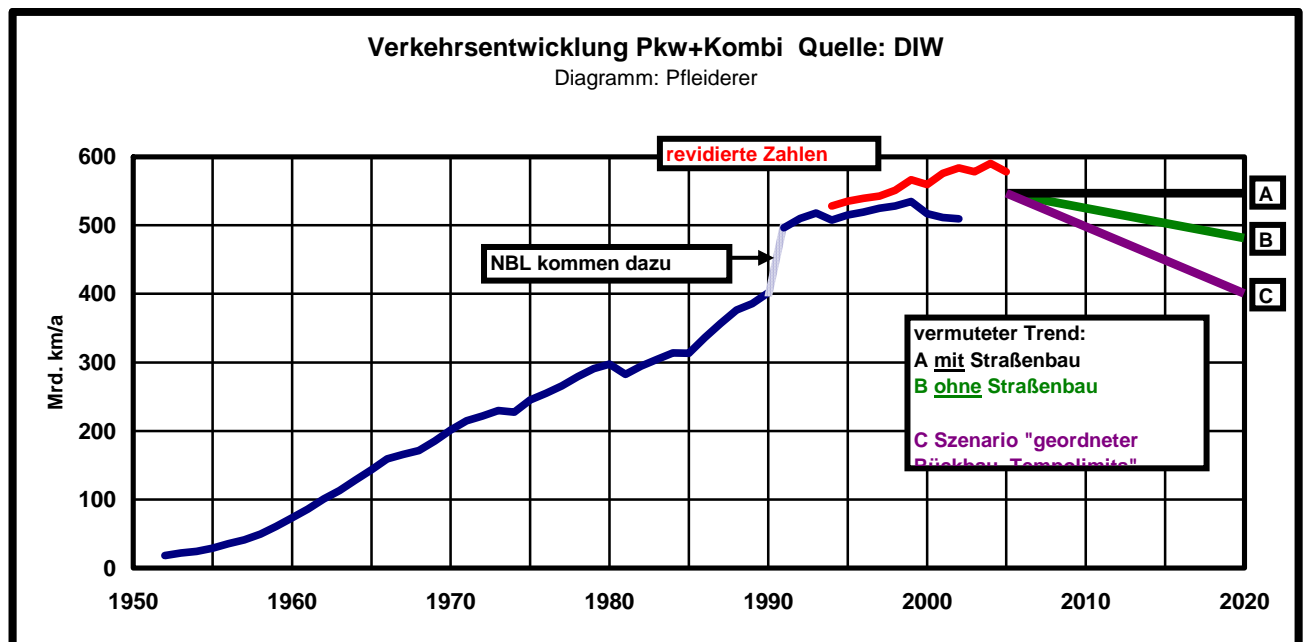


**16. BUVKO, Arbeitsgruppe SA 3 am 3.3.2007:
Verkehrsentwicklung und Verkehrsprognosen des Straßenverkehrs**
Handout als Ergänzung zu den Folien, die in der AG SA3 gezeigt werden

Informationen zur Verkehrsentwicklung:

- Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) veröffentlicht einmal im Jahr „Verkehr in Zahlen“ und gibt Wochenberichte heraus. „Verkehr in Zahlen“ galt jahrelang als zuverlässige Informationsquelle. Im Jahr 2003 revidierte das DIW jedoch seine bisherigen Aussagen über die MIV Fahrleistung in einem Maße, dass die Seriosität des DIW in Zweifel gezogen werden muss. Siehe Diagramm.



- In den Bundesländern stehen die Ergebnisse von Dauerzählstellen teilweise jährlich teilweise sogar monatlich (in BaWü mit nur 6 Wochen Zeitverzögerung) zur Verfügung. Die Teilnehmer der AG SA3 werden gebeten, dies in ihren Bundesländern zu recherchieren.

Erkenntnisse aus den Ergebnissen der Dauerzählstellen in der Region Stuttgart

- Der Verkehr ist zwischen 2002 und 2005 um etwa 0,5 % pro Jahr gesunken, jedoch Ende 2006 wieder um circa 2 % gestiegen. Dies ist offensichtlich eine Folge des außergewöhnlich **guten Wetters**. Es können aber noch andere Ursachen dazu kommen.
- Der Verkehr ist hauptsächlich am Wochenende gesunken und dann wieder gestiegen. An den Werktagen kann man eher von einer Stagnation sprechen. In Zukunft ist mit einer Abflachung der Verkehrsspitzen zu rechnen. Das steht in der FGSV-Schrift „Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demografischen Wandels“.
- Wo neue Straßen gebaut werden, nimmt der Verkehr deutlich zu.
- Auch der Güterverkehr (Fahrleistung) stagniert seit ungefähr 2001 und hat Ende 2006 ebenfalls wieder deutlich zugenommen. Dabei ist zu beachten, dass die Güterverkehrsleistung stärker zugenommen hat als die Lkw-Fahrleistung. Denn der Auslastungsgrad der Lkw wird immer besser (weniger Leerfahrten).
- Die am 1.1.05 eingeführte Lkw-Maut hat zu einer beträchtlichen Verlagerung des Lkw-Verkehrs von den Autobahnen auf die Bundes- und Landesstraßen geführt. Dadurch ist es nicht ohne weiteres möglich, den Trend aus den Zählungen zu ermitteln.

