

VERKEHRSVERBAND WESTFALEN-MITTE e. V.

Aufgabe: Förderung der Verkehrsinteressen im westfälischen Raum an Lippe und Ruhr mit seinen Einzugsbereichen

Verkehrsverband Westfalen-Mitte e. V. · 46 Dortmund · Postfach 871

Herrn
Erich Kröhen, MdL
Schöltges Hof 59

4330 Mülheim a. d. Ruhr

Märkische Straße 120
(im Hause der IHK)
Fernsprecher 5417 274
Fernschreiber 0822130



Dortmund, 22. Juni 1987
we-wb

Verkehrsentwicklung

Sehr geehrter Herr Kröhen,

in der verkehrspolitischen Diskussion und bei der Erörterung einzelner Infrastrukturvorhaben wird häufiger die Auffassung vertreten, daß ein weiterer Ausbau des Verkehrsnetzes allein schon deshalb überflüssig sei, weil die Verkehrsnachfrage nicht weiter steige. Die abnehmende Bevölkerungszahl, so die Argumentation, führe zwangsläufig schon kurzfristig auch zu einem geringeren Verkehrsaufkommen, so daß für kapazitätserweiternde Verkehrsanlagen insbesondere im Straßenbereich angesichts des erreichten Ausbaustandes kein Bedarf mehr sei. Der dem Landtag zur Beratung vorliegende Landesstraßenbedarfsplan fußt offenbar auf ähnlichen Annahmen.

Diese Auffassung wird aber weder von der aktuellen Entwicklung des Verkehrsaufkommens noch von den absehbaren Trends bestätigt. Vielmehr kann nach allen Prognosen davon ausgegangen werden, daß der Verkehr und insbesondere der Straßenverkehr auch auf längere Sicht noch beträchtliche Zuwächse aufweisen wird, denen durch Ausweitung des Verkehrsnetzes entsprochen werden muß. In einem "Memorandum zu Fragen der Verkehrsentwicklung und des Investitionsbedarfs im Verkehr" hat unser Verband die diesbezüglich feststellbaren Tatsachen und Entwicklungstendenzen zusammengestellt. Er will damit einen Beitrag zur Versachlichung der Diskussion um den Bedarf an weiteren Infrastrukturinvestitionen leisten.

...

1209/2

-2-

Wir erlauben uns, Ihnen als Mitglied des Landtags-Verkehrsausschusses dieses Memorandum zu übermitteln, und verbinden dies mit der Bitte, im Rahmen Ihrer Arbeit und insbesondere auch bei den Beratungen über den neuen Landesstraßenbedarfsplan die notwendigen Konsequenzen aus den aufgezeigten Entwicklungstendenzen zu ziehen und sich für eine weitere Verbesserung des Verkehrsnetzes auch aus Gründen des quantitativen Bedarfs einzusetzen. Die Errichtung eines Verkehrsnetzes, das Mobilitäts- und Transportbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft entspricht, bleibt ein Ziel, das zu erreichen auch weiterhin erheblicher Anstrengungen bedarf.

Mit freundlichen Grüßen



Hans Hartwig
Vorsitzender

Anlage

VERKEHRSVERBAND WESTFALEN-MITTE e. V.

Aufgabe: Förderung der Verkehrsinteressen im westfälischen Raum an Lippe und Ruhr mit seinen Einzugsbereichen

Memorandum

zu Fragen der Verkehrsentwicklung und des Investitionsbedarfs im Verkehr

In der verkehrspolitischen Diskussion und bei der Erörterung einzelner Infrastrukturvorhaben wird häufiger geltend gemacht, daß ein weiterer Ausbau des Verkehrs- und insbesondere des Straßennetzes allein schon deshalb überflüssig sei, weil die Verkehrsnachfrage nicht weiter steige. Die absehbare demographische Entwicklung mit einer bereits seit Jahren abnehmenden Bevölkerungszahl in der Bundesrepublik Deutschland führe zwangsläufig schon kurzfristig auch zu einem geringeren Verkehrsaufkommen. Neue kapazitätserweiternde Verkehrsanlagen - insbesondere im Straßenbereich - seien deshalb auch aus dem Gesichtspunkt der Bedarfsgerechtigkeit heraus nicht länger notwendig.

