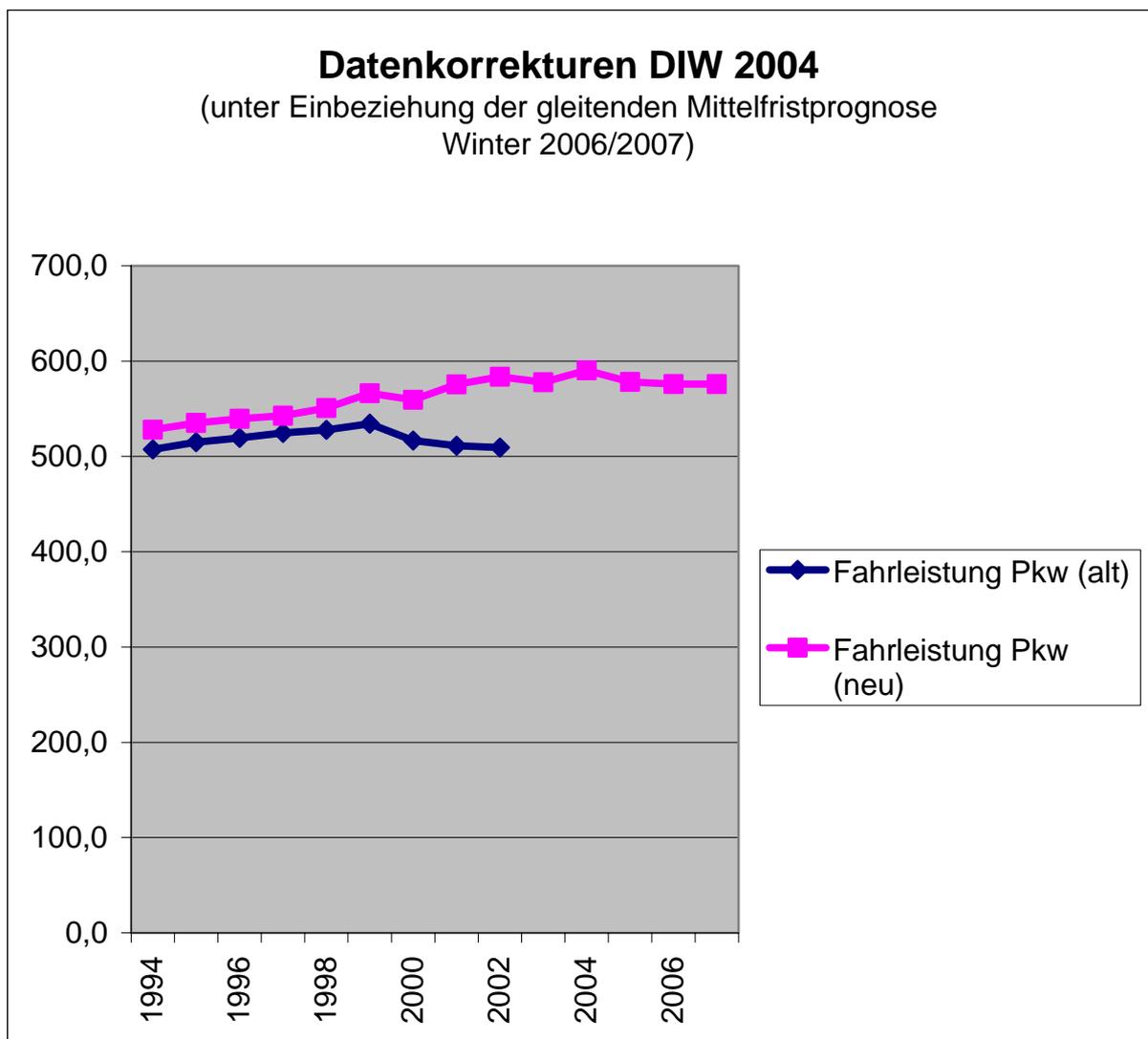


16. Bundesweiter Umwelt und Verkehrskongress (BUVKO), Arbeitsgruppe SA 3 Verkehrsentwicklung und Verkehrsprognosen des Straßenverkehrs

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) hat im Jahr 2004 seine bisherigen Berechnungen der Gesamtfahrleistungen (Fahrzeugkilometer) aller Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland (BRD)¹ nach oben korrigiert. Zuvor war vom gleichen Institut ein Verkehrsrückgang zwischen 2000 und 2004 um 10 % angenommen worden. Nun war wieder von einer leichten Erhöhung und einer Stagnation auf hohem Niveau die Rede.² Dies erschütterte nachhaltig das Vertrauen in solche Berechnungen.

