

### Die Zukunft bringt mehr Verkehr

- Starke Zunahmen bei Personen- und Güterverkehr
- Hauptlast des Verkehrs trägt die Straße
- Verlagerung auf andere Verkehrsträger kaum möglich
- Mittel für Straßenbau müssen erhöht werden

**ADAC**

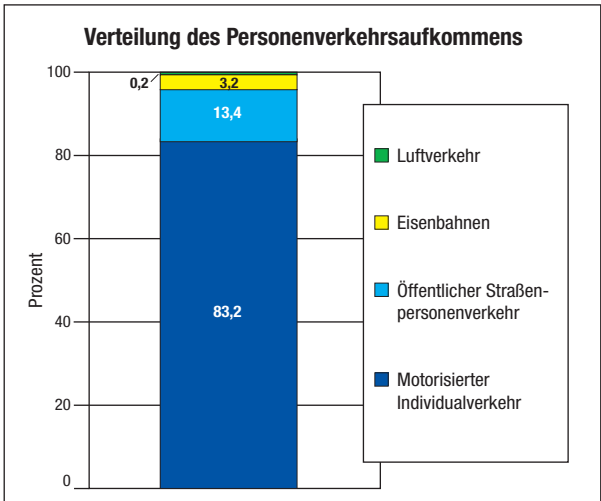
Besser drin. Besser dran.

Sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr werden in Zukunft wachsen. Vor allem auf der Straße erleben wir die stetige Zunahme der Mobilität hautnah, und das auf einem Straßennetz, das sich seit Bestehen der Republik nur unwesentlich vergrößert hat. Neue Prognosen der Bundesregierung zeigen, dass auch in den nächsten Jahren der Verkehr weiter zunimmt.

## Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger

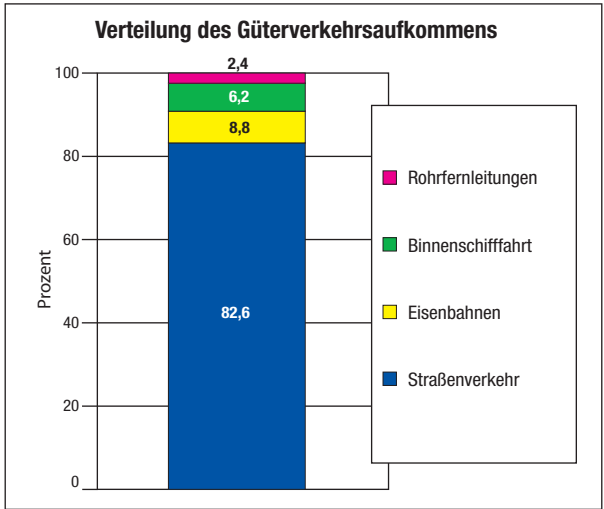
Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr trägt die Straße die Hauptlast. Dies trifft gleichermaßen für das Transportaufkommen wie für die Transportleistungen zu.

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) hat mit 83,2 Prozent den größten Anteil am Personenverkehrsaufkommen. Die Straße muss dazu noch den Hauptanteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (Busse, Trambahnen und Taxen) übernehmen.



Der Anteil der Eisenbahn (3,2 %) und des Luftverkehrs (0,2 %) am Personenverkehrsaufkommen ist demgegenüber sehr gering.

