

## Verkehrspolitische Newsletter

Verkehrsprognose 2025

### Verkehr nimmt zu, Emissionen sinken

**Der Verkehr wird bis 2025 weiter deutlich zunehmen. Er wird vor allem auf der Straße spürbar ansteigen, während die CO<sub>2</sub>-Emissionen sinken. Das ist das Ergebnis einer im Auftrag des Verkehrsministeriums erstellten Prognose. Sie soll Grundlage für die künftige Infrastrukturpolitik sein. Denn ab 2009 sollen alle Projekte des Bundesverkehrswegeplans auf den Prüfstand.**

Die neue Prognose der Institute Intraplan Consult GmbH und BVU beschreibt die Verflechtungen der Verkehrsströme zwischen den 439 Kreisen in Deutschland und mit dem Ausland. Demnach wird Mobilität immer wichtiger.

Ausgehend von einem Bevölkerungsrückgang um ein Prozent und einem Anstieg des Fahrzeugbestandes um 13 Prozent wird im motorisierten **Personenverkehr** eine Zunahme der Fahrten um 7,1 Prozent erwartet. Die Verkehrsleistung, die auch die zurückgelegten Entfernungen berücksichtigt, soll um 19,4 Prozent ansteigen.

#### Entwicklung des motorisierten Personenverkehrs

Mrd. Pkm	2004	2025	2025 zu 2004	Anteil 2025
Pkw/ Zweirad	887	1.030	+16,0 %	79,0 %
Bus/ U-/Str.-Bahn	83	79	-4,8 %	6,0 %
Eisenbahn	73	91	+25,6 %	7,0 %
Flugzeug	49	103	+111,5 %	7,9 %
Gesamt	1.091	1.303	+19,4 %	100,0 %

Quelle: BVU, ITP

Mobilität nimmt vor allem in der Freizeit, im Urlaub und bei Geschäftsreisen zu. Pkw und Flugzeug übernehmen die größten Teile des Wachstums. Der Bus spürt sinkende Schülerzahlen.

Der **Güterverkehr** ist vor allem abhängig von der Entwicklung der Wirtschaft. Für sie wird in der Prognose eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts von 1,7 Prozent pro Jahr unterstellt. Prägend sind steigende Transportweiten und ein überproportionaler Anstieg des internationalen Verkehrs, auf den 2025 mehr als die Hälfte der Verkehrsleistungen entfallen. Die Tonnage soll im Fernverkehr um 48 Prozent ansteigen - unter Einschluss des Straßengüterverkehrs immer noch um 28 Prozent. Bei der Verkehrsleistung wird ein Plus von 74 Prozent im Fernbereich bzw. 71 Prozent gesamt erwartet.

#### Entwicklung des Güterverkehrs

80 Prozent des Zuwachses entfällt auf den Lkw-Fernverkehr. Straße und Schiene sind im Hafenhinterlandverkehr gefordert, dessen Containeraufkommen sich verdreifachen wird.

Mrd. tkm	2004	2025	2025 zu 2004	Anteil 2025
Lkw-Fernverkehr	367	676	+84 %	75,2 %
Lkw-Nahverkehr	26	29	+11 %	
Güterbahn	92	152	+65 %	16,2 %
Binnenschiff	64	80	+26 %	8,5 %
Gesamt	548	937	+71 %	100,0 %

Quelle: BVU, ITP

Für die Infrastrukturpolitik relevant sind auch die Aussagen zu **Fahrleistungen**. Insgesamt wird mit einem Anstieg um 17 Prozent gerechnet. Die Zuwachsraten erreichen beim Pkw 14 Prozent, bei Sattelzugmaschinen 40 Prozent und bei Lkw ab 3,5 t Gesamtgewicht 55 Prozent. Für den gesamten Straßenverkehr wird ein Rückgang der **CO<sub>2</sub>-Emissionen** um 22 Mio. t bzw. 11,2 Prozent erwartet.

Den Verkehr, der im laufenden **Bundesverkehrswegeplan** für 2015 erwartet wurde, hatte das Straßennetz laut Prognose nahezu vollständig schon 2004 zu bewältigen. Die Nachfrage kommt viel schneller und stärker auf die Verkehrswege zu, während die Infrastrukturpolitik in Rückstand gerät. Für den **Neu- und Ausbau der Fernstraßen** sind stark rückläufige Investitionen geplant (s. Grafik S. 2). Das kann nicht so bleiben.

Die Verkehrsprognose 2025 hat das BMVBS im Internet bereitgestellt:  
[http://www.bmvbs.de/Verkehr/Integrierte-Verkehrspolitik\\_3018/Verkehrsprognose-2025.htm](http://www.bmvbs.de/Verkehr/Integrierte-Verkehrspolitik_3018/Verkehrsprognose-2025.htm)

## Editorial



Dr. Peter Fischer

Präsident  
Pro Mobilität

Sehr geehrte Damen und Herren,

die neue Verkehrsprognose für 2025 unterstreicht, dass unsere Gesellschaft auch in den kommenden Jahrzehnten auf Mobilität setzt. Dafür braucht sie den Pkw, auch den Bus und ganz besonders den Lkw. Denn 80 Prozent des Güterverkehrswachstums wird die Straße zu schultern haben. Wer jetzt noch davon redet, nur die Schiene müsse ausgebaut werden, der geht an der Realität vorbei.

