



DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 34/80

Berlin

21. August 1980

47. Jahrgang

Die voraussichtliche Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 2000

Planung und Durchführung von Investitionen im Verkehrsbereich erfordern wegen ihrer langen Ausreifungszeit und der erheblichen Nutzungsdauer der Verkehrsinfrastruktur Informationen über die langfristige Entwicklung der Verkehrsnachfrage.

Mit diesem Bericht stellt das DIW seine aktuelle Prognose des Personenverkehrs bis zum Jahr 2000 vor. Die erste alle Verkehrsarten umfassende Langfristprognose des Verkehrs bis 1990 wurde vom DIW im Jahre 1975 vorgelegt¹.

Die Prognose beruht im einzelnen auf folgenden Erwartungen hinsichtlich der demographischen und sozio-ökonomischen Entwicklung im Zeitraum 1976 bis 2000²:

- Verringerung der Wohnbevölkerung um etwa 5 Mill. auf rund 56 Mill.,
- Erhöhung des Anteils der potentiellen PKW-Fahrer (18–70jährige) an der Gesamtbevölkerung von 65 vH auf gut 70 vH,
- Zunahme der Zahl der privaten Haushalte um 1 Mill. auf 24,5 Mill.,
- drastische Verminderung der Schüler- und Studentenzahlen um mehr als 3 Mill. auf 8,3 Mill.,
- Konstanz der Zahl der Erwerbstätigen,
- Verringerung der Zahl der wöchentlich und jährlich geleisteten Arbeitstage um insgesamt etwa 25 vH,
- abgeschwächtes, aber dennoch deutliches Wachstum von Bruttoinlandsprodukt, verfügbarem Einkommen und privatem Verbrauch.

Hinsichtlich der verkehrsspezifischen Prämissen wurde angenommen, daß die heutigen ordnungspolitischen Vorstellungen der staatlichen Verkehrspolitik im wesentlichen auch künftig gelten.

Das bedeutet im einzelnen:

- Aufrechterhalten der freien Wahl der Verkehrs-

¹ Zur globalen Entwicklung des Personenverkehrs vgl.: Die voraussichtliche Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 1990. Bearb.: Rainer Hopf und Heilwig Rieke. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 34/1975.

² Die der Prognose zugrunde liegenden Vorausschätzungen der Bevölkerungs- und der Wirtschaftsentwicklung wurden wegen des erforderlichen zeitlichen Vorlaufs überwiegend im Jahre 1978 erarbeitet. Auch wenn aus heutiger Sicht – vor allem aufgrund der Energieversorgung – die Entwicklung in einigen Bereichen anders beurteilt wird, so halten sich die Auswirkungen dieser veränderten Einschätzung auf den Personenverkehr durchweg in engen Grenzen. Zu den Eckdaten vgl. Wolfgang Kirner: Projektion von Komponenten der demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung in den Regionen bis zum Jahr 2000. Gutachten des DIW im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. Berlin 1978 (als Manuskript vervielfältigt).

mittel und somit auch keine generellen Einschränkungen des Individualverkehrs,

- Anstieg des Bestandes an Personen- und Kombinationskraftwagen bis zum Jahr 2000 auf 29,4 Mill. Fahrzeuge³,
- weiterer Ausbau des Bundesfernstraßennetzes entsprechend dem gegenwärtigen Plan, wobei besonderes Gewicht auf die Erhöhung der Durchlaßfähigkeit des bestehenden Netzes gelegt wird,
- weitere Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, keine Nulltarife,
- keine S- und U-Bahn-Erweiterungen über den aktuellen Planungsstand hinaus,
- Realisierung der Neu- und Ausbauplanungen von Strecken der Bundesbahn, aber auch weitere Stilllegung unrentabler Nebenstrecken für den Schienenpersonenverkehr,
- weitere qualitative Verbesserung des Leistungsangebotes der Deutschen Bundesbahn im Fernverkehr,
- kein Einsatz völlig neuer Verkehrstechnologien und -systeme in gesamtwirtschaftlich bedeutendem Umfang.

Für das Energieangebot wurden folgende Arbeits-hypothesen gewählt:

- Anhaltende und gravierende Versorgungsengpässe werden nicht auftreten.
- Mit kräftigen realen Verteuerungen ist zu rechnen.

Über das Ausmaß dieser Preissteigerungen besteht große Unsicherheit. Abgeschwächt werden die Effekte der zu erwartenden Rohölverteuerungen für den Verkehrsbereich allerdings durch

- den derzeit noch relativ niedrigen Anteil der Rohölkosten von etwa 30 vH am Benzinpreis,
- die sich schon jetzt abzeichnenden und künftig verstärkt zu erwartenden Verminderungen des spezifischen Verbrauchs der Kraftfahrzeuge und
- eine gewisse Substitution der Energieträger (z. B. Methanolbeimischungen).

Die erwartete reale Einkommenssteigerung schafft zudem Ausgabenspielräume und läßt daher selbst starke Kraftstoffverteuerungen nicht so spürbar werden.

Die Frage nach den Auswirkungen eines quantitativ unzureichenden Kraftstoffangebots kann nicht isoliert – bei im übrigen unveränderten wirtschaftlichen Leitdaten – in einer Verkehrsprognose behandelt werden. Für diesen Fall wäre es erforderlich, zunächst die gesamtwirtschaftlichen Veränderungen zu ermitteln, ehe daraus Folgerungen für den Verkehrs-

bereich gezogen werden können. Die Erstellung eines derartigen Szenarios war jedoch nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Die aufgrund einer so konzipierten Status-quo-Prognose emittierten Ergebnisse sind sicherlich nicht immer als erwünscht anzusehen. Maßnahmen der Verkehrspolitik, mit denen andere Entwicklungen bewirkt werden sollen, sind deshalb erforderlich. Eine Funktion dieser Prognose ist das Sichtbarmachen der geeigneten Ansatzpunkte.

Datenbasis und methodischer Ansatz

Auf der Grundlage von umfangreichen Haushaltsbefragungen⁴ im Jahr 1975 wurde unter Verwendung von Daten der amtlichen Statistik und Ergebnissen weiterer Stichprobenerhebungen der Personenverkehr differenziert nach Fahrtzwecken, Verkehrsarten und erstmals auch nach Entfernungsbereichen (unter bzw. über 50 km) für die Jahre 1960 bis 1976 ermittelt.

Die Prognose wurde mit zwei voneinander unabhängigen Ansätzen erstellt, die jeweils alle betrachteten Verkehrsarten (Eisenbahnverkehr, öffentlicher Straßenpersonenverkehr, Luftverkehr und Individualverkehr) erfassen.

Das erste Prognoseverfahren knüpft an die Entwicklung bei den Fahrtzwecken an. Dabei wurden Veränderungen der jeweiligen Verkehrsnachfrage mit Hilfe demographischer und sozio-ökonomischer Leitvariablen erklärt und prognostiziert. Die Voraus-schätzung der Anteile der Verkehrsarten (Verkehrsteilung) an den Fahrtzwecken berücksichtigt zusätzlich den Einfluß des Verkehrsangebotes, insbesondere des PKW-Bestandes und der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel.