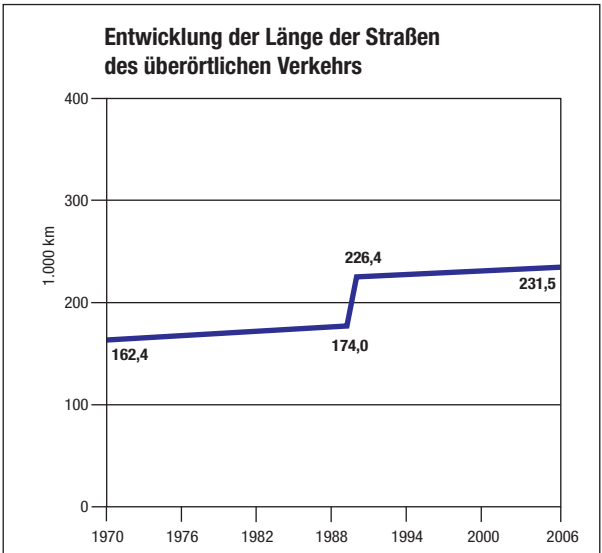
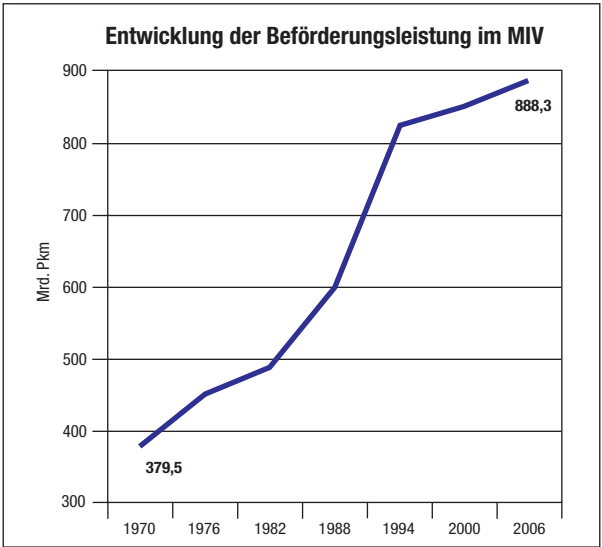
Ähnlich sind die Verteilungen beim Güterverkehr. Über 80 Prozent des Aufkommens im Güterverkehr trägt die Straße. Auf der Schiene (8,8 %), mit dem Binnenschiff (6,2 %) und mit Rohrfernleitungen (2,4 %) erfolgen die restlichen Transporte.



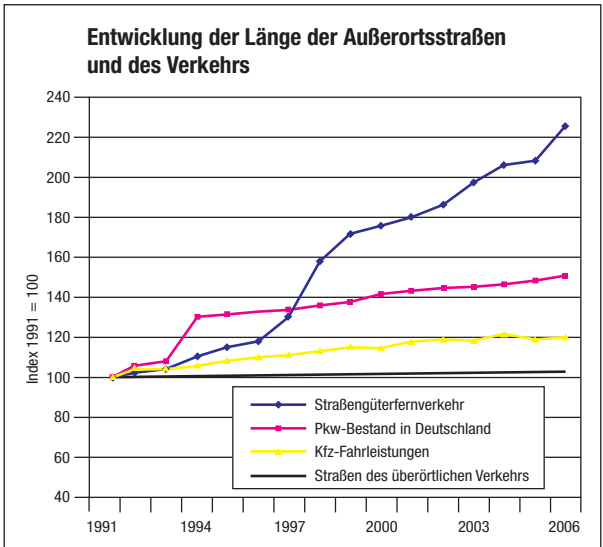
## Entwicklung der Verkehrsleistung bis heute

Vor allem der Motorisierte Individualverkehr (MIV) hat in Deutschland in der Vergangenheit extrem stark zugenommen. Betrug er in den „alten“ Bundesländern 1970 noch 379,5 Milliarden Personenkilometer, so stieg dieser Wert in Deutschland um mehr als 130 Prozent auf 888,3 Milliarden Personenkilometer im Jahr 2006.

Das Straßennetz wurde jedoch nicht bedarfsgerecht ausgebaut. Neue Straßen entstanden fast ausschließlich im Innerortsbereich als notwendige Erschließungswege in Wohn- oder Gewerbegebieten. Die in der Grafik dargestellte sprunghafte Verlängerung des Straßennetzes des überörtlichen Verkehrs von 1990 auf 1991 resultiert aus der Wiedervereinigung der beiden deutschen Teilstaaten. Dem folgten in weit geringerem und weit hinter dem Bedarf zurückbleibendem Ausmaß einige dringend notwendige Neubauten im Fernstraßennetz.



Im Prinzip haben wir heute eine Straßeninfrastruktur, die auf kaum veränderten Niveau die stark gewachsenen Verkehre verkraften muss.