Klar ist für mich, die Wirtschaft braucht Schiene und Straße. Und beide brauchen einen viel schnelleren Ausbau der Strecken und Knoten für den Güterverkehr. Deshalb habe ich eine hohe Erwartung an den Masterplan Güterverkehr und Logistik. Es ist Zeit für ein politisches Bekenntnis zu mehr Investitionen für den Verkehr. Die Mittel müssen dorthin fließen, wo der Nutzen am größten ist, wo also umweltschädliche Staus vermieden und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Erhaltung muss ein weiterer Schwerpunkt sein, denn rechtzeitige Instandsetzung macht Grundsanierungen erst später notwendig. Das senkt die Kosten und verringert die Dauer stauanfälliger Baustellen. Davon profitieren alle.

Im Nachhaltigkeitsbericht der Bundesregierung wurde bisher immer noch auf die Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum gesetzt. Jetzt zeigt sich aber: Dieser Indikator ist falsch. Hier muss ein Neuanfang her. In Zeiten von Globalisierung und Arbeitsteilung werden wir wirtschaftliches Wachstum und mehr Beschäftigung nicht erreichen, wenn wir nicht auf mehr Mobilität setzen. Dagegen sind abnehmende CO<sub>2</sub>-Emissionen mit mehr Verkehr vereinbar, wie die Prognose zeigt. Daher ist die weitere Entkopplung von Verkehrsnachfrage und Umweltbelastungen für mich der richtige Weg und deshalb auch der richtige Indikator für nachhaltige Mobilität.

Ihr

Dr. Peter Fischer

## Deutlich mehr Schäden an Bundesstraßen

Der Zustand der Fahrbahnen auf Bundesstraßen ist deutlich schlechter geworden. Das geht aus dem Straßenbaubericht 2007 hervor, den die Bundesregierung soeben dem Parlament vorgelegt hat (Drucksache 16/7394). Bei den Autobahnen sieht es besser aus: Der Anteil der „leicht eingeschränkt gebrauchsfähigen Fahrbahnen“ ist zurückgegangen. Allerdings: Der Anteil der Strecken, die als dringend sanierungsbedürftig anzusehen und in den schlechtesten Zustandsklassen gelandet sind, hat sowohl bei den Autobahnen als auch bei den Bundesstraßen steigende Tendenz.

Bei den Brücken entsprachen die Zustandsnoten Ende 2006 denen des Vorjahres. Rund 15 Prozent der Flächen müssen kurzfristig saniert werden. Bei weiteren 30 Prozent ist dies mittelfristig erforderlich. Der Bund hatte 2006 die Erhaltungsinvestitionen für Fernstraßen um 250 Mio. Euro verstärkt.

Zustandsklassen der Fahrbahnen				
	BAB		Bundesstraßen	
in %	2005/06	2002	2003/04	2000
Zk 1,00 – 1,49	51,1	79,5	26,4	68,6
Zk 1,50 – 3,49	29,3		32,2	
Zk 3,50 – 4,49	10,9	16,2	17,9	23,1
Zk 4,50 – 5,00	8,7	4,3	23,5	8,3
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Zustandsklasse 1,00 – 1,49 sowie 1,50 – 3,49 = voll gebrauchsfähig				
Zustandsklasse 3,50 – 4,49 = leicht eingeschränkt gebrauchsfähig				
Zustandsklasse 4,50 – 5,00 eingeschränkt gebrauchsfähig				
Quelle: BMVBS				

Straßenbaubericht 2007: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/073/1607394.pdf>

Eckdaten zum Fernstraßenetat 2008: <http://www.promobilitaet.de/themen/index.html>

## Lkw-Maut: Gutachten zu Wegekosten der Fernstraßen

### Viele Fragen noch offen

Die Höhe der Lkw-Maut auf Autobahnen darf die bei der Nutzung entstehenden Infrastrukturkosten nicht überschreiten. Das ist nicht nur fair, sondern durch EU-Recht auch so vorgegeben. Jetzt hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Wegekosten durch ein Gutachten überprüfen lassen. Im Mai will die Bundesregierung neue Mautsätze vorschlagen.