Der Verkehrsverband Westfalen-Mitte e. V. tritt dieser Auffassung mit allem Nachdruck entgegen. Er warnt davor, derartige Überlegungen zur Grundlage aktuell notwendiger Ausbauentscheidungen im Verkehrsnetz zu machen oder gar negative Konsequenzen in der Finanzausstattung des Verkehrsetats zu ziehen. Vielmehr hält der Verband eine Verstärkung der Verkehrsinvestitionen der öffentlichen Hände (Bund, Länder, Kreise, Städte und Gemeinden) für erforderlich, wenn das Netz dem tatsächlichen und absehbaren Bedarf im notwendigen Umfang entsprechen soll.

Zur Begründung weist der Verband auf folgende Tatsachen und Entwicklungen hin:

1. Die der Bundesverkehrswegeplanung 1985 zugrundeliegenden Prognosen bis zum Jahr 2000 zeigen sowohl in der oberen - optimistischen - als auch in der unteren - pessimistischen - Variante einen weiteren Anstieg der Verkehrsleistung. Sowohl im Personen- wie im Güterverkehr wird dieser Anstieg in erster Linie vom Straßenverkehr getragen, der auch aktuell von besonderer Dynamik gekennzeichnet ist: Obwohl selbst die untere Prognosevariante bei ihrer Veröffentlichung 1983 vielfach als gerade hinsichtlich des Straßenverkehrs zu optimistisch kritisiert wurde,

...

- hat die Personenverkehrsleistung im Individualverkehr auf der Straße bereits 1985 den Wert überschritten, der in dieser Variante für das Jahr 2000 prognostiziert wurde;
- hat die im Straßengüterfernverkehr erbrachte Leistung zwischen dem Basisjahr 1980 und 1986 um rund 70 % des Wertes zugenommen, der in der unteren Variante als Gesamtzuwachs für das Jahr 2000 vorhergesagt wurde.

Damit wird nicht nur die obere Prognose zunehmend wahrscheinlich; speziell im Bereich des Straßenverkehrs ist sie möglicherweise sogar noch zu gering ausgefallen.

2. Dies gilt nicht zuletzt auch deshalb, weil eine grundsätzliche Umkehr der gegenwärtig zu beobachtenden Entwicklung in den 90er Jahren nicht erwartet werden kann.
 - Allen vorliegenden Prognosen zufolge wird der Pkw-Bestand bis zum Jahr 2000 auf rund 30,7 Millionen Fahrzeuge steigen und damit um rund 19 % höher liegen als im Jahr der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 1985. Dabei wird die Motorisierung vor allem in den Bevölkerungsgruppen zunehmen, die heute noch zu einem geringeren Teil über einen Pkw verfügen (Frauen, ältere Mitbürger, Ausländer). Daneben wird sich insbesondere im ländlichen Raum der Trend zum Zweitwagen fortsetzen.
 - Unter realistischen Annahmen über die siedlungsstrukturelle Entwicklung wird sich die durchschnittliche Fahrleistung je Fahrzeug in den kommenden Jahren möglicherweise noch leicht erhöhen, mindestens jedoch konstant bleiben, so daß die Gesamtfahrleistung im gleichen Umfang wie der Fahrzeugbestand wachsen wird. Dabei ist auch die Anfang der 80er Jahre getätigte Erfahrung berücksichtigt, daß von begrenzten Preisänderungen beim Kraftstoff keine restriktiven Einflüsse auf die Fahrleistungen ausgehen.
3. Auch im Güterverkehr auf der Straße sind weitere Zuwächse zu erwarten. Vom wirtschaftsstrukturell bedingten Bedeutungsrückgang der Massengüter wird der

Straßengüterfernverkehr weniger stark tangiert; dagegen ist er im künftig an Bedeutung gewinnenden Bereich hochwertiger Halb- und Fertigfabrikate bereits heute stark vertreten. Auch die zu erwartende Ausweitung des internationalen Warenaustausches wird besonders dem Lkw zugute kommen. Schließlich wird auch die angestrebte Liberalisierung des europäischen Straßengüterverkehrs eine Zunahme des Lkw-Verkehrs auslösen.