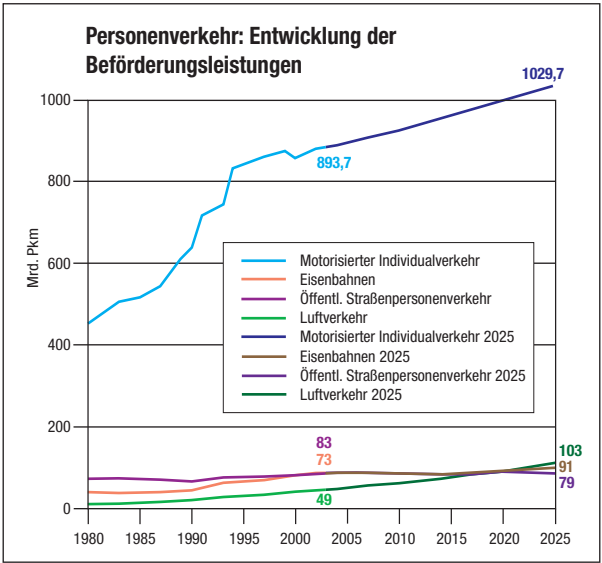


## Zukünftige Entwicklung des Verkehrs und Korrektur der bisherigen Prognosen

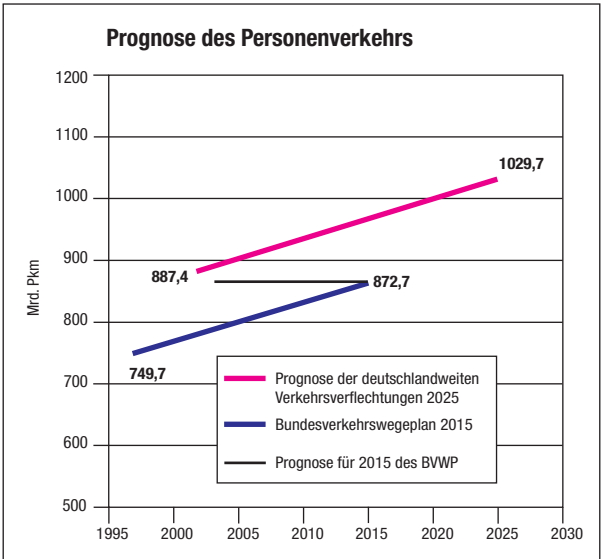
### Personenverkehr

Die dynamische Entwicklung im Personenverkehr ist noch nicht beendet. Insgesamt wird der Motorisierte Personenverkehr bis 2025 um weitere 19,4 Prozent zunehmen. Beim Motorisierten Individualverkehr rechnet das Bundesverkehrsministerium mit einer Steigerung um 16 Prozent.

Dabei muss die Straße bereits heute die im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) erst für das Jahr 2015 prognostizierten Transportleistungen verkraften. Der Ausgangswert der Verkehrsleistungen in der neuen Prognose des Verkehrsministeriums mit dem Prognosehorizont 2025 beträgt 887,4 Mrd. Personenkilometer für das Basisjahr 2004. Dieser Wert ist damit bereits deutlich höher als der Zielwert des Integrationsszenarios des aktuellen BVWP 2003, der erst im Jahr 2015 eine Verkehrsleistung in Höhe von 872,7 Milliarden Personenkilometer erwartet hätte.



Quelle: DIW; ITP/BVU



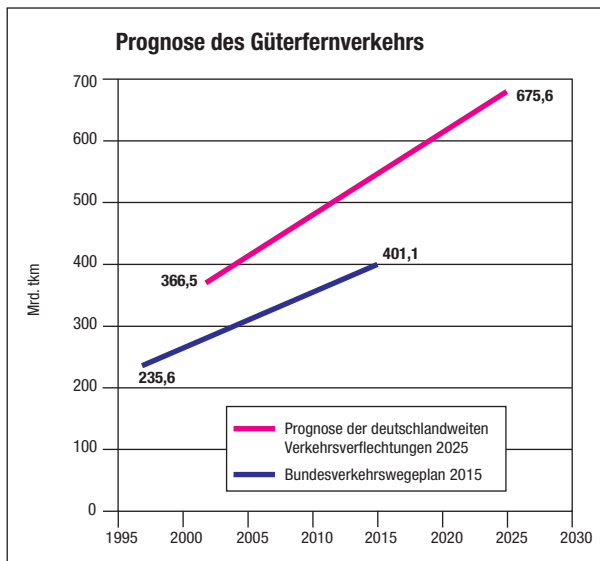
Quelle: BMVBS; ITP/BVU

Der Grund für diese starke Abweichung der prognostizierten Werte des BVWP von den heutigen Ist-Werten kommt durch die Korrektur der Fahrleistungswerte zustande, die im Jahr 2005 durchgeführt wurde. Berechnungen ergaben, dass die Leistungen im Motorisierten Individualverkehr über lange Jahre zu niedrig berechnet wurden.