Parallel zu dieser Prognose der aggregierten Verkehrsnachfrage wurde auf der Grundlage der in den Haushaltsbefragungen erhobenen Daten ein disaggregiertes Prognosemodell für Bevölkerungsgruppen erarbeitet. Während mit dem aggregierten Ansatz vor allem Konsistenz der Verkehrsprognose mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung gewährleistet wird, können mit der disaggregierten Betrachtung unterschiedliche Verhaltensmuster der einzelnen Bevölkerungsgruppen erfaßt werden. Die Ergebnisse beider Ansätze wurden aufeinander abgestimmt.

³ Vgl. Entwicklung des PKW-Bestandes in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2000. Bearb.: Rainer Hopf. In: Wochenbericht des DIW. Nr. 37/1979.

⁴ Sozialforschung Brög: Kontinuierliche Erhebung des Verkehrsverhaltens (KONTIV) 1975. Endbericht. München 1976.

Der Individualverkehr und seine Komponenten – durchschnittliche Reiseweite, durchschnittliche PKW-Fahrleistung und durchschnittliche PKW-Besetzung – wurden auch isoliert vorausgeschätzt.

Berufsverkehr

Im Berufsverkehr war die deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens zwischen 1960 und 1976 vor allem darauf zurückzuführen, daß infolge der zunehmenden räumlichen Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz verstärkt die Benutzung von Verkehrsmitteln erforderlich wurde. Andere für die Fahrtenentwicklung relevante Einflußfaktoren, wie die Zahl der Erwerbstätigen, blieben in der Referenzperiode weitgehend konstant oder wirkten, wie die abnehmende Zahl der Arbeitstage, aufkommensmindernd.

Nach den für 1975 zur Verfügung stehenden Informationen über die demographische und sozio-ökonomische Struktur der Verkehrsmittelbenutzer werden 9 von 10 Fahrten im Berufsverkehr von Arbeitnehmern unternommen. Angestellte und Beamte benutzen am häufigsten – im Durchschnitt 350 Mal im Jahr – ein Verkehrsmittel für die Fahrten von und zur Arbeitsstätte. Die deutlich niedrigere Mobilitätskennziffer der Selbständigen (240) läßt erkennen, daß für viele von ihnen Wohnung und Arbeitsplatz räumlich nicht getrennt sind.

Die bisher für die Aufkommensentwicklung im Berufsverkehr maßgeblichen Bestimmungsfaktoren werden auch künftig in ähnlicher Weise die Entwicklung beeinflussen. Der erwartete Anstieg des Anteils der Erwerbstätigen, die ein Verkehrsmittel benutzen, bei annähernd gleicher Erwerbstätigenzahl, wird allerdings die aus dem Rückgang der Zahl der jährlichen Arbeitstage resultierenden Auswirkungen nicht kompensieren. Das Gesamtvolumen des Berufsverkehrs wird in der Prognoseperiode um knapp ein Zehntel zurückgehen, sich jedoch auf eine wesentlich geringere Zahl von Arbeitstagen verteilen.

Hinsichtlich der Benutzung der einzelnen Verkehrsmittel gab es zwischen 1960 und 1976 sehr unterschiedliche Entwicklungen: Während der Individualverkehr um das Zweieinhalbfache wuchs, nahm der gesamte öffentliche Verkehr um mehr als ein Drittel ab, so daß er 1976 nur noch mit weniger als einem Viertel (1960: zwei Drittel) am Berufsverkehr beteiligt war.

Die schon erwähnten Veränderungen in der Siedlungsstruktur, die enormen Zuwachsraten der individuellen Motorisierung sowie die spürbare qualitative und quantitative Verbesserung des Straßennetzes waren ursächlich für das rasche Vordringen des Individualverkehrs. Die öffentlichen Verkehrsmittel haben ausschließlich in Städten und Ballungs-

gebieten mit einem gut ausgebauten Verkehrsnetz noch nennenswerte Anteile.

Eine Betrachtung nach Berufsgruppen ergibt, daß die Selbständigen fast ausschließlich das Auto für die Berufsfahrt benutzen und daß immerhin 83 vH der Beamten die Fahrten von und zur Arbeitsstätte im PKW antreten. Entsprechend der geringeren Ausstattung mit Kraftfahrzeugen beträgt diese Quote bei den Arbeitern wie auch bei den Angestellten drei Viertel. Aus diesen beiden Gruppen kommen daher die meisten (vier Fünftel) Fahrgäste von U-Bahnen, Straßenbahnen, Omnibussen und Eisenbahn im Berufsverkehr.

Zeitvorteile und Bequemlichkeit werden auch künftig ausschlaggebende Motive für die Benutzung des Autos im Berufsverkehr sein. Das Vordringen der Zweitwagen sowie die verstärkte Motorisierung der ausländischen Erwerbstätigen sprechen ebenfalls für eine weitere Ausdehnung des Individualverkehrs.

Der Ausbau von U- und S-Bahnnetzen wird nur im Verkehr mit den Zentren der Ballungsgebiete zusätzliche Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewinnen und damit die gesamtwirtschaftliche Verkehrsteilung nur geringfügig beeinflussen. Per Saldo wird die Quote des Individualverkehrs noch leicht ansteigen, während öffentliche Schienen- und Straßenverkehrsmittel an Bedeutung verlieren werden.

Ausbildungsverkehr

Dieser Fahrtzweck hatte in der Vergangenheit die höchste Zuwachsrate, sein Volumen hat sich mehr als verdreifacht. Die wie beim Berufsverkehr generell wirksamen Einflüsse der veränderten Siedlungsstruktur sowie die wachsende Bedeutung von Mittelpunktschulen im ländlichen Raum führten zu durchschnittlich wesentlich längeren Schulwegen mit der Folge einer erhöhten Inanspruchnahme von öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus erhöhte sich die Zahl der Schüler und Studierenden um mehr als die Hälfte. Auch der innerhalb dieser Gruppe zunehmende Anteil der „Fortbildungsschüler“ (Schüler über 15 Jahre und Studenten) hat zum Anstieg der Gesamtmobilität beigetragen.

Die Fahrten von Eltern, die ihre Kinder im PKW zur Schule bringen bzw. von dort abholen, werden ebenfalls dem Ausbildungsverkehr zugerechnet. Ihr Anteil hat sich in den letzten Jahren der Referenzperiode stark vergrößert und betrug 1975 schon 10 vH. Weitere 10 vH des Ausbildungsverkehrs waren Fahrten von Erwachsenen zu Fortbildungsveranstaltungen, Umschulungskursen u. ä. Bei Schülern und Studenten ist erwartungsgemäß die Ausbildung mit im Mittel 220 von jährlich insgesamt 500 Fahrten die wichtigste verkehrserzeugende Aktivität.