4. Von einem solchermaßen begründet zu erwartenden weiteren Anstieg des Straßenverkehrs ist auch unter Berücksichtigung von Substitutionseffekten durch den Einsatz konkurrierender Verkehrsträger auszugehen. Abgesehen davon, daß die Prognosen bereits Marktanteilsverschiebungen durch Angebotsverbesserungen der anderen Verkehrsträger berücksichtigen, darf der Umfang der bestehenden Substitutionsmöglichkeiten nicht überschätzt werden. Von Angebotsverbesserungen bei alternativen Verkehrsträgern, die nichtsdestoweniger sinnvoll und notwendig sind, geht eine nennenswerte Reduzierung des erwarteten Wachstums im Straßenverkehr nicht aus. Dirigistische Maßnahmen dagegen, deren Effekt naturgemäß höher wäre, stellen regelmäßig erhebliche Eingriffe in die vorhandenen Mobilitätsanforderungen von Bevölkerung und Wirtschaft dar und sind deshalb gerade auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht abzulehnen.
5. Insgesamt zeigen die vorliegenden Prognosen bis zur Jahrtausendwende damit insbesondere im Straßenverkehr einen weiteren deutlichen Anstieg, der sich zwar allmählich abflachen wird, aber auch in den 90er Jahren noch beträchtlich sein wird. Auch erste Prognoseansätze für die Zeit nach der Jahrtausendwende lassen eine abrupte Trendumkehr nicht erkennen. Zwar wird der weitere Anstieg von Motorisierung und Mobilität die Auswirkungen des Bevölkerungsrückganges immer weniger kompensieren können, so daß der Pkw-Bestand und auch die Fahrleistung um das Jahr 2005 ihren Höchststand erreicht haben könnten. Trotz dann folgenden Rückgangs werden aber beide Kenngrößen im Jahre 2010 deutlich höher liegen als heute.
6. Das vorhandene Verkehrsnetz, insbesondere das Straßennetz, ist zur Aufnahme dieses erhöhten Verkehrsaufkommens nicht in der Lage. Auch wenn die unterschiedliche Entwicklung bei den einzelnen Fahrzwecken eher zu einer zeitlich

...

gleichmäßigeren Verteilung des Verkehrs führen wird und technologische Neuerungen wie Informations- und Leitsysteme einen besseren Verkehrsfluß bewirken können, bleibt - neben der Notwendigkeit einer Qualitätsverbesserung im Netz - ein kapazitätserweiternder Straßenneubau dringend erforderlich. Die hierfür im Bundesverkehrswegeplan zur Verfügung stehenden Mittel reichen auf der Basis heutiger Erkenntnisse über die weitere Verkehrsentwicklung nicht aus, zumal der ohnehin steigende Ersatzbedarf beispielsweise durch die Entscheidung für höhere zulässige Achslasten noch weiter zu Lasten der Neubaumittel zunehmen wird. Eine drastische Reduzierung der Finanzmittel, wie sie im Landesstraßenbedarfsplan für Nordrhein-Westfalen vorgesehen ist, wird dieser Entwicklung schon gar nicht gerecht.

7. Für notwendige höhere Straßenbauinvestitionen ist eine bessere Finanzausstattung des Verkehrsbereiches unerlässlich. Umschichtungen von anderen Verkehrsträgern sind dagegen ungeeignet, weil auch hier verstärkte Investitionen zur Hebung der Wettbewerbsfähigkeit und damit als Grundlage für eine wenigstens begrenzte Substitution von Straßenverkehr ebenfalls dringend erforderlich sind.

Der Verkehrsverband Westfalen-Mitte e. V. appelliert an die verantwortlichen Entscheidungsträger in Bund, Land und Kommunen, aus den aufgezeigten Entwicklungstendenzen die notwendigen Konsequenzen zu ziehen und in den Bemühungen um eine Verbesserung des Verkehrsnetzes auch aus Gründen des quantitativen Bedarfs nicht nachzulassen. Eine wirksame Trendwende, die einen weiteren Ausbau des Verkehrs- und insbesondere des Straßennetzes überflüssig machen würde, ist nicht zu erkennen; eine Reduzierung des für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung stehenden Mittelvolumens ist weder angezeigt noch möglich. Vielmehr bleibt die Errichtung eines Verkehrsnetzes, das nach Art und Umfang den Mobilitäts- und Transportbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft entspricht, ein Ziel, das zu erreichen noch erheblicher Anstrengungen bedarf.

Dortmund, den 13. Mai 1987

...