Der Anteil der Straße an allen Personenverkehrsleistungen, der so genannte Modal Split, hat die im Bundesverkehrswegeplan 2015 prognostizierten 77,3 Prozent mit über 80 Prozent ebenso bereits weit übertroffen.

## Güterverkehr

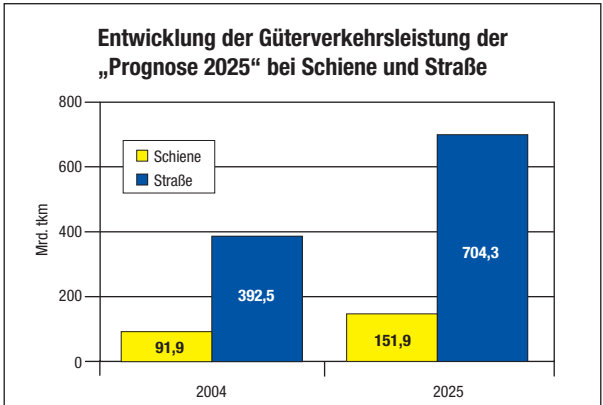
Ausgehend von 235,6 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) im Jahr 1997 erwarteten die vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen beauftragten Institute für 2015 im Integrationsszenario des BVWP 2003 eine Transportleistung von 401 Mrd. tkm im Güterfernverkehr. Bereits im Jahr 2006 wurde auch dieses Ziel mit 404 Mrd. tkm überschritten.



## Wie verläuft die Entwicklung bis 2025?

Im Güterverkehr werden noch deutlichere Zuwächse als im Personenverkehr erwartet. Insgesamt nehmen die Transportleistungen im Güterverkehr bis 2025 um 71 Prozent zu. Die Schiene wird mit 151,9 Mrd. tkm 64 Prozent mehr Gütertransporte gegenüber 2004 leisten. Der Leistungszuwachs der Straße im Fern- und Nahverkehr beträgt insgesamt 79 Prozent und erreicht über 704 Mrd. tkm. Im Güterfernverkehr wird auf der Straße sogar mit einem Plus von 84 Prozent gerechnet. Ursache ist die Stellung Deutschlands als Transportdrehscheibe im Zentrum einer weiter wachsenden europäischen Gemeinschaft. Grenzüberschreitender- und Durchgangsverkehr nehmen auf der Straße und der Schiene weit überdurchschnittlich zu.

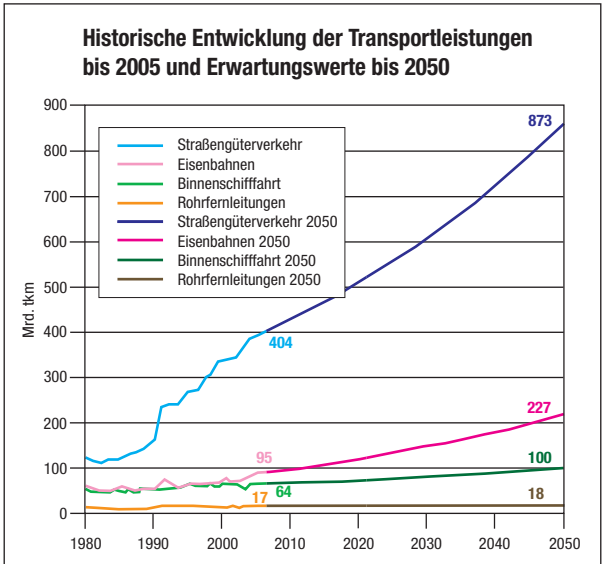
Die Binnenschifffahrt wird ihre Transportleistung im Vergleich zu den Verkehrsträgern Straße und Schiene nur geringfügig um 26 Prozent auf 80,2 Milliarden tkm ausbauen.



