
Mobilität fördern – Wege aus dem Stau

10. Impulsgespräch der List Gesellschaft e.V.

FOM Fachhochschule für Oekonomie und Management
07. Dezember 2009 – Essen

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig
Lehrstuhl für Wirtschaftspolitik
Institut für Verkehrswissenschaft
Westfälische Wilhelms-Universität Münster

RÄUMLICHE MOBILITÄT

zentrale Voraussetzung für Wachstum und Wohlstand

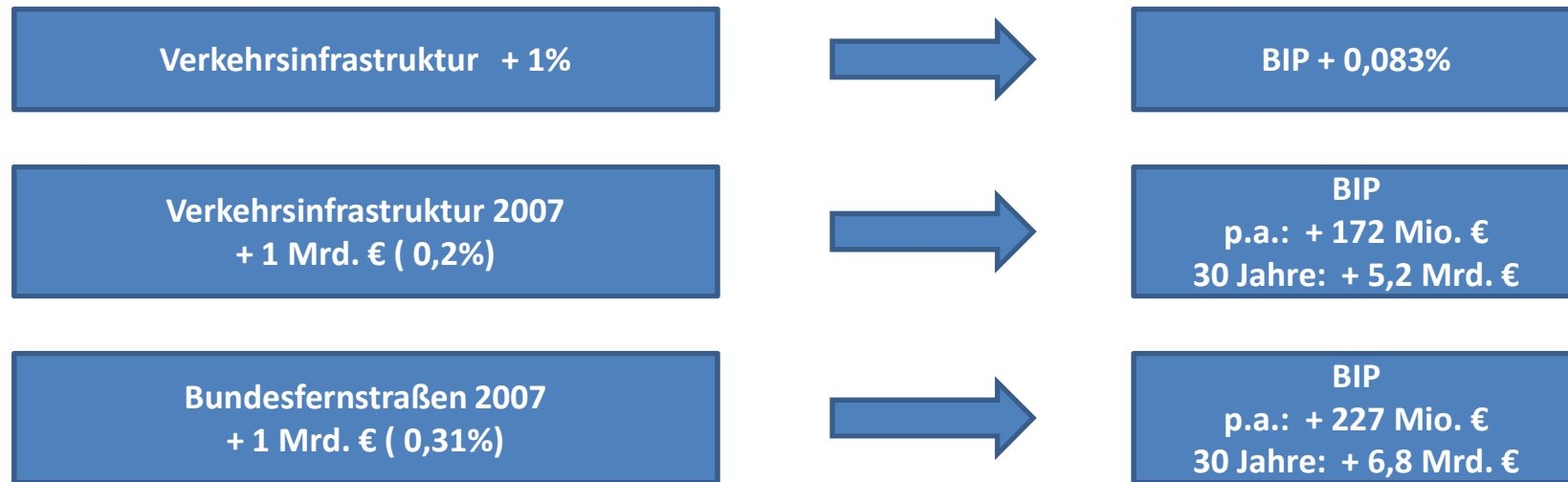
ermöglicht und verbessert:

- Spezialisierung und Arbeitsteilung
- Markterweiterungen und Erschießung von neuen Märkten
- Innovationen
- Strukturwandel
- vielfältige Wahlmöglichkeiten bei Befriedigung von Bedürfnissen
- vielfältige Formen der Beschäftigung und der Erzielung von Einkommen und Vermögen
- räumliche, wirtschaftliche und politische Integration