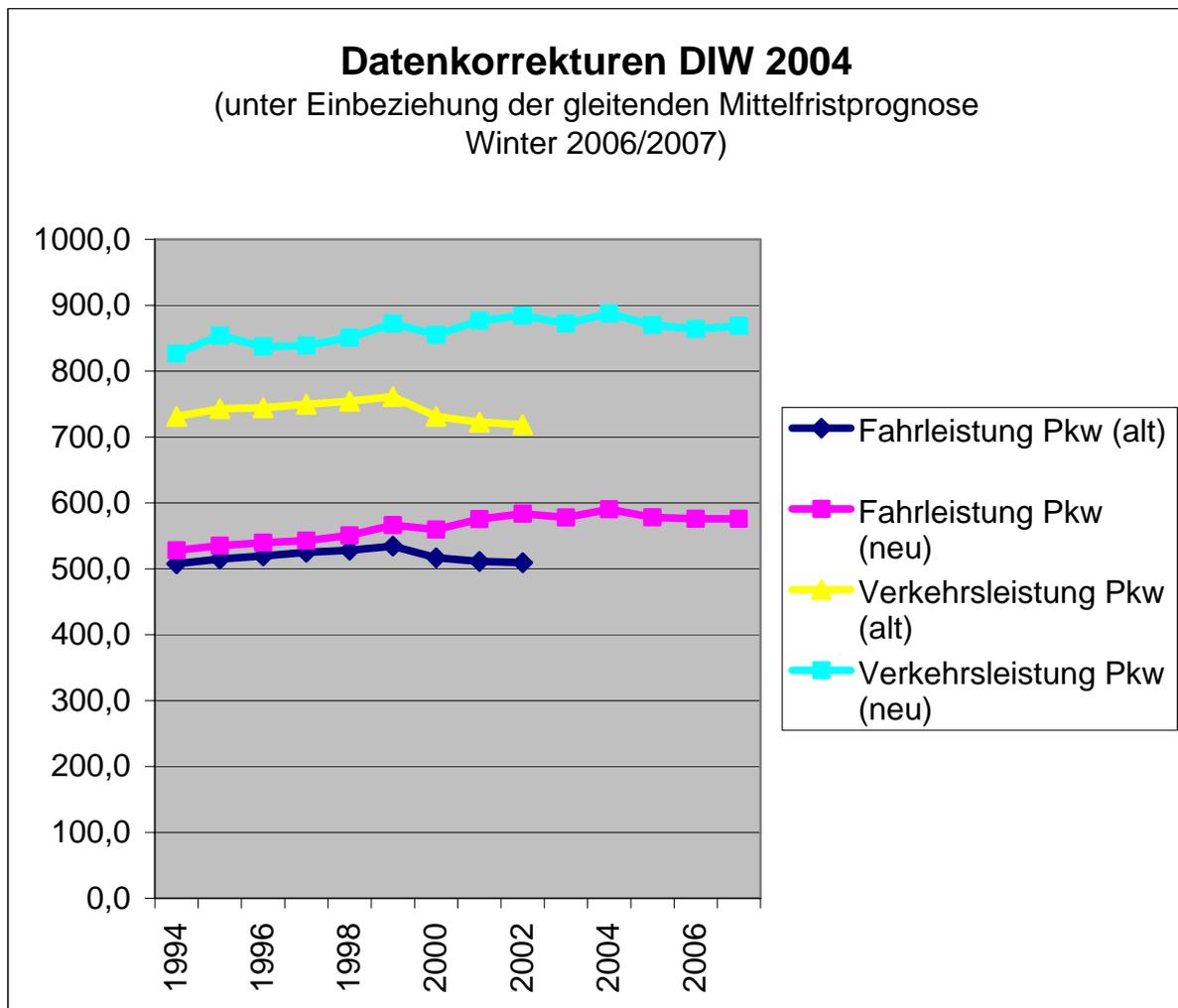


¹ Verkehr in Zahlen 2003/2004 (Hrsg. Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen) bearbeitet von Sabine Radke, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), 2003, S. 159.

² Wochenbericht des DIW Berlin 41/2004. Und Wochenbericht DIW Berlin 37/2005.