Im Prognosezeitraum ist ein deutlicher Entwicklungsbruch zu erwarten. Bedingt durch die seit Jahren anhaltende Abnahme der Geburtenziffern, wird die Zahl der Schüler und Studierenden bis 1990 um mehr als ein Viertel zurückgehen und bis 2000 nur geringfügig wieder ansteigen. Auch die Zahl der Unterrichtstage wird sich durch die vermehrte Einführung der Fünf-Tage-Woche in allgemeinbildenden Schulen verringern. Der Anteil derer, die für den Weg von und zur Ausbildungsstätte ein Verkehrsmittel benutzen, wird nur noch geringfügig zunehmen. Insgesamt wird damit das Aufkommen im Ausbildungsverkehr stark abnehmen, während er bisher der Fahrtzweck mit dem größten Wachstum war.

Sowohl im Individualverkehr (+ 0,9 Mrd. Beförderungsfälle) als auch im öffentlichen Verkehr (+ 1,3 Mrd.) sind die Beförderungszahlen zwischen 1960 und 1976 deutlich gestiegen.

Die materielle Situation der meisten Teilnehmer am Ausbildungsverkehr sowie deren Altersstruktur führen zwangsläufig zu einer überwiegenden Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Die bemerkenswerte Verdoppelung des Individualverkehrsanteils (1960: 16 vH; 1975: 33 vH) ist vor allem im Anstieg der Quote der Fortbildungsschüler begründet. Hinzu kommt, daß in steigendem Umfang Eltern ihre Kinder zur Schule fahren bzw. von dort abholen. Während Erwachsene Ausbildungsfahrten nahezu ausschließlich mit dem Auto machen, wird von Schülern und Studenten nur jede fünfte Fahrt mit einem individuellen Verkehrsmittel angetreten. Bei den Lehrlingen ist jede dritte Fahrt dem Individualverkehr zuzurechnen.

Die Kosten für die Anschaffung und Unterhaltung eines Kraftfahrzeugs sowie die Altersstruktur der Schüler setzen einer relativen Ausdehnung des Individualverkehrs Grenzen, die allerdings derzeit noch nicht erreicht sind, insbesondere wegen der zu erwartenden Zunahme der motorisierten Zweiräder bei den unter 18jährigen. Insgesamt werden die Beförderungszahlen dieser Verkehrsart voraussichtlich um rund 100 Mill. zurückgehen. Da jedoch der gesamte Ausbildungsverkehr wegen der drastisch sinkenden Schülerzahlen wesentlich stärker abnehmen wird, impliziert diese Entwicklung dennoch einen Anstieg des Anteils des Individualverkehrs auf fast zwei Fünftel, und zwar zu Lasten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs.

Geschäfts- und Dienstreiseverkehr

Im Geschäfts- und Dienstreiseverkehr sind zum ganz überwiegenden Teil (96 vH) Fahrten im Nahbereich (Liefer-, Kundendienst- und Handwerkerfahrten, jedoch nicht mit LKW) erfaßt. Fernreisen zu Kongressen, Messen u. ä. haben dementsprechend nur einen sehr geringen Anteil.

Zwei Drittel des Verkehrsaufkommens entfallen auf Arbeitnehmer. Die bei weitem höchste Fahrtenhäufigkeit haben jedoch „Selbständige außerhalb der Landwirtschaft“. Mit durchschnittlich 470 Fahrten je Jahr ist ihre Mobilitätskennziffer viermal so hoch wie die der Arbeitnehmer.

Entsprechend der seit Anfang der siebziger Jahre stagnierenden Zahl der Fahrten werden künftig nur noch geringe Aufkommenssteigerungen erwartet. Die Entwicklung wird etwa der der Zahl der privaten Haushalte entsprechen, die das häufigste Ziel solcher Fahrten sind.

Im Geschäfts- und Dienstreiseverkehr unterliegt die Wahl des Verkehrsmittels teilweise anderen Bestimmungsgründen als im Berufs- und Ausbildungsverkehr. Der Zeitaufwand für eine Fahrt hat eine wesentlich stärkere Bedeutung. Im Nahverkehr dominiert mit 97 vH ganz eindeutig der Individualverkehr, während in Entfernungsbereichen über 50 km die Bahn und bei großen Entfernungen bzw. im internationalen Geschäftsreiseverkehr auch das Flugzeug an Bedeutung gewinnen.

Bei der Wahl der Verkehrsmittel bestehen zwischen den nach der beruflichen Stellung abgegrenzten Gruppen nur geringfügige Unterschiede. In allen Kategorien hat der PKW Anteile von mehr als 90 vH.

Verbesserungen im Leistungsangebot der Deutschen Bundesbahn werden dazu beitragen, daß sie – vor allem im inländischen Fernverkehr – noch einen beachtlichen Anstieg ihres Verkehrsaufkommens zu Lasten des Individual- und des Luftverkehrs verzeichnen wird. An der Expansion der grenzüberschreitenden Dienst- und Geschäftsreisen wird jedoch vor allem der Luftverkehr partizipieren, so daß hier die relativen Einbußen im Inlandsverkehr mehr als ausgeglichen werden können.

Infolge fehlender Alternativen wird das Auto auch im Jahr 2000 das nahezu ausschließlich benutzte Verkehrsmittel bei Geschäfts- und Dienstreisen sein. Angesichts des geringen Gewichts (5 vH) der Fernfahrten wirken sich die in diesem Bereich erwarteten relativen Verluste des PKW nicht auf die Gesamtentwicklung aus. Nach wie vor wird nur jede zwanzigste Fahrt mit der Bahn, einem Flugzeug, der U- oder S-Bahn, der Straßenbahn oder einem Omnibus angetreten.

Einkaufsverkehr

Das Wachstum des Einkaufsverkehrs wurde zum überwiegenden Teil durch die zunehmende Zahl privater Haushalte verursacht. Darüber hinaus erhöhte sich die Zahl der Einkaufsfahrten je Haushalt. Den bereits beschriebenen Verlagerungen von Wohn-