„Weltformel“ der Personen-Mobilität: $S = Z \cdot T \cdot V \cdot 1/b$

S = Fahrleistung, Z = Zahl der Verkehrsteilnehmer, b = Besetzungsgrad

T = durchschnittlich im Verkehr verbrachte Zeit, V = Durchschnittsgeschwindigkeit

Literatur zum demografischen Wandel

Die Literatur über die Auswirkungen des demografischen Wandels auf den Verkehr ist unübersehbar. Die folgende Literatur ist für Verkehrs-BIs wichtig:

- Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim BMVBW vom Oktober 2003. Demographische Veränderungen – Konsequenzen für Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote.
- Die in *mobilogisch!* 4/06 besprochene FGSV-Schrift „Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demografischen Wandels“.
- Zahlreiche Veröffentlichungen (erstmalig 1987) von Prof. Dirk Zumkeller, Karlsruhe, der beim 16. BUVKO den Eröffnungs-Vortrag hielt.

Verkehrs-Prognosen (zeitlich)

Es gibt eine ganze Anzahl von Verkehrsprognosen. Nicht nur auf Bundesebene sondern auch auf Landesebene werden im Rahmen von Generalverkehrsplänen Prognosen gemacht. Wichtige Verkehrsprognosen:

- Mittelfristprognose für den Güter und Personenverkehr (wird ständig aktualisiert). BVU, Beratergruppe Verkehr + Umwelt, Freiburg (www.bvu.de). Diese Prognosen wurden früher von Prograns (hieß früher PROGNOS), Basel, erarbeitet.
- Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung, 2001.
- „Zukunft der Mobilität. Szenarien für das Jahr 2025“, ifmo (BMW), 2005 (www.ifmo.de)
- Die Studie „Mobilitätsentwicklung bis 2050“ des BMVBS vom 17.09.06, an der das DI-FU mitgearbeitet hat.
- Der acatech-Bericht „Mobilität 2020 – Perspektiven für den Verkehr von Morgen“, 2006. www.acatech.de >Publikationen >Projektberichte.

Ein Mangel praktisch aller Prognosen ist, dass der Einfluss des Straßenbaus auf die Verkehrsentwicklung nicht zur Kenntnis genommen wird. Eine Ausnahme bildet der acatech-Bericht. Darin steht, dass als Folge des Straßenbaus (nur Bundesfernstraßen) zwischen 2002 und 2020 die durchschnittliche Wegelänge um 1,5 Kilometer zunehmen würde. Das seien fast 10 % Verkehrszuwachs. Dass dies so ist, ist unabhängigen Verkehrswissenschaftler schon lange bekannt. Dass dies in einem von VW geförderten Bericht steht, ist eine Sensation.

Nach den verfügbaren Erkenntnissen würde der Verkehr also um ungefähr 1 % weniger steigen oder mehr sinken, wenn keine neuen Straßen (nicht nur Bundesfernstraßen sondern auch Landesstraßen und nicht klassifizierte Straßen) und keine Lebensmitteldiscounter auf der Grünen Wiese gebaut werden würden. Das heißt, zur Zeit und in den nächsten Jahren ist der Straßenbau die mit Abstand wichtigste Determinante der Verkehrsentwicklung. Die demografischen Veränderungen werden erst nach 2020 eine wichtige Rolle spielen.

Induzierter Verkehr bei Prognosen für Straßenprojekte

Die wichtigste verkehrliche Wirkung des Verkehrswegebbaus ist der induzierte Verkehr.

Höhere Geschwindigkeiten führen zu Zeiteinsparungen. Die eingesparte Zeit wird (bei langfristiger Betrachtung näherungsweise zu 100 %) dazu benutzt, weiter entfernte Ziele aufzusuchen. Der dadurch entstehende Verkehrszuwachs ist der „induzierte Verkehr“. Sprachlich besser ist der zum Beispiel von Prof. Cerwenka verwendete Begriff „Neuverkehr“.

Früher tat man so, als ob es den induzierten Verkehr überhaupt nicht gibt. In den letzten Jahren ist man dazu übergegangen, den induzierten Verkehr intern auszurechnen, aber geheim zu halten. (Der acatech-Bericht bildet die Ausnahme).

Bei Straßenprojekten wird die Verkehrszunahme durch die geplante Straße ermittelt. Dann behauptet man, der Verkehr würde ohne den Bau der Straße um den berechneten Betrag zunehmen und erklärt den betroffenen Bürgern, man müsse sie vor dieser Verkehrszunahme auf der Ortsdurchfahrt durch den Bau einer neuen Straße schützen. Es handelt sich bei den im Straßenwesen angewandten Prognosetechniken also um selbsterfüllende Prognosen.