Begründet wurde dies mit einer bis 2004 andauernden Unterschätzung der Anzahl der Dieselfahrzeuge und der ungenügenden Berücksichtigung des Tanktourismus der deutschen Kfz-Nutzer in die angrenzenden Nachbarländer der BRD.³

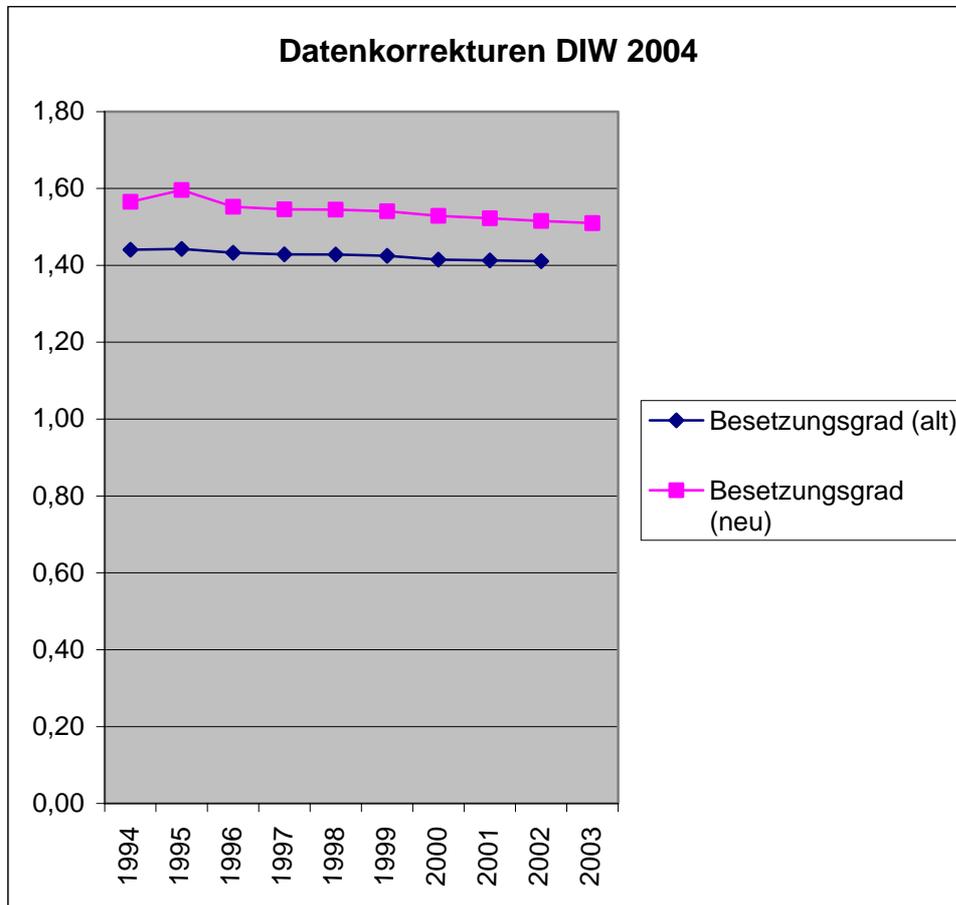
Bei den Verkehrsleistungen (Personenkilometern – Pkm) der Pkws ergaben sich sogar noch größere Korrekturen.⁴



³ Wochenbericht des DIW Berlin 41/2004. Wochenbericht DIW Berlin 37/2005, S. 3, bzw. Verkehr in Zahlen 2004/2005, S. 158f.

⁴ Verkehr in Zahlen 2004/2005, S. 217 und Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr - Mittelfristprognose Winter 2006/2007, BVU Beratergruppe Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DRL), Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), 2007. S. 46.