## Entwicklung bis 2050

Ausschließlich für den Güterverkehr ließ das Bundesverkehrsministerium eine weitere Prognose mit dem Zieljahr 2050 erstellen. Bezogen auf das Jahr 2005 werden darin Zunahmen der gesamten Güterverkehrsleistungen um bis zu 116 Prozent ermittelt. Entsprechend der anderen Vorhersagen wird auch hier verdeutlicht, dass es die Straße ist, die diese gewaltigen Zuwächse verkraften muss. Ihr Aufkommen steigt von 404 Mrd. tkm auf 873 Mrd. tkm. Die Schiene muss – gemessen an ihrer heutigen Transportleistung – noch stär-

kere prozentuale Leistungszunahmen tragen, allerdings von einem geringeren Ausgangswert in Höhe von heute 95 Milliarden tkm auf 227 Milliarden tkm im Jahr 2050.



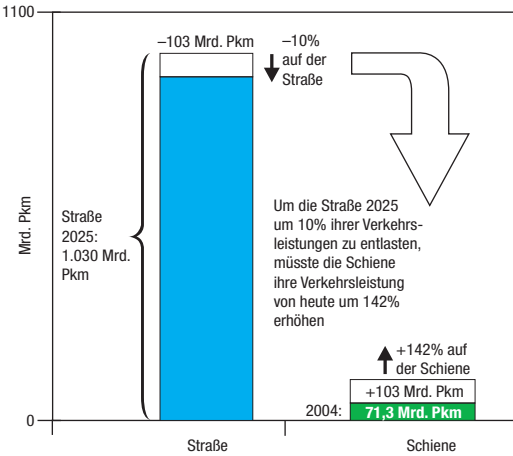
## Möglichkeiten der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene

Dass die Schiene einen Beitrag zur Entlastung der Straße leisten kann, muss in Frage gestellt werden. Angesichts der prognostizierten Leistungszunahmen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr dürfte die Schiene trotz großer Investitionen Schwierigkeiten haben, die an sie gestellten Erwartungen zu erfüllen.

Will sie die Straße im Jahr 2025 um nur zehn Prozent ihrer Verkehrsleistung im Personenverkehr entlasten, müsste sie ihre heutige Verkehrsleistung um 142 Prozent erhöhen.

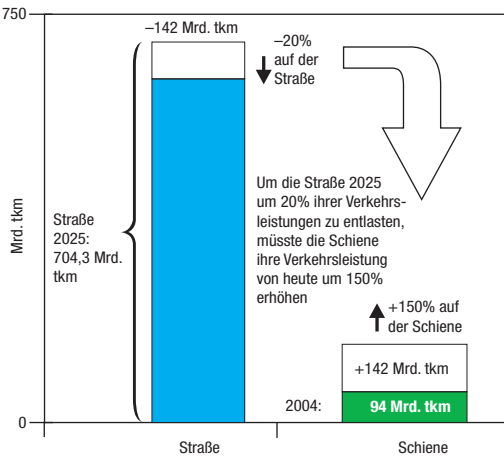
Ähnlich ist es bei einer Verlagerung der Transportleistungen im Güterverkehr. Zwanzig Prozent weniger auf der Straße bedeuten für die Schiene Zunahmen um 150 Prozent.

## Verlagerung von Personenverkehrsleistungen von der Straße auf die Schiene?



Quelle: DIW; ITP/BVU; eigene Berechnungen

## Verlagerung von Güterverkehrsleistungen von der Straße auf die Schiene?

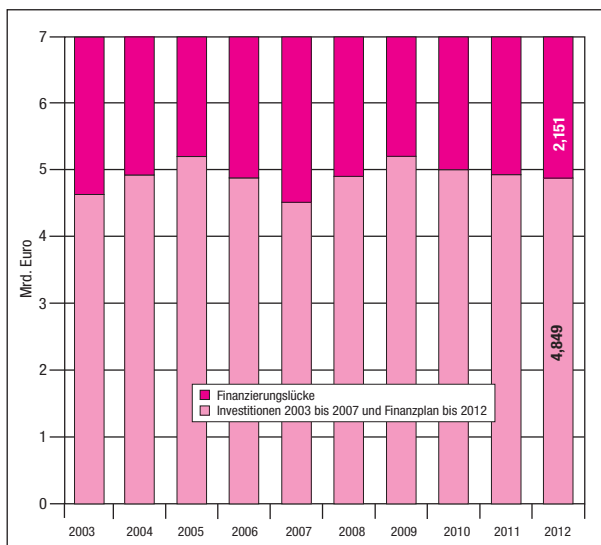


Quelle: DIW; ITP/BVU; eigene Berechnungen

## Finanzierung der Verkehrsträger

Die Straße trägt die Hauptlast der Verkehrszunahmen. Vor allem der Güterverkehr – insbesondere der Güterfernverkehr – konfrontiert uns mit gewaltigen Aufgaben.