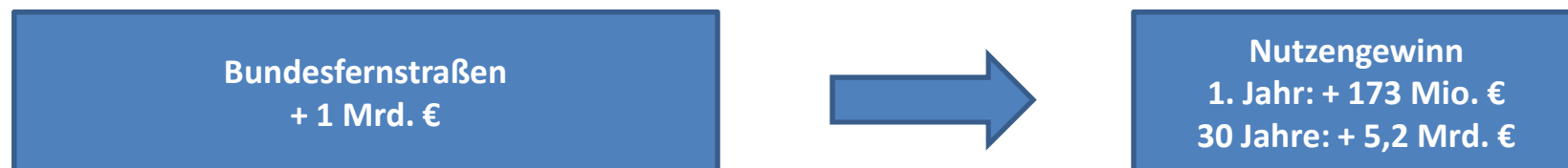
„Grundrecht auf Mobilität“

VOLKSWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Wachstumseffekte



Wohlfahrtseffekte



STAUS

Deutsche Autobahnen 2008

- ca. 130.000 Stauvorfälle
- 375.000 km
- 230.000 h Gesamtdauer

NRW 2007

- 61.139 Stauvorfälle
- 1.276 Streckenabschnitte
- 103.272 h Gesamtstaudauer
- 104 Staustrecken mit ≥ 260 h Gesamtstaudauer p.a.
- 752 stauanfällig (> 65.000 Kfz in 24h bei 4-streifiger BAB)

Strecke	Staustunden
A 1 Köln-Bocklemünd/Köln-Lövenich	2.360
A 3 Köln-Mülheim/Köln-Dellbrück	2.146
A 40 Essen-Frillendorf/Gelsenkirchen	1.048
A 43 Bochum-Gerte/Bochum-Riemke	606

STAUS 2008

TOP - Staustrecken

BAB	Autobahnabschnitt (gilt für beide Fahrtrichtungen)		Anzahl Stau- meldungen	Gemeldete Staudauer (Stunden)	Gemeldete Staulänge (km)	Länge Ab- schnitt (km)
A 1	Buchholzer Dreieck	AS Münster Nord	4.142	4.891	16.811	242
A 1	AD Ertal	Kamener Kreuz	5.363	8.637	17.977	121
A 3	AK Oberhausen	AK Köln-Ost	4.953	8.233	18.327	72
A 3	Wiesbadener Kreuz	Kreuz Fürth/Erlangen	6.885	12.299	16.410	227
A 40/ A 44	AK Kaiserberg (A3)	AK Werl	7.046	16.364	18.799	62
A 8	AK München Süd	Landesgrenze	2.504	2.665	9.970	116
A 8	AS Karlsbad	AK Ulm/Elchingen	3.184	7.627	15.593	149

ADAC 2009



VERKEHRSINFRASTRUKTUR BENCHMARKING EUROPA

Straßeninfrastruktur	Rang						
	1	2	3	4	5	6	7
Quantität							
Straßendichte	NL	F	UK	D	I	CH	S
Verteilung Straßendichte	S	UK	CH	NL	D	F	I
Autobahndichte	NL	D	CH	I	F	UK	S
Vert. Autobahndichte	S	UK	F	D	CH	NL	I
Dichte Anschlussstellen	NL	CH	D	F	UK	I	S
Dichte 5- u. mstr. Autob.	NL	UK	D	I	F	CH	S
Qualität							
Erreichbarkeit (Verb. Güte)	F	I	D	S	NL	UK	CH
Staufreiheit	S	CH	I	F	D	UK	NL
Zustand	F	I	D	NL	UK	S	CH
Sicherheit	S	UK	CH	D	NL	F	I
Quelle: Verkehrsinfrastruktur Benchmarking Europa des IVM im Auftrag des Instituts für Mobilitätsforschung Berlin.							