Dies entstand durch eine Korrektur des Besetzungsgrades der Pkws.⁵



Es ergeben sich Abweichungen von bis zu 10%. Vielleicht wurde der hohe Besetzungsgrad von weiblich chauffierten Pkws (bis zu 2,0, also bis zu 58% höher als bei Männern) besser berücksichtigt.⁶

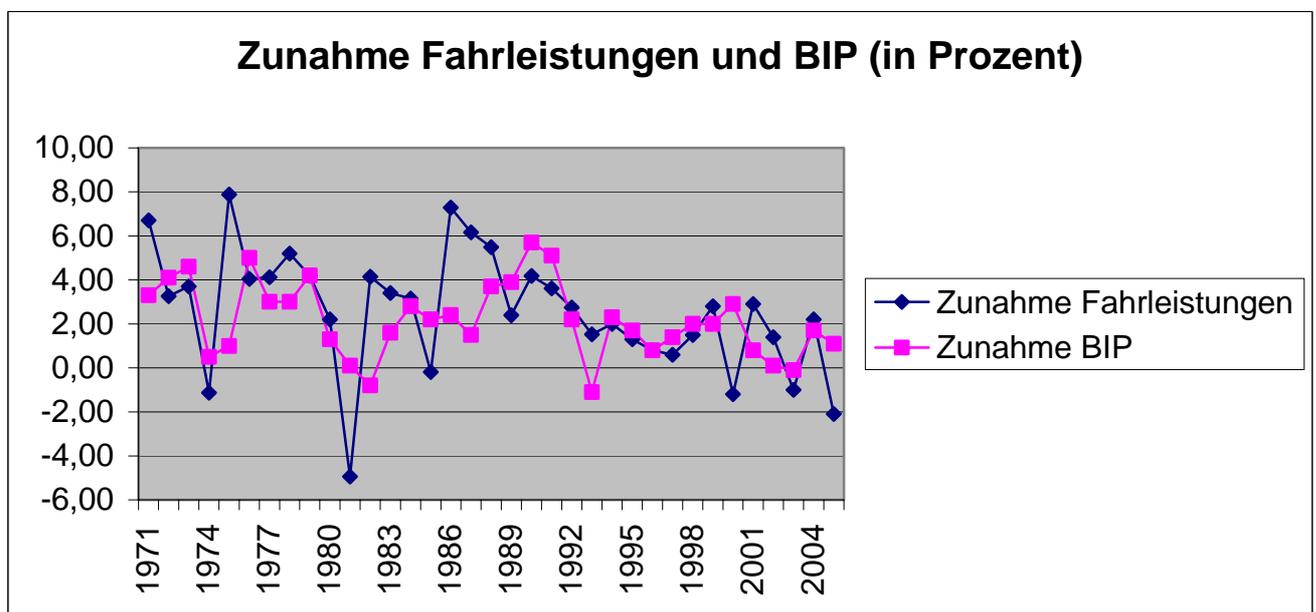
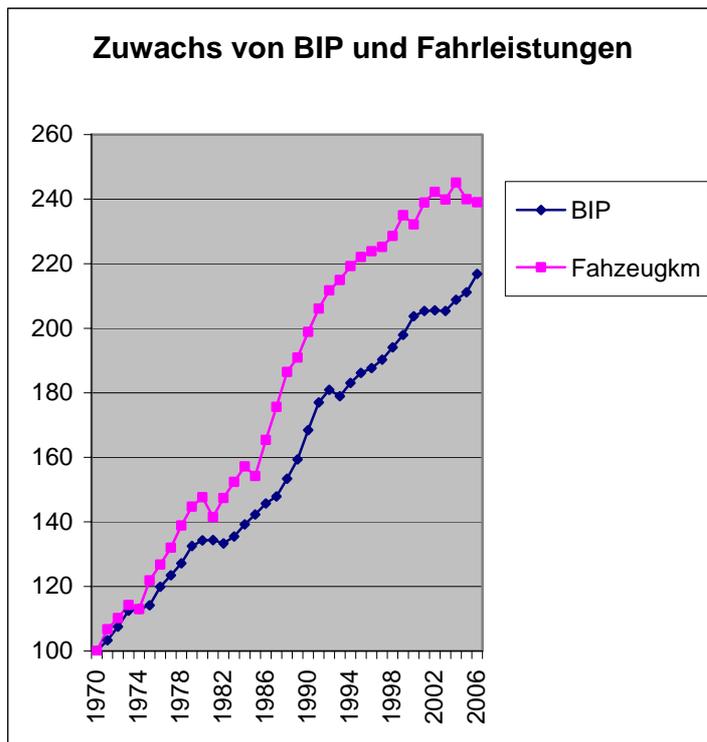
Frauen sind ja bekanntlich hauptsächlich die Chauffeure ihrer Kinder und deren Freunde.⁷

⁵ Eigene Berechnungen nach den Daten des DIW (Verkehr in Zahlen 2003/2004 und 2004/2005)

⁶ Das DIW stützt sich bei seiner Korrektur (Wochenbericht des DIW Berlin 41/2004, Anmerkung 3) auch auf Heinz Hautzinger et al.: Fahrleistungserhebung 2002. Untersuchung im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen. Entwurf des Schlussberichts. Heilbronn/Mannheim 2004.