Dabei sind bereits heute verschiedene Autobahnstrecken an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Dringend notwendig ist daher die Anpassung der finanziellen Mittel des Bundes zur Aufrechterhaltung einer funktionierenden Infrastruktur für den Fernverkehr. Dies ist bekanntermaßen eine Grundvoraussetzung für Investitionen in anderen Wirtschaftsbereichen und damit für die zukünftige Entwicklung unserer Volkswirtschaft. Die bestehende Finanzierungslücke beim Bundesfernstraßenbau muss geschlossen werden.



Quelle: BMVBS

Wenn Deutschland seine gute Position in der Liga der großen Industrieländer aufrechterhalten will, ist es unbedingt notwendig, das Straßennetz bedarfsgerecht auszubauen. Dazu benötigen wir jährlich einen Betrag von sieben Milliarden Euro. Verzögerungen heute bedingen umso größere Mitteleinsätze in der Zukunft.

## Fazit

- Auf der Straße wird der weitaus größte Teil des Personen- und Güterverkehrs befördert, und dies wird auch in Zukunft so bleiben. Die gewünschte „Entkoppelung“ des Verkehrs- vom Wirtschaftswachstum fand nicht statt, und es ist nicht absehbar, dass sich dies zukünftig ändert.
- Die Vorstellung, dass die Schiene einen deutlichen Beitrag zur Entlastung der Straße leisten könnte, bleibt eine Illusion. Schon allein die für die Zukunft prognostizierten Verkehrszunahmen bei der Schiene werden ihre Möglichkeiten auf das Äußerste herausfordern.
- Vor allem im Güterfernverkehr werden gemäß der Prognosen des Verkehrsministeriums die stärksten Zunahmen erwartet. Alleine der Zuwachs der Transportleistung auf der Straße bis 2025 ist mehr als das Dreifache der heutigen Beförderungsleistung der Eisenbahn. Der ADAC fordert daher die Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für den bedarfsgerechten Aus- und Neubau der Autobahnen.
- Die Entflechtung des Verkehrs auf der Straße muss durch den baldigen Ausbau des bestehenden Netzes erfolgen. Abschnitte mit hohem Schwerverkehrsanteil müssen dreistreifig in jeder Fahrtrichtung, höchstbelastete Abschnitte vierstreifig ausgebaut sein.
- Die Bauwirkung der bereitgestellten Mittel in gleicher Höhe nimmt wegen der Verteuerungen im Bausektor von Jahr zu Jahr ab. Der ADAC fordert daher seit langem eine Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft, die den Straßenbau unabhängig vom aktuellen Bundeshaushalt bedarfsgerecht gestalten soll.
- Die Verbesserung der Verkehrssicherheit muss auch angesichts der enormen Verkehrszuwächse ein zentrales Ziel bleiben.
- Trotz der starken Verkehrszunahmen werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgrund niedrigerer Verbrauchswerte insbesondere im Individualverkehr geringer werden. Durch die starken Zunahmen des Güterverkehrs werden diese Erfolge allerdings kompensiert. Auch hier müssen die Bemühungen nachhaltiger Entwicklungen fortgesetzt werden. Die Vermeidung von Staus dient der Entlastung der Umwelt von unnötigen Emissionen. Auch aus diesem Grund müssen Engstellen im Verkehrsnetz beseitigt werden.

## Impressum

ADAC e.V., Ressort Verkehr, Am Westpark 8, 81373 München

Fax (0 89) 76 76 45 67, E-Mail: [verkehr.team@adac.de](mailto:verkehr.team@adac.de)

[www.adac.de/verkehrs-experten](http://www.adac.de/verkehrs-experten)

Artikelnummer: 2830540

©2008 ADAC e.V., München