STAUKOSTEN

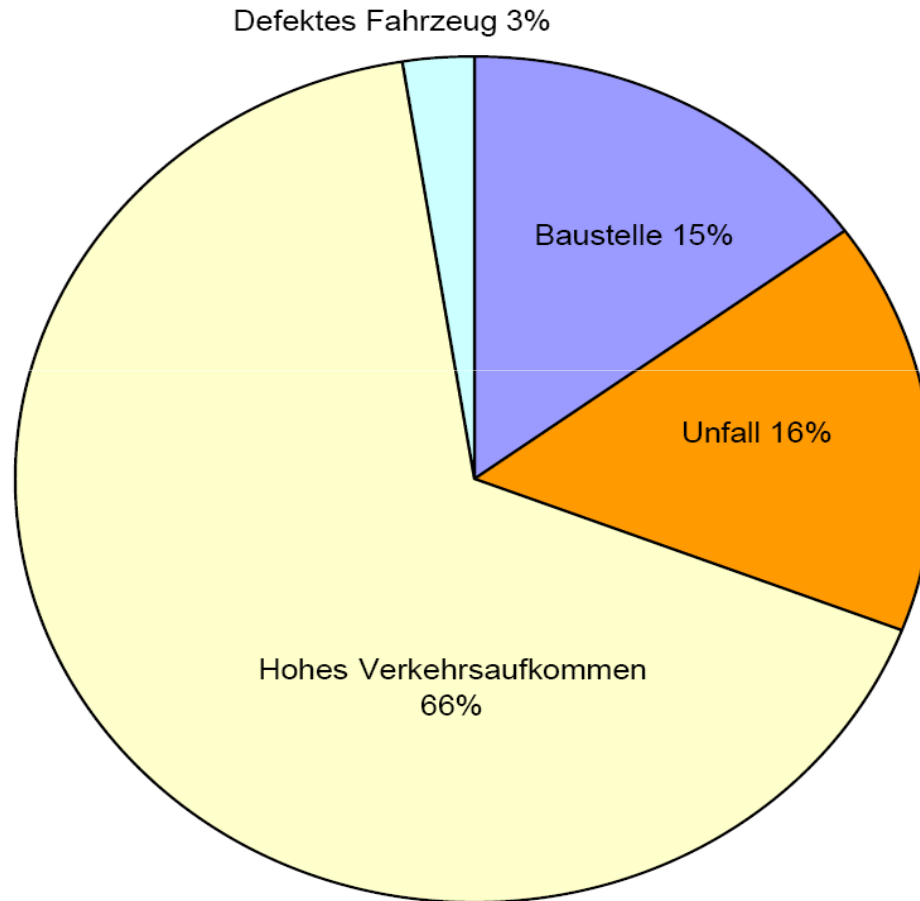
Kostenkomponenten

- Zeitkosten
- Betriebskosten
- Umweltkosten
- Produktionskosten
- Administrationskosten
- Ausweichkosten

Schätzungen der Kosten p.a.

- 102 Mrd. € (BMW 1995)
- 25 Mrd. € (I.f.V. Univ. Köln 2001)
- 65 Mrd. € (INFRAS/IWW 2004)