⁷ Hautzinger et al.: Analyse von Änderungen des Mobilitätsverhaltens – insbesondere der Veränderung der Pkw-Fahrleistung – als Reaktion auf geänderte Kraftstoffpreise 2004, S. 131.

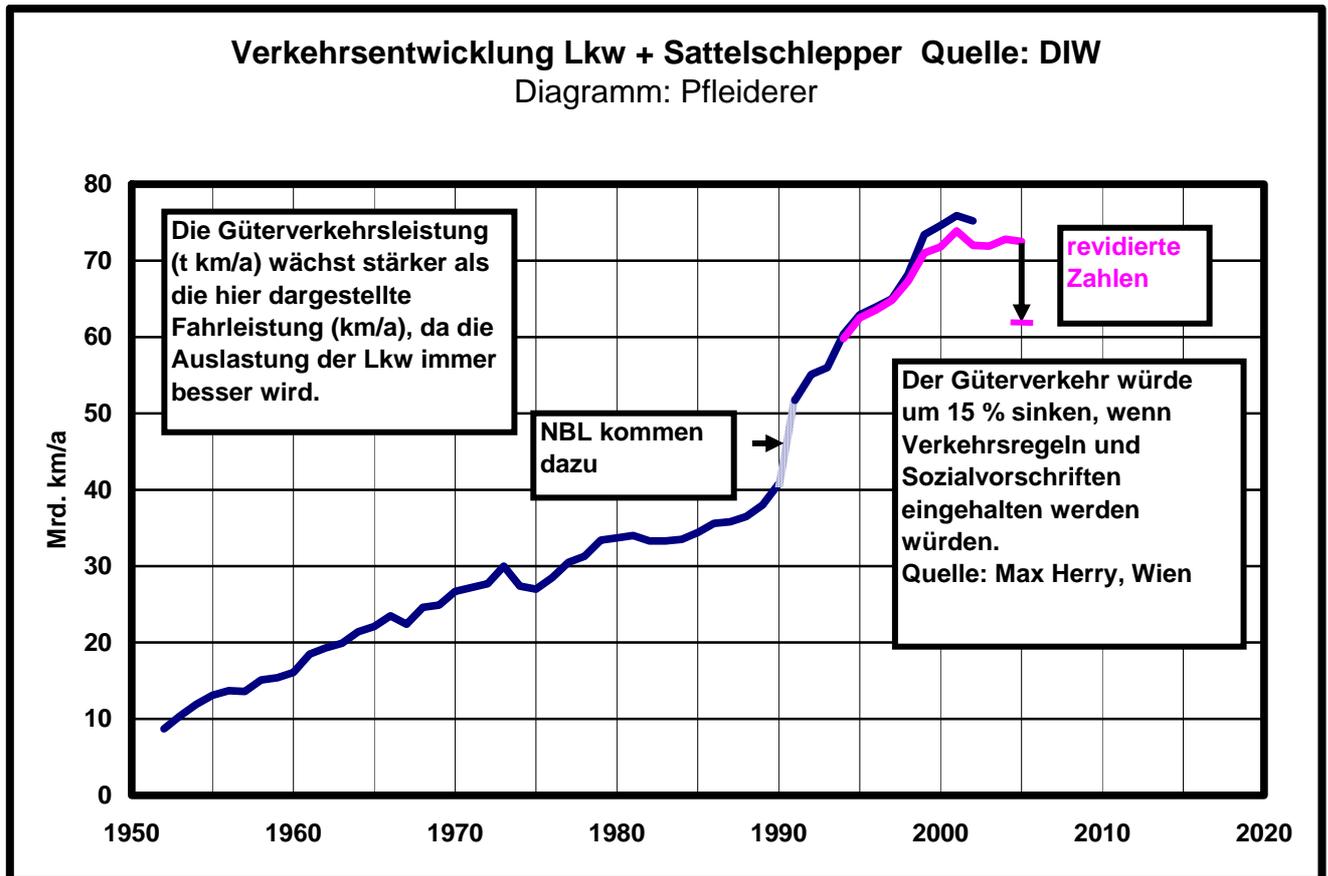
Der Zuwachs der Fahrleistungen und des Bruttoinlandsproduktes (BIP) entwickelte sich demnach⁸ wie folgt:



Eine Abkopplung der Fahrleistungen vom BIP ist nicht zu erkennen. Es zeigt sich vielmehr, dass die Steigerungen (und Minderungen) der Fahrleistungen in der Regel dem BIP vorangehen, also als Motor bzw. Bremse funktionieren. Gleichwohl ist insgesamt eine Stagnation des PKW-Verkehrs zu verzeichnen.