Entwicklung des Personenverkehrs nach Fahrtzwecken und Entfernungsbereichen

Fahrtzweck	Verkehrsaufkommen in Mill. beförderten Personen					Verkehrsleistung in 100 Mill. Personenkilometern				
	1960	1970	1976	1990	2000	1960	1970	1976	1990	2000
Reiseweiten bis 50 km										
Berufsverkehr	5 567	7 735	9 289	9 781	8 520	479	701	920	1 018	887
Ausbildungsverkehr	912	2 078	3 028	2 481	2 378	64	174	263	231	222
Geschäfts- und Dienstreiseverkehr	2 743	4 089	4 053	4 476	4 375	375	615	647	735	718
Einkaufsverkehr	6 725	6 812	7 396	8 196	8 469	307	519	555	660	683
Freizeitverkehr	7 527	8 715	9 232	10 999	12 648	730	1 122	1 196	1 493	1 721
Urlaubsverkehr	2	1	1	2	2	1	0	0	1	1
Verkehr insgesamt	22 476	29 430	32 998	35 935	36 387	1 955	3 131	3 581	4 137	4 232
Reiseweiten über 50 km										
Berufsverkehr	56	118	196	240	209	40	87	148	184	161
Ausbildungsverkehr	9	31	52	54	51	7	26	44	46	44
Geschäfts- und Dienstreiseverkehr	73	154	192	247	249	75	154	200	280	301
Einkaufsverkehr	16	64	64	91	94	11	47	47	67	69
Freizeitverkehr	319	790	810	1 122	1 283	315	790	798	1 114	1 267
Urlaubsverkehr	36	75	90	175	215	122	327	512	1 071	1 314
Verkehr insgesamt	509	1 232	1 405	1 929	2 101	570	1 430	1 749	2 763	3 155
Insgesamt										
Berufsverkehr	5 623	7 853	9 485	10 021	8 729	519	788	1 069	1 202	1 048
Ausbildungsverkehr	921	2 109	3 080	2 535	2 424	71	200	307	277	266
Geschäfts- und Dienstreiseverkehr	2 816	4 243	4 246	4 723	4 624	450	769	847	1 015	1 019
Einkaufsverkehr	5 741	6 876	7 460	8 287	8 563	318	566	602	727	753
Freizeitverkehr	7 846	9 505	10 041	12 121	13 931	1 044	1 912	1 994	2 607	2 988
Urlaubsverkehr	38	77	91	177	217	123	327	513	1 072	1 315
Verkehr insgesamt	22 985	30 662	34 403	37 864	38 488	2 525	4 561	5 331	6 900	7 387

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Sozialforschung Brüg,
Berechnungen des DIW.

Anteile der Verkehrsarten an den Fahrtzwecken
Beförderte Personen in vH

Fahrtzwecke Verkehrsarten	Berufs- verkehr	Ausbildungs- verkehr	Geschäfts- u. Dienstreise- verkehr	Einkaufs- verkehr	Freizeit- verkehr	Urlaubs- verkehr	Verkehr insgesamt
Öffentlicher Verkehr							
1960	62	84	5	24	23	47	33
1976	23	67	4	22	15	35	22
1990	18	63	4	18	12	31	17
2000	18	62	5	17	9	31	16
Eisenbahnverkehr							
1960	14	20	1	2	3	40	6
1976	5	6	1	2	2	15	3
1990	3	6	1	2	1	10	2
2000	3	6	1	2	1	10	2
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr							
1960	48	64	3	22	19	5	27
1976	19	60	3	20	13	5	19
1990	14	57	3	16	10	3	15
2000	14	56	3	15	8	3	13
Luftverkehr							
1960	-	-	0	-	0	2	0
1976	-	-	0	-	0	14	0
1990	-	-	0	-	0	17	0
2000	-	-	1	-	0	18	0
Individualverkehr							
1960	38	16	95	76	77	53	67
1976	77	33	96	78	85	65	78
1990	82	37	96	82	88	69	83
2000	82	38	95	83	91	69	84
Verkehr insgesamt							
Jeweiliges Jahr	100	100	100	100	100	100	100

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Sozialforschung Brüg,
Berechnungen des DIW.

Entwicklung des Personenverkehrs nach Verkehrsarten und Entfernungsbereichen

Verkehrsart	Verkehrsaufkommen in Mill. beförderten Personen					Verkehrsleistung in 100 Mill. Personenkilometern				
	1960	1970	1976	1990	2000	1960	1970	1976	1990	2000
Reiseweiten bis 50 km										
Öffentlicher Verkehr	7 369	6 989	7 328	6 190	5 711	637	653	717	631	584
Eisenbahnverkehr ¹⁾	1 268	907	894	733	685	199	149	154	132	125
Öffentl. Straßen- personenverkehr ²⁾	6 101	6 082	6 435	5 457	5 026	437	504	563	499	459
Luftverkehr ³⁾	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Individualverkehr ⁴⁾	15 106	22 441	25 670	29 745	30 676	1 319	2 477	2 864	3 506	3 648
Verkehr insgesamt	22 476	29 430	32 998	35 935	36 387	1 955	3 131	3 581	4 137	4 232
Reiseweiten über 50 km										
Öffentlicher Verkehr	193	259	283	340	347	263	384	420	564	617
Eisenbahnverkehr ¹⁾	126	142	125	134	140	195	230	208	239	262
Öffentl. Straßen- personenverkehr ²⁾	63	97	130	148	135	53	88	122	143	132
Luftverkehr ³⁾	5	20	28	58	72	16	66	90	182	223
Individualverkehr ⁴⁾	316	973	1 121	1 589	1 754	306	1 046	1 330	2 199	2 538
Verkehr insgesamt	509	1 232	1 405	1 929	2 101	570	1 430	1 749	2 763	3 155
Insgesamt										
Öffentlicher Verkehr	7 563	7 248	7 612	6 530	6 058	900	1 038	1 137	1 195	1 201
Eisenbahnverkehr ¹⁾	1 394	1 049	1 019	867	825	394	380	362	371	387
Öffentl. Straßen- personenverkehr ²⁾	6 164	6 179	6 565	5 605	5 161	491	592	685	642	592
Luftverkehr ³⁾	5	20	28	58	72	16	66	90	182	223
Individualverkehr ⁴⁾	15 422	23 414	26 791	31 334	32 430	1 625	3 523	4 194	5 705	6 186
Verkehr insgesamt	22 985	30 662	34 403	37 864	38 488	2 525	4 561	5 331	6 900	7 387

1) Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, einschließlich S-Bahn-Verkehr, ohne Militärverkehr. - 2) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen sowie der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, ohne Umsteiger. - 3) Ohne Umsteiger. - 4) Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Motorrädern und Mopeds.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Sozialforschung Brüg, Berechnungen des DIW.

Durchschnittliche jährliche Veränderungsrate¹⁾ im Personenverkehr
in vH

Fahrtzwecke Verkehrsarten	Beförderte Personen			Personenkilometer		
	1960/76	1976/90	1990/2000	1960/76	1976/90	1990/2000
Berufsverkehr	3,3	0,4	- 1,4	4,6	0,9	- 1,4
Ausbildungsverkehr	7,8	- 1,4	- 0,5	9,6	- 0,8	- 0,4
Geschäfts- u. Dienstreiseverkehr	2,6	0,8	- 0,2	4,0	1,3	0
Einkaufsverkehr	1,7	0,8	0,3	4,1	1,4	0,4
Freizeitverkehr	1,6	1,4	1,4	4,1	1,9	1,4
Urlaubsverkehr	5,7	4,9	2,1	9,3	5,4	2,1
Verkehr insgesamt	2,6	0,7	0,2	4,8	1,9	0,7
Öffentl. Verkehr	0	- 1,1	- 0,8	1,5	0,4	0,1
Eisenbahnverkehr	- 1,9	1,2	- 0,5	- 0,5	0,2	0,4
Öff. Straßenpersonenverkehr	0,4	1,1	- 0,8	2,1	- 0,5	- 0,8
Luftverkehr	11,9	5,4	2,1	11,6	5,2	2,1
Individualverkehr	3,5	1,1	0,3	6,1	2,2	0,8

1) Ermittelt als Auf- bzw. Abzinsungsfaktor vom ersten zum letzten Wert der genannten Größe.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Sozialforschung Brüg, Berechnungen des DIW.