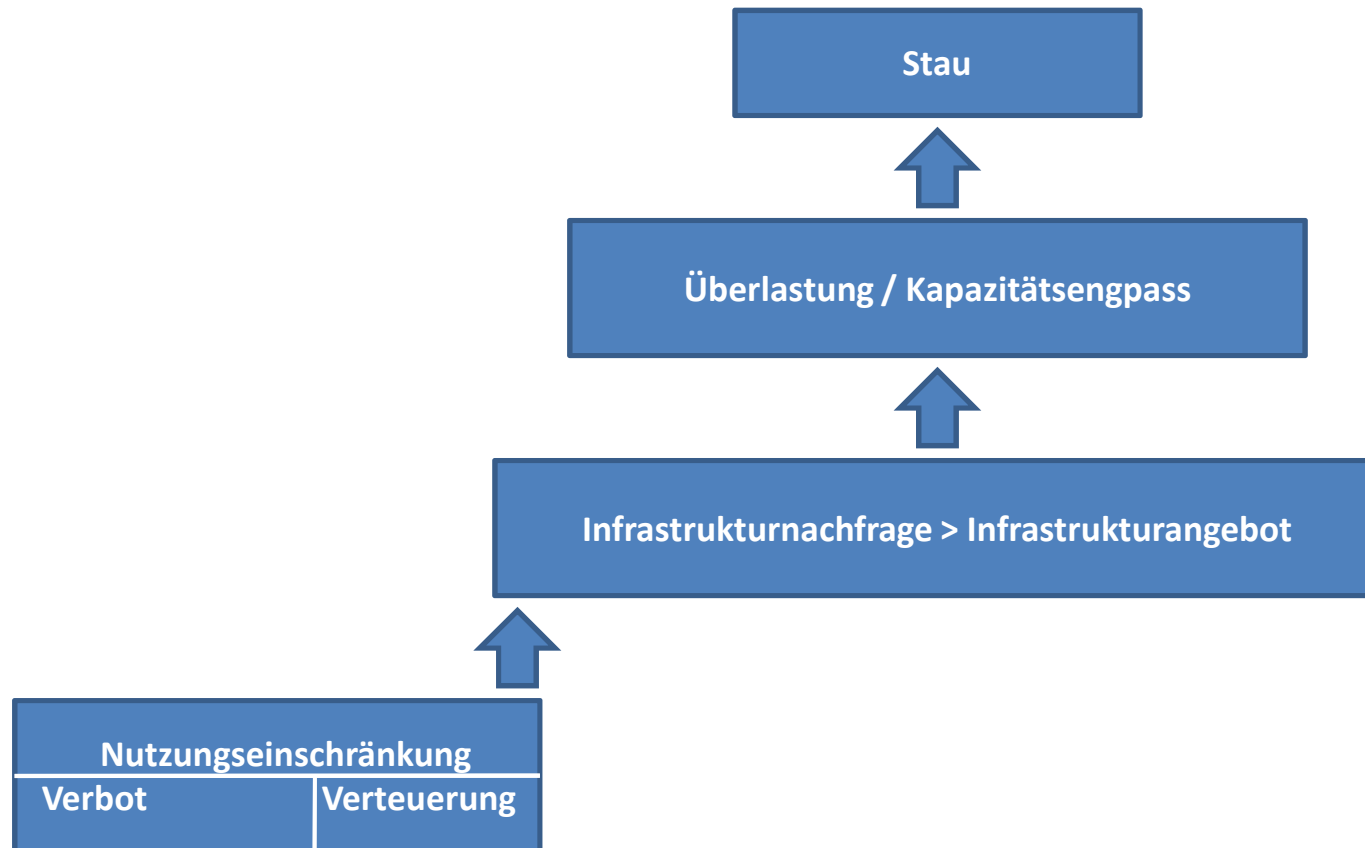
STAUURSACHEN NACH STAUMELDUNGEN 2008



ADAC 2009



WIRKUNGSZUSAMMENHÄNGE: STAU



STAUMANAGEMENT: NUTZUNGSEINSCHRÄNKUNGEN

Mengenlösungen

- Zeitliche Nutzungsverbote für bestimmte Bevölkerungsgruppen
- Nutzungsverbote für bestimmte Tage und Regionen
- Nutzungsverbote nach Nummernschildern
- Nutzungsverbote nach Fahrzeugauslastung