⁸ Eigene Berechnungen nach den Daten des DIW (Verkehr in Zahlen 2004/2005) und des Statistischen Bundesamtes, Wiesbaden.

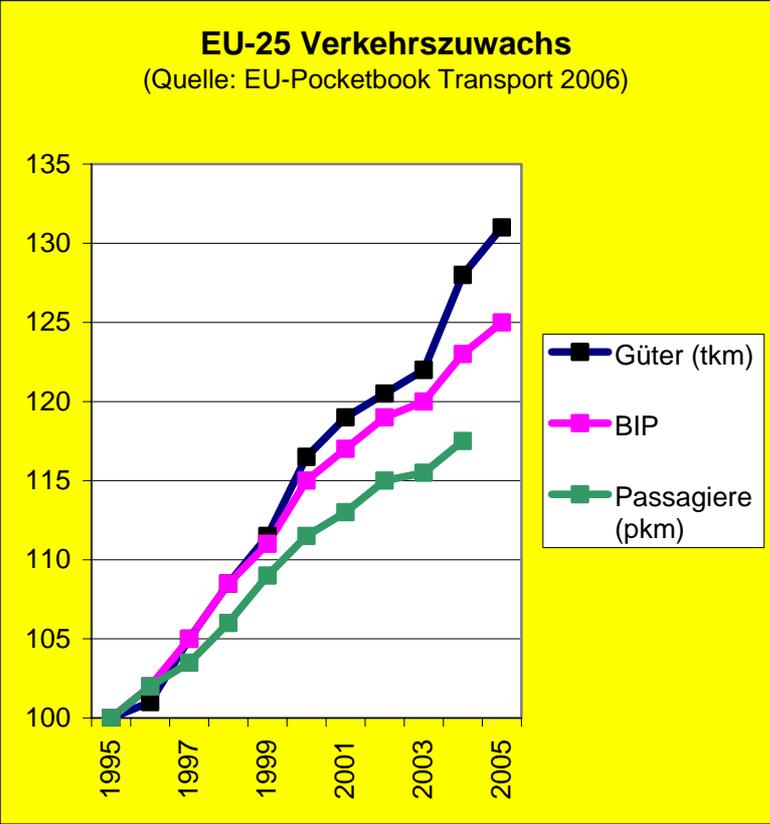
Bei den inländischen Lkws (plus Sattelschlepper) lassen die ebenfalls vom DIW korrigierten Fahrleistungen sogar einen leichten Rückgang erkennen.