Die Materie ist trocken und doch für die Wirtschaft relevant, denn schnell können neue Kostenbelastungen von mehreren Hundert Millionen Euro zusammen kommen. Das neue Gutachten wirft im Vergleich zur letzten Berechnung von 2002 viele Fragen auf: So zum Beispiel, warum kalkulatorische Zinssätze ab 2010 und auch die Grundstückswerte höher als bisher angesetzt werden? Schwer wiegend ist die Anhebung der Planungskosten. Grobe Schätzungen für den Neubau wurden auf das gesamte Netz übertragen und mit 1,2 Milliarden Euro jährlich bewertet. Doch die Autobahnen stammen überwiegend aus den 70er Jahren und müssten sich heute zu wesentlich geringeren Planungskosten erhalten und ausbauen lassen.

Das Gutachten kommt im Vergleich zur Berechnung von 2002 zu einem Anstieg der Wegekosten von Autobahnen um 1,5 Milliarden Euro. Das ergibt sich nur, weil Planungskosten und Grundstücke deutlich höher angesetzt wurden. Bei exakt gleicher Vorgehensweise würden die Wegekosten sinken. Eine Weiterentwicklung der Kostenberechnung ist nicht generell abzulehnen, sie muss aber plausibel und gut begründet sein. Das BMVBS sollte alle Zweifel ausräumen und für Transparenz sorgen.

## Auftragsverwaltung Fernstraßen in Föderalismuskommission

### Gutachten sieht Reformbedarf

Die Föderalismuskommission hat in ihrer Klausurtagung im Dezember drei Arbeitsgruppen eingesetzt, die sich mit der Entflechtung der Verwaltungsbeziehungen zwischen Bund und Ländern befassen sollen. Eine widmet sich u.a. der Reform der Fernstraßenverwaltung. Diese wird von den Ländern im Auftrag des Bundes wahrgenommen. Dabei geht es zum einen um die Frage, ob heutige Bundesstraßen mit geringer Bedeutung für den Fernverkehr von den Ländern übernommen werden. Zum anderen ist zu prüfen, ob durch die Bündelung von Finanz- und Verantwortungen in einer Hand Kosten sinken und Mittel effizienter genutzt würden. Vorschläge dazu macht ein Gutachten der Universität Münster und der KCW GmbH, im Auftrag des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, von Pro Mobilität und weiterer Partner. Die heutigen Strukturen könnten durch Anreize besser werden.

<http://www.promobilitaet.de/downloads/Gutachen-Fernstrassenverwaltung.pdf>

### Pro Mobilität zum Masterplan

Pro Mobilität hat in einer Stellungnahme an die Bundesregierung seine Erwartungen und Vorschläge zum Masterplan Güterverkehr und Logistik dargestellt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird seinen Entwurf im März vorlegen. Die Stellungnahme von Pro Mobilität finden Sie hier: <http://www.promobilitaet.de>

### CDU-Parteitag zu Fernstraßen

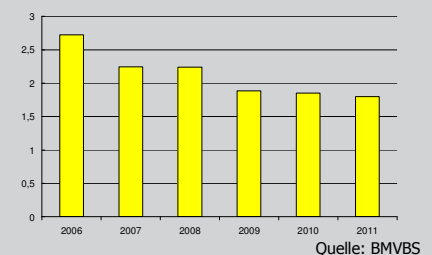
Der 21. Bundesparteitag der CDU hat sich am 3./4. Dezember 2007 für zusätzliche Investitionen in Fernstraßen von mindestens einer Milliarde Euro ausgesprochen. Der Landesverband Baden-Württemberg hatte den Antrag eingebracht. Der Beschluss D 12 bekennt sich auch zum Prinzip „Straße finanziert Straße“ und zur Kreditfähigkeit für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes. <http://www.cdu.de/doc/pdfc/071204-d-beschluesse.pdf>

### Verkehrssicherheit 2007

Das Statistische Bundesamt rechnet für 2007 mit 5.070 Getöteten im Straßenverkehr. Das entspricht ungefähr dem Vorjahr (5.091). Die starken Rückgänge der Vorjahre haben sich somit nicht fortgesetzt. Bei jungen Pkw-Fahrern und bei Motorradfahrern nahmen die Zahlen der Unfallopfer deutlich zu. Es werde schwieriger, so die Behörde, das EU-Ziel zu erreichen, in diesem Jahrzehnt die Zahl der Getöteten zu halbieren. <http://www.destatis.de> ; <http://www.bast.de>

### Neu- und Ausbau Fernstraßen

Mittel für Bedarfsplanmaßnahmen in Mrd. €



### Veranstaltungen/Termine

13.-15. Februar „XIV. Deutsche Asphalttage 2008“ in Berchtesgaden. <http://www.air-asphalt.de/>

28. Februar „Lkw-Parken in Deutschland – Lösungswege für zusätzlichen Parkraum“ in Frankfurt (ADAC e.V., Autobahn Tank & Rast Holding GmbH, VEDA e.V.)

12.-13. März „Deutsche Pflastertage“ in Fulda. <http://www.zdb.de>

12.-14. März „8. Betriebswirtschaftliches Symposium Bau“ in Weimar. <http://www.symposium-bau.de>