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistungen in den Jahren 1976 und 2000 nach Verkehrsarten und Fahrtzwecken

Beförderte Personen in Millionen
Personenkilometer in 100 Mill.

Verkehrsart \ Fahrtzweck	Berufsverkehr		Ausbildungsverk.		Geschäfts- und Dienstreiseverk.		Einkaufsverkehr		Freizeitverkehr		Urlaubsverkehr		Verkehr insgesamt	
	Bef.Pers.	Pkm	Bef.Pers.	Pkm	Bef.Pers.	Pkm	Bef.Pers.	Pkm	Bef.Pers.	Pkm	Bef.Pers.	Pkm	Bef.Pers.	Pkm
	<u>1 9 7 6</u>													
Öffentl. Verkehr	2 218	276	2 049	175	172	105	1 619	131	1 522	360	32	89	7 612	1 137
Eisenbahnverkehr ¹⁾	439	79	193	30	38	40	147	32	188	144	14	37	1 019	362
Öffentl. Straßenpersonenvkehr ²⁾	1 779	197	1 856	145	121	18	1 472	99	1 332	210	5	17	6 565	685
Luftverkehr ³⁾	0	0	0	0	13	47	0	0	2	7	13	36	28	90
Individualverkehr ⁴⁾	7 267	792	1 031	132	4 074	741	5 841	471	8 519	1 634	59	424	26 791	4 194
Verkehr insgesamt	9 485	1 069	3 080	307	4 246	847	7 460	602	10 041	1 994	91	513	34 403	5 331
	<u>2 0 0 0</u>													
Öffentl. Verkehr	1 535	199	1 495	138	227	191	1 422	124	1 313	366	67	184	6 058	1 201
Eisenbahnverkehr ¹⁾	300	56	135	22	54	73	151	34	165	148	21	55	825	387
Öffentl. Straßenpersonenvkehr ²⁾	1 235	143	1 360	116	148	24	1 271	90	1 141	199	6	20	5 161	592
Luftverkehr ³⁾	0	0	0	0	25	94	0	0	7	19	40	109	72	223
Individualverkehr ⁴⁾	7 194	849	929	128	4 397	828	7 141	628	12 618	2 622	150	1 131	32 430	6 186
Verkehr insgesamt	8 729	1 048	2 424	266	4 624	1 019	8 563	753	13 931	2 988	217	1 315	38 488	7 387
<p>1) Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, einschließlich S-Bahnverkehr; ohne Militärverkehr. 2) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen sowie der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, ohne Umsteiger. 3) Ohne Umsteiger. 4) Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Motorrädern und Mopeds.</p> <p><u>Quellen:</u> Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Deutsche Bundesbahn, Sozialforschung Brög, Berechnungen des DIW.</p>														

Verkehrsaufkommen und Fahrtenhäufigkeit von Bevölkerungsgruppen 1) im Jahre 1975 nach Verkehrsarten

	Hausfrauen	Rentner	Auszu- bildende	Schüler u. Studenten	Arbeiter	Angestellte	Beamte	Selbstän- dige Landwirte	Obrige Selbstän- dige	Mithelf. Familien- angehörige	Insgesamt
Verkehrsaufkommen - Beförderte Personen in Mill. -											
Eisenbahnverkehr ²⁾	83,2	90,4	74,9	169,2	136,5	309,4	112,1	0,4	16,7	2,7	996,0
PKW-Besitzer	4,5	7,9	5,0	8,1	36,2	98,7	69,1	0,3	7,0	0,1	237,0
Haushaltsangeh. v. PKW-Bes. Pers.in Haushalten ohne PKW	33,1	8,5	48,0	117,3	32,9	92,4	12,3	0,1	2,0	1,7	349,0
Öff. Straßenpersonenverkehr ³⁾	45,6	74,0	21,9	43,8	67,4	118,3	30,7	-	7,7	0,9	410,0
PKW-Besitzer	738,4	785,0	372,9	1771,0	948,3	1282,6	164,4	7,4	44,3	26,9	6142,0
Haushaltsangeh. v. PKW-Bes. Pers.in Haushalten ohne PKW	15,5	32,5	11,0	24,8	171,8	200,6	65,9	5,0	17,1	3,4	548,0
Individualverkehr ⁴⁾	400,5	57,0	268,2	1401,8	296,5	515,7	29,2	1,4	11,1	16,1	2998,0
PKW-Besitzer	322,4	695,5	93,7	344,4	480,0	566,3	69,3	1,0	16,1	7,4	2596,0
Haushaltsangeh. v. PKW-Bes. Pers.in Haushalten ohne PKW	3165,4	1179,4	542,0	1943,4	4740,0	9058,7	2372,2	330,4	2037,1	403,7	25772,0
Verkehr insgesamt ⁵⁾	653,5	740,8	218,5	605,9	3827,6	6929,4	2162,0	282,8	1928,8	153,8	17503,0
PKW-Besitzer	2359,4	230,7	264,2	1197,6	624,3	1717,2	157,4	37,5	88,9	244,3	6921,0
Haushaltsangeh. v. PKW-Bes. Pers.in Haushalten ohne PKW	152,5	207,9	59,3	139,9	288,1	412,1	52,8	10,1	19,4	5,6	1348,0
Verkehr insgesamt ⁵⁾	3987,0	2054,8	989,8	3883,6	5824,8	10650,7	2648,7	338,2	2098,1	433,3	32910,0
PKW-Besitzer	673,5	781,2	234,5	638,8	4035,6	7228,7	2297,0	288,1	1952,9	157,3	18288,0
Haushaltsangeh. v. PKW-Bes. Pers.in Haushalten ohne PKW	2793,7	296,2	580,4	2716,7	953,7	2325,3	198,9	39,0	102,0	262,1	10268,0
	519,8	977,4	174,9	528,1	835,5	1096,7	152,8	11,1	43,2	13,9	4354,0
Fahrtenhäufigkeit - Fahrten je Person -											
Eisenbahnverkehr ²⁾	7,8	11,2	49,1	21,7	16,8	26,6	43,7	1,0	9,5	4,1	18,8
PKW-Besitzer	5,3	5,7	21,8	13,5	8,5	15,0	33,7	1,0	4,6	0,5	13,2
Haushaltsangeh. v. PKW-Bes. Pers.in Haushalten ohne PKW	4,8	5,3	48,9	19,8	18,7	28,9	55,5	1,4	9,9	3,7	16,3
Öff. Straßenpersonenverkehr ³⁾	15,3	14,7	68,0	33,5	32,9	62,0	104,4	-	46,3	17,7	28,9
PKW-Besitzer	68,7	97,9	243,1	225,9	116,8	110,2	64,0	17,0	22,7	37,6	114,6
Haushaltsangeh. v. PKW-Bes. Pers.in Haushalten ohne PKW	18,4	23,0	49,3	40,7	39,7	30,8	31,9	14,7	10,8	20,2	30,3
Individualverkehr ⁴⁾	57,4	36,6	273,0	237,1	169,3	160,8	132,7	23,0	57,0	32,1	140,1
PKW-Besitzer	109,5	138,0	288,3	262,6	233,9	296,7	236,5	29,4	94,4	148,6	183,6
Haushaltsangeh. v. PKW-Bes. Pers.in Haushalten ohne PKW	293,6	147,0	353,1	248,2	583,4	778,0	922,7	746,2	1041,1	552,2	480,7
Verkehr insgesamt ⁵⁾	775,3	520,9	962,6	995,0	886,6	1061,6	1051,1	822,3	1214,1	900,4	966,7
PKW-Besitzer	337,8	147,7	268,7	202,5	356,2	535,4	712,3	595,3	452,0	479,4	323,5
Haushaltsangeh. v. PKW-Bes. Pers.in Haushalten ohne PKW	51,7	41,4	182,6	106,7	140,5	216,2	180,3	281,8	113,9	111,3	95,4
Verkehr insgesamt ⁵⁾	370,1	256,1	645,3	495,8	717,0	914,8	1030,4	764,2	1073,3	593,9	614,1
PKW-Besitzer	799,0	549,6	1033,7	1049,2	934,8	1107,4	1116,7	838,0	1229,5	921,1	1010,2
Haushaltsangeh. v. PKW-Bes. Pers.in Haushalten ohne PKW	400,0	189,6	590,6	459,4	544,2	725,1	900,5	619,7	518,9	515,2	479,9
	176,5	194,1	538,9	402,8	407,3	574,9	521,2	311,2	254,6	277,6	307,9