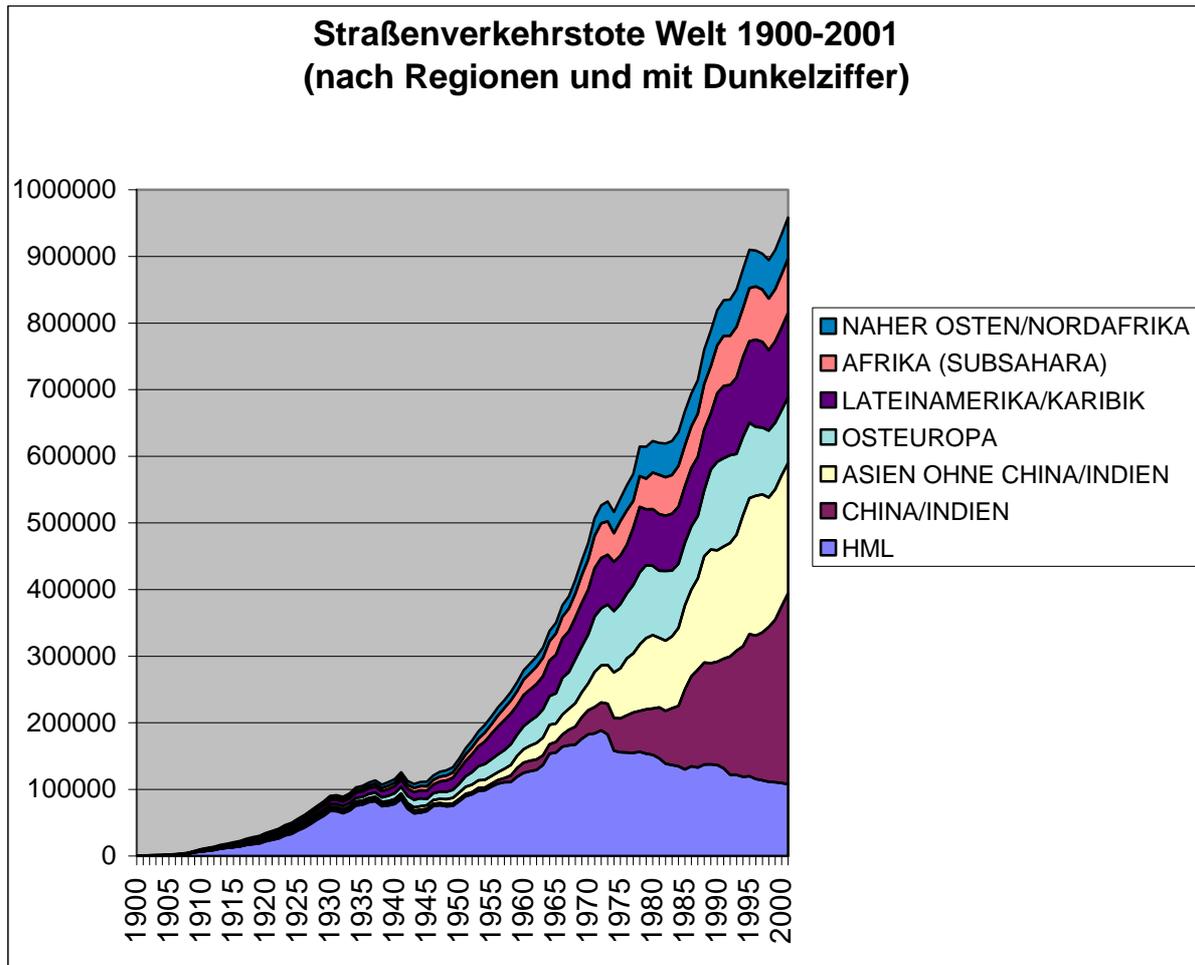
Die Verkehrsleistung der Lkws steigt dagegen trotzdem, wegen besserer Auslastung. Hinzu kommen auch noch die ausländischen Lkws, deren Fahr-, wie Verkehrsleistungen steigen.⁹

⁹ Mittelfristprognose Winter 2006/2007, S. 17.

Im EU-Bereich steigen die Verkehrsleistungen nach wie vor (die Fahrleistungen vermutlich nicht ganz so stark).



Weltweit steigt die Zahl der Kfz-Besitzer und damit die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr (MIV) nach wie vor gravierend an. Der Anstieg der Zahl der weltweiten Verkehrstoten resultiert daraus. Ein Wendepunkt bei den Opferzahlen ist vor dem Jahr 2030 nicht zu erwarten.¹⁰



¹⁰ Klaus Gietinger: Opfer der Motorisierung, in: Internationales Verkehrswesen 11/2006, S.530 – 534.

Induzierter Verkehr – Wer Straßen baut wird Verkehr ernten

Von Klaus Gietinger

Induzierter Verkehr wurde in früheren Bundesverkehrswegeplänen gelehnt. In dem von 2003 wird er nur marginal berücksichtigt. Vor allem der langfristig induzierte Verkehr führt zu Verkehrszuwächsen von 100% und mehr. Im Gutachten „Umwelt und Verkehr“ des Sachverständigenrates für Umweltfragen Aus dem Jahr 2005 heißt es:

„Zur Quantifizierung des induzierten Verkehrs liegen empirische Studien auf der Basis unterschiedlicher Schätzmodelle und Datenquellen vor (LITMAN, 2004; NOLAND und LEM, 2001). Dabei ist die empirische Evidenz für eine deutliche zusätzliche Auslastung von neu geschaffenen Kapazitäten durch induzierten Verkehr in der Literatur eindeutig.“¹

Zusätzliche Straßenkapazitäten werden also in erheblichem Maße durch induzierten Verkehr ausgelastet (siehe Tabelle).