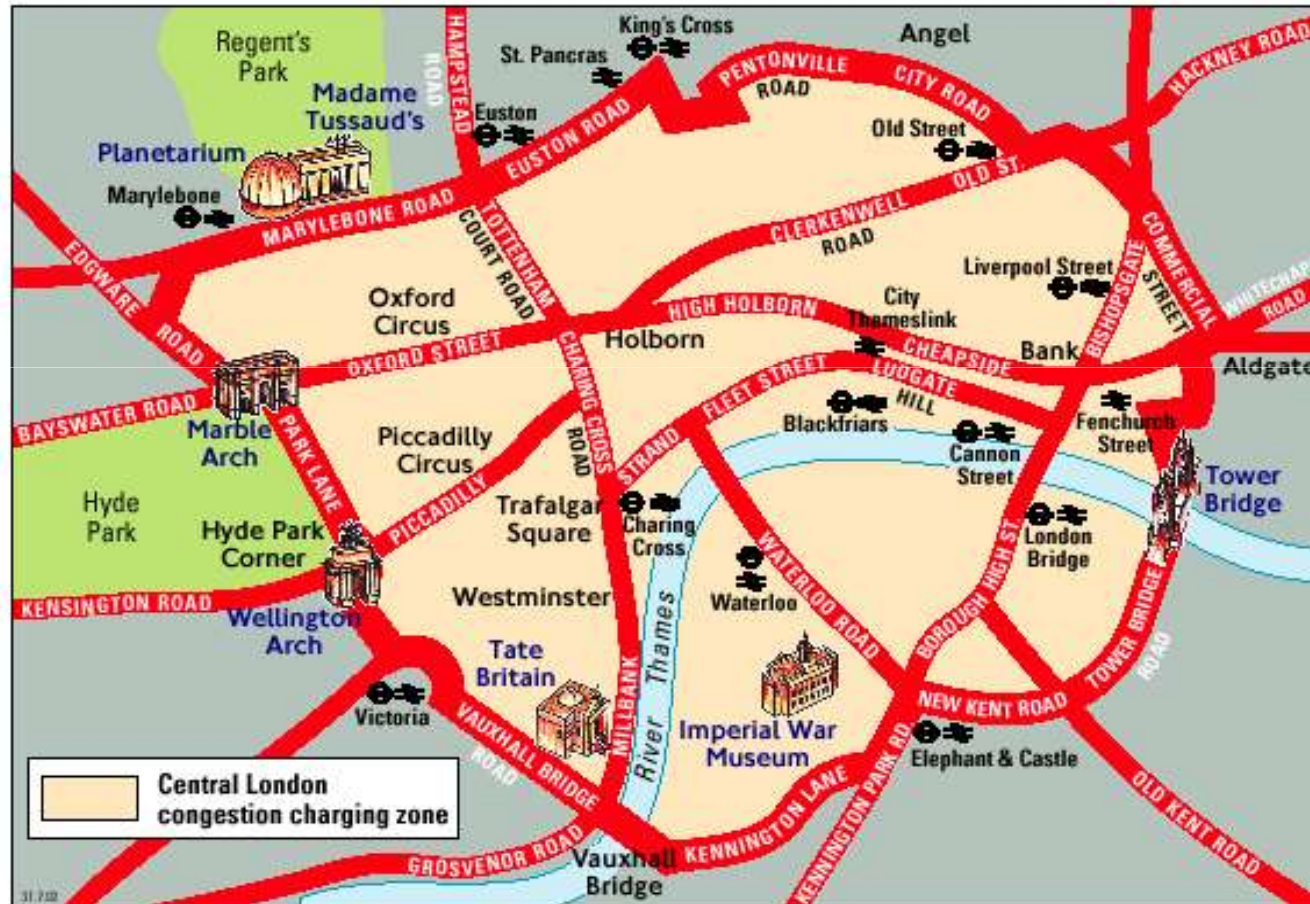
Mengen- und Preislösungen

- Zulassungsbegrenzungen für Fahrzeuge und Vergabe durch Versteigerung

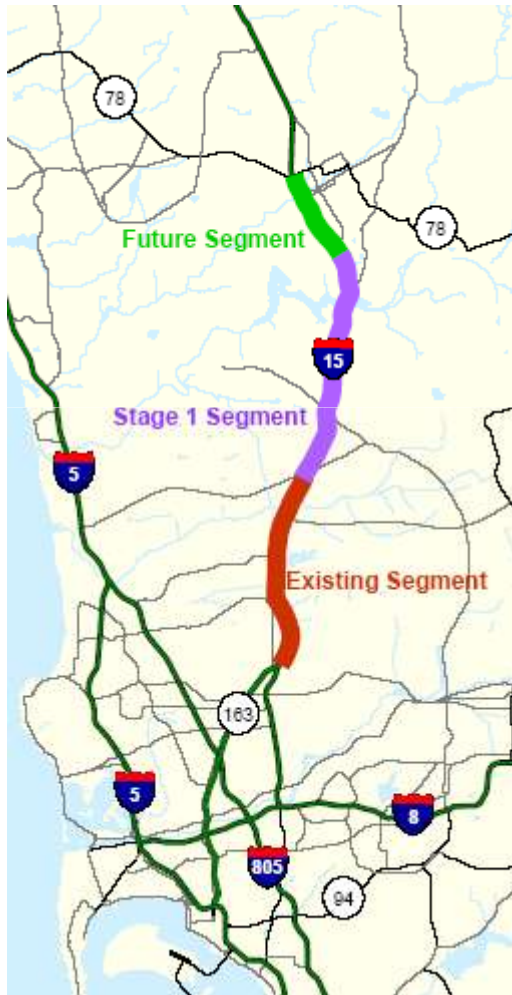
Preislösungen (congestion pricing)

- Area- und streckenbezogene Gebühren mit zeitlicher Differenzierung
- Streckenbezogene Gebühren mit auslastungsabhängiger Differenzierung