1) Einwohner im Alter von mehr als 10 Jahren.

2) Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, einschließlich S-Bahnverkehr; ohne Militärverkehr.

3) U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen sowie der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, ohne Umsteiger.

4) Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Motorrädern und Mopeds.

5) Ohne Luftverkehr.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Sozialforschung Brög, Berechnungen des DIW.

standorten standen wirtschaftliche und räumliche Konzentrationstendenzen im Handel gegenüber. Hierdurch verlängerten sich die Einkaufswege erheblich, so daß zunehmend Fußwege und Radfahrten durch Fahrten mit öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln ersetzt wurden.

Jede vierte Einkaufs- oder Besorgungsfahrt wird von einer nicht berufstätigen Hausfrau unternommen. Im Mittel macht jede Hausfrau jährlich rund 175 Fahrten für Einkäufe, Besorgungen, Behördengänge etc. Auch andere Bevölkerungsgruppen haben in diesem Fahrtzweck eine beachtliche Mobilität. Mit Ausnahme von Kindern und Jugendlichen liegt in jeder Gruppe die durchschnittliche Fahrtenhäufigkeit über 100 pro Jahr. Unter allen Fahrtzwecken ist damit die personenspezifische Mobilität im Einkaufsverkehr am ausgeglichtesten.

Das künftige Wachstumstempo wird sich wegen der geringeren Erhöhung der Zahl der Haushalte deutlich abschwächen. Die mittlere Fahrtenhäufigkeit je Haushalt wird sich weiter erhöhen. Einmal sind die genannten Strukturverschiebungen noch nicht abgeschlossen, zum anderen dürften – aufgrund zunehmender Freizeit und steigender Preise im Dienstleistungssektor – Haushaltsmitglieder in stärkerem Maße häusliche Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten selbst durchführen, wodurch zusätzliche Einkaufsfahrten induziert werden.

Die steigenden Fahrtenzahlen im Einkaufsverkehr verteilen sich auf alle Verkehrsarten. Zwar erhöhte sich auch hier der Anteil des Individualverkehrs. Da jedoch in diesem Fahrtzweck Bevölkerungsgruppen ohne Erwerbstätigkeit relativ stark vertreten sind, deren Verfügungsmöglichkeiten über einen PKW geringer als bei den Erwerbstätigen sind, waren die Einbußen für den öffentlichen Verkehr infolge steigender Motorisierung wesentlich kleiner als z. B. im Berufsverkehr. Während Erwerbstätige 90 vH der Einkaufsfahrten mit dem PKW unternehmen, benutzen Hausfrauen noch für jede vierte Fahrt und Rentner für jede zweite Fahrt ein öffentliches Verkehrsmittel.

Künftig wird die Benutzung des PKW in den Innenstadtbereichen durch zunehmende Verkehrsprobleme weiter erschwert. Andererseits werden bei steigender Motorisierung (vor allem Zweitwagen) Hausfrauen mehr Einkaufsfahrten mit dem PKW unternehmen können als bisher. Insgesamt wird der Anteil des Individualverkehrs daher leicht steigen.

Freizeitverkehr

In diesem Fahrtzweck werden Besuche von Kultur- und Sportveranstaltungen, Restaurantbesuche, Fahrten zu Freunden und Verwandten, Ausflüge und

Reisen mit weniger als fünf Tagen Dauer zusammengefaßt. Die Heterogenität der Aktivitäten erschwert die Bestimmung der wichtigsten Einflußgrößen. Die Zunahme der Bevölkerung, die Veränderung der Haushaltsstruktur (Zunahme der Ein- und Zweipersonenhaushalte) sowie die deutliche Ausdehnung der Freizeit haben entscheidende Wachstumsimpulse gegeben. Aber auch die starken Einkommenserhöhungen in Verbindung mit einer raschen Zunahme der Motorisierung haben den kräftigen Anstieg dieses Verkehrsaufkommens begünstigt.

Die Querschnittsdaten für 1975 zeigen, daß die Mobilität der einzelnen Bevölkerungsgruppen im Freizeitverkehr sehr unterschiedlich ist. Mit 311 Fahrten im Jahr haben Beamte die höchste Fahrtenhäufigkeit. Die Gruppe der Angestellten folgt mit beträchtlichem Abstand (234 Fahrten). Überdurchschnittlich viele Freizeitfahrten unternehmen noch Auszubildende und Selbständige außerhalb der Landwirtschaft (200 bzw. 210 Fahrten im Jahr). Mit nur 114 Freizeitfahrten haben die Rentner die bei weitem niedrigste Mobilität.