Auslastung erweiterter Straßenkapazitäten durch induzierten Verkehr		
Quelle: LITMAN, 2004, S. 6		
	Kurzfristig	Langfristig
		3 Jahre und mehr
	(in Prozent)	(in Prozent)
Quelle:		
SACTRA (1994)		50–100
Goodwin (1996)	28-57	
JOHNSON und CERLA (1996)		60–90
HANSEN und HUANG (1997)		90
FULTON et al. (2000)	10–40	50–80
Marshall (2000)		76–85
Noland (2001)	20–50	70–100

Die Tabellenwerte belegen den großen Einfluss des induzierten Verkehrs auf das gesamte Verkehrswachstum.

„Empirische Schätzungen für Großbritannien gehen von einer Größenordnung zwischen 6 Prozent und 40 Prozent des gesamten jährlichen Wachstums der Fahrleistung durch den Ausbau der Straßeninfrastruktur aus (NOLAND und COWART, 2000; HEANUE, 1998). Dabei variiert der Umfang des induzierten Verkehrs mit den Ausgangsbedingungen der Straßenkapazitätserweiterung. Während Kapazitätserweiterungen bislang nur moderat ausgelasteter Straßen eher geringere Verkehrszuwächse induzieren, lassen Ausbau- und Neubauprojekte in urbanen Ballungsräumen mit hoher Verkehrsdichte aufgrund der hohen latenten Verkehrsnachfrage stärkere Reaktionen erwarten (LITMAN, 2004, S. 7).“²

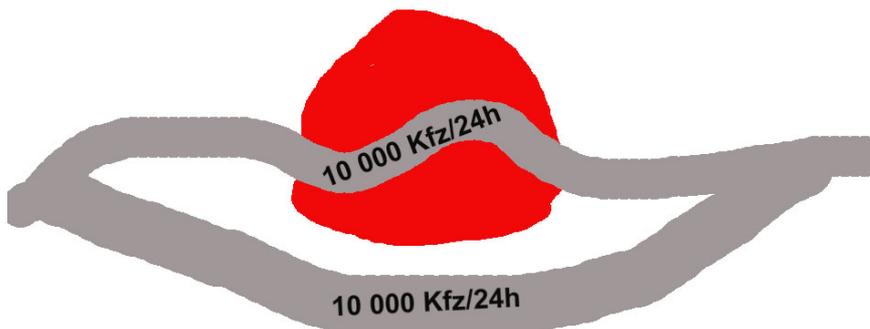
¹ Umwelt und Straßenverkehr Hohe Mobilität -Umweltverträglicher Verkehr, Sondergutachten, Juli 2005, S. 77.

² Ebenda, S. 78

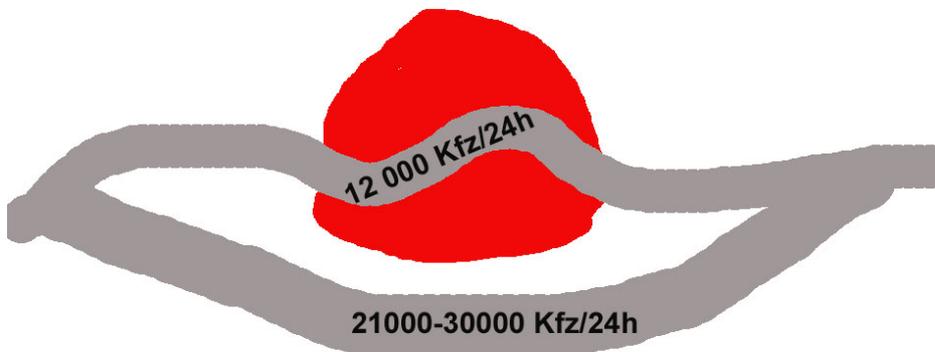
1. Ortsdurchfahrt vor Bau der Umgehungsstraße:



2. Ortsdurchfahrt kurz nach Bau der Umgehungsstraße:



3. Drei Jahre nach Bau der Umgehungsstraße
(Umgehungsstraße schon an der Kapazitätsgrenze):



Verkehrszunahme durch induzierten Verkehr in verdichteten Räumen nach Noland 2001.

Verkehrsentwicklung Pkw+Kombi Quelle: DIW

Diagramm: Pfeleiderer