Das künftige Wachstum des Freizeitverkehrs wird lediglich durch die rückläufige Bevölkerungsentwicklung begrenzt werden, jedoch wegen des steigenden Anteils der besonders mobilen Altersgruppen nicht so stark, wie es dem absoluten Rückgang der Bevölkerung entsprechen würde. Alle anderen Einflußfaktoren, wie Freizeit, Einkommen, Motorisierung, Infrastruktur und Siedlungsstruktur, werden wie bisher zu einer noch deutlich steigenden Fahrtenhäufigkeit führen.

Im Freizeitverkehr sind die Vorzüge des PKW gegenüber anderen Verkehrsmitteln besonders deutlich. Er gewährt zeitliche und räumliche Unabhängigkeit, ermöglicht Gepäckbeförderung und hat bei größeren Familien auch Kostenvorteile. Der sich vor allem in der Fläche ausbreitende Verkehr wurde in großem Umfang überhaupt erst durch die individuelle Motorisierung und den Ausbau des Straßennetzes ermöglicht. Da generell das öffentliche Verkehrsangebot in den Zeiten, in denen Freizeitaktivitäten unternommen werden, eingeschränkt ist, wird auch hierdurch die PKW-Nutzung gefördert. Heute findet nur noch jede siebente Freizeitfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln statt (1960: jede vierte Fahrt).

Da Freizeitaktivitäten wesentlich häufiger als andere Tätigkeiten gemeinsam von Familienangehörigen unternommen werden, fahren auch die nicht-motorisierten Haushaltsmitglieder zu diesem Fahrtzweck ganz überwiegend mit dem PKW. Lediglich beim Freizeitverkehr der Rentner hat der öffentliche Verkehr mit 40 vH noch nennenswerte Anteile.

Auch künftig wird sich an der Vorrangstellung des Autos im Freizeitverkehr nichts ändern. Im Jahr 2000

Entwicklung der Komponenten des PKW-Verkehrs

	Einheit	1960	1970	1976	1990	2000
Fahrzeugbestand ¹⁾	Mill.	4,490	13,941	18,920	27,7	29,4
Gesamtfahrleistung	Mrd. km	73,2	201,1	255,0	346,8	362,9
Durchschn. Fahrleistung	1000 km	16,2	14,4	13,5	12,5	12,3
Durchschn. Besetzung	Pers./km	1,93	1,74	1,63	1,64	1,70
Durchschn. Reiseweite	km	13,2	15,3	16,0	18,2	19,1
Beförderte Personen	Mill.	10 694	22 859	25 973	31 334	32 429
Personenkilometer	Mrd.	141,2	349,8	415,7	570,5	618,7
PKW-Fahrten	Mill.	6 051	14 801	17 892	22 160	22 558

1) Personen- und Kombinationskraftwagen.
 Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Berechnungen des DIW.

wird voraussichtlich nur noch jede elfte Fahrt mit einem öffentlichen Verkehrsmittel unternommen. Hiervon werden sowohl die Eisenbahn wie auch der öffentliche Straßenpersonenverkehr betroffen. Nur der Luftverkehr wird sich deutlich erhöhen; sein Anteil am Aufkommen wird indes gering bleiben.

Urlaubsverkehr

Nach dem Ausbildungsverkehr nahm die Zahl der Urlaubsreisen⁵ seit 1960 am stärksten zu. In diesem Sektor stieg die Nachfrage doppelt so schnell wie im gesamten Personenverkehr. Ähnlich wie beim Freizeitverkehr waren der steigende Urlaubsanspruch, das wachsende Pro-Kopf-Einkommen und die rasche Erhöhung der PKW-Dichte die entscheidenden Bestimmungsgrößen. Sie bewirkten einmal, daß sich bei steigender Bevölkerungszahl der Anteil der Reisenden von knapp einem Viertel auf nahezu die Hälfte erhöhte. Zum anderen unternahmen heute rund 20 vH der Reisenden mehr als eine Urlaubsreise; 1960 waren es erst 5 vH.

Künftig wird der Urlaubsverkehr die weitaus höchsten Zuwachsraten aufweisen. Die von der rückläufigen Bevölkerungszahl ausgehenden restriktiven Wirkungen werden nicht so stark sein, daß sie die von den übrigen Einflußgrößen ausgelösten Wachstumsimpulse kompensieren. Im Jahr 2000 werden rund drei Viertel der Bevölkerung Urlaubsreisen unternehmen, und zwar im Mittel zwei Reisen. Infolgedessen wird sich der Urlaubsverkehr mehr als verdoppeln.

Von den Verkehrsarten hatte der Individualverkehr die höchste Zuwachsrate aufzuweisen. Hierfür dürften auch Kostenüberlegungen ausschlaggebend gewesen sein. Die Fahrtkosten je Person lassen sich

bei Benutzung eines PKW – im Gegensatz zu öffentlichen Verkehrsmitteln – mit steigender Zahl der Mitfahrer vermindern. Im öffentlichen Verkehr gewann aufgrund des Anstiegs der verfügbaren Einkommen sowie der günstigen Entwicklung der Preise für Urlaubsreisen der Luftverkehr gegenüber der Bahn erheblich an Bedeutung.

Die bis zum Jahr 2000 erwartete weitere Zunahme im Urlaubsverkehr wird sich auf die Verkehrsarten in sehr unterschiedlichem Maße auswirken. Die größte Steigerung wird der Luftverkehr aufweisen. Die Attraktivität von Urlaubsreisen mit der Eisenbahn wird durch Verbesserungen des Angebotes erhöht werden. Trotz der bereits heute zeitweise chaotischen Zustände auf Bundesfernstraßen werden die Urlaubsreisen mit dem Auto, wenn auch abgeschwächt, weiter zunehmen.

Verkehrsleistung

Infolge der gestiegenen Einkommen, zunehmender Freizeit und der Veränderungen in der Siedlungsstruktur ist zwischen 1960 und 1976 ein deutlicher Anstieg der Reiseweiten bei allen Fahrtzwecken und Verkehrsarten festzustellen. Somit nahm die Verkehrsleistung – als Produkt aus Fahrtenzahl und mittlerer Reiseweite – um mehr als 100 vH zu, während der Zuwachs des Verkehrsaufkommens (Zahl der Fahrten) nur 50 vH betrug.

Auch künftig wird die Verkehrsleistung stärker zunehmen als die Fahrtenzahl, doch wird die mittlere Reiseweite bei allen Zwecken nicht mehr so stark

⁵ Die Werte in den Tabellen enthalten neben dem Urlaubsverkehr der deutschen Wohnbevölkerung auch den Urlaubsverkehr der Ausländer, für die die Bundesrepublik Ziel- oder Transitland ist (1976 rund ein Drittel).

wachsen wie bisher. Ein wesentlicher Teil der erwarteten Erhöhung der gesamten Reiseweite ist auf die deutlich steigenden Anteile von Urlaubs- und Freizeitfahrten zurückzuführen, deren Reiseweiten überdurchschnittlich groß sind.

Entwicklung der Verkehrsarten insgesamt

Das Wachstum des Personenverkehrs wird auch künftig ausschließlich vom Individualverkehr bestritten. Gemessen an der Zahl der Beförderungsfälle wird der öffentliche Verkehr sogar zurückgehen. Hier erhöht sich nur noch die Verkehrsleistung infolge steigender Reiseweiten. Die weiter zunehmende Bedeutung des Individualverkehrs – er wird im Jahr 2000 voraussichtlich 85 vH aller Beförderungsfälle abwickeln (1960: 67 vH) – resultiert vor allem aus dem hohen Gewicht der Fahrten im Einkaufs-, Freizeit- und Urlaubsverkehr. Wegen der weiterhin steigenden Reiseweiten und der Verlagerungen zu den zuvor genannten Fahrtzwecken wird sich die Verkehrsleistung im Individualverkehr doppelt so stark erhöhen wie die Fahrtenzahl.

Der Rückgang im öffentlichen Verkehr ist in erster Linie auf die abnehmende Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr zurückzuführen. Ursächlich hierfür sind insbesondere die rückläufigen Beförderungszahlen im Berufs- und Ausbildungsverkehr (zwischen 1976 und 2000 um 8 vH bzw. 20 vH), da auf diese Fahrtzwecke mehr als die Hälfte des gesamten Verkehrsaufkommens entfällt. Die Verkehrsleistung wird weniger stark abnehmen. Die Entwicklung in Ballungsgebieten wird generell günstiger verlaufen als im ländlichen Raum.

Die Verkehrsverluste der Eisenbahn sind ebenfalls auf die abnehmende Zahl der Beförderungsfälle im Berufs- und Ausbildungsverkehr zurückzuführen. Aufgrund der Netzverbesserungen und der gezielten absatzfördernden Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn im Fernverkehr ist in diesem Bereich allerdings eine günstigere Entwicklung zu erwarten, so daß die gesamte Verkehrsleistung noch geringfügig zunehmen wird. Vor allem durch die Entwicklung im Urlaubsverkehr wird die Sonderstellung des Luftverkehrs innerhalb des gesamten öffentlichen Verkehrs gefestigt.

Verkehrspolitische Schlußfolgerungen

Bis zum Jahre 2000 ist gegenüber 1976 ein Zuwachs des Verkehrsaufkommens um 10 vH und der Verkehrsleistung um rund 40 vH zu erwarten. Dieser Gesamtzuwachs wird nahezu allein von der Entwicklung des Individualverkehrs getragen, der Verkehrsart also, die heute schon in vielen Bereichen gravierende Probleme (Unfälle, Umweltbelastung)

verursacht. Für die PKW-Fahrleistungen ist bis 2000 noch eine Zunahme um 40 vH zu erwarten.

Die Auswirkungen dieser Entwicklung sind jedoch für den Fern- und Nahverkehr unterschiedlich. Nach dem kürzlich parlamentarisch verabschiedeten „Bundesverkehrswegeplan '80“ kann bis Mitte der neunziger Jahre mit einem kräftigen Ausbau des Autobahnnetzes auf 10–11 000 km gerechnet werden. Dies entspricht gegenüber dem Jahr 1976 einer Erweiterung um rund 70 vH. Wegen qualitativer Ausbaumaßnahmen im Fernstraßennetz ist die Kapazitätserhöhung noch größer. Mit der beträchtlichen Zunahme der Freizeit durch Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit und Erhöhung des Urlaubsanspruchs wird künftig die zeitliche Flexibilität für Freizeit- und Urlaubsfahrten erhöht, zumal durch die sinkende Schülerzahl der Teil der Bevölkerung, der den Urlaub in den Schulferien verbringen muß, kleiner wird. Daher wird sich die Zunahme der Gesamtfahrleistung nicht in gleichem Maße in einer Erhöhung der Spitzenbelastungen niederschlagen.

Zusammenfassend läßt sich feststellen: Trotz der im „Bundesverkehrswegeplan '80“ vorgenommenen Reduzierung der ursprünglichen Autobahnplanungen haben die verbleibenden Bauprojekte eine Größenordnung, die in Anbetracht des prognostizierten Verkehrswachstums als ausreichend anzusehen ist.

Im Prognoseergebnis für den Eisenbahnverkehr ist dessen steigende Attraktivität aufgrund der in der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehenen Neu- und Ausbaumaßnahmen berücksichtigt. Die Zunahme der Verkehrsleistungen im Fernverkehr um ein Viertel zeigt, daß mit den beschlossenen Investitionen die Stellung der Deutschen Bundesbahn im Fernverkehrsbereich stabilisiert werden kann. Für eine – hier nicht angenommene – Versorgungskrise bei Kraftstoffen wäre die so erweiterte Kapazität jedoch bei weitem nicht ausreichend, um nennenswerte Anteile des Individualverkehrs zu übernehmen.

Für den Nahverkehr, insbesondere für den innerstädtischen Bereich, sind die Auswirkungen der hier unter Status-quo-Bedingungen ermittelten Verkehrsentwicklung wesentlich problematischer. Da ein weiterer „autogerechter“ Ausbau der Infrastruktur in diesen Bereichen in zunehmendem Maße wegen der damit verbundenen negativen Folgen für die städtische Umwelt nicht wünschenswert ist, ist es Aufgabe der Verkehrspolitik, derartigen Entwicklungen entgegenzusteuern. Dies kann nur mit einem Bündel sich ergänzender Maßnahmen erreicht werden. Hierzu gehören z. B. der Bau von Radwegen auch in den Kerngebieten der Städte, die Schaffung von weiteren Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Wohnbereichen. Einer stark über das bisherige Maß hinausgehenden finanziellen Förderung des öffentlichen Verkehrs sind allerdings Grenzen gesetzt, denn

bereits die Aufrechterhaltung der heutigen Angebotsqualität erfordert wegen des erwarteten Rückgangs der Zahl der Fahrgäste eine erhöhte staatliche Subventionierung. Neben organisatorischen Regelungen zur Koordinierung und besseren Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebotes (Verkehrsverbände, Auf-

hebung von Beförderungsverboten) erscheinen daher lenkende Maßnahmen zur Beeinflussung des Innenstadtverkehrs (Parkverbote, vollständige Netze von Omnibusspuren, räumlich begrenzte Fahrverbote für private PKW) als geeignete Möglichkeiten, die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel anzuregen.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33
Telefon (030) 8 29 11

Präsident: Prof. Dr. Hans-Jürgen Krupp

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer,
Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Prof. Dr. Rolf Krengel, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Horst Seidler, Dr. Wolfgang Watter

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner, in Vertretung Dr. Jochen Bethkenhagen.

Die voraussichtliche Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis 2000.

Bearbeitet von Rainer Hopf, Heilwig Rieke und Ulrich Voigt.

Verlag: Duncker & Humblot, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41. Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe zulässig. Druck: Zippel-Druck in Firma Büro-Technik Berlin, Muskauer Str. 43, D-1000 Berlin 36.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 80,—, vierteljährlich DM 25,—, Einzelnummer DM 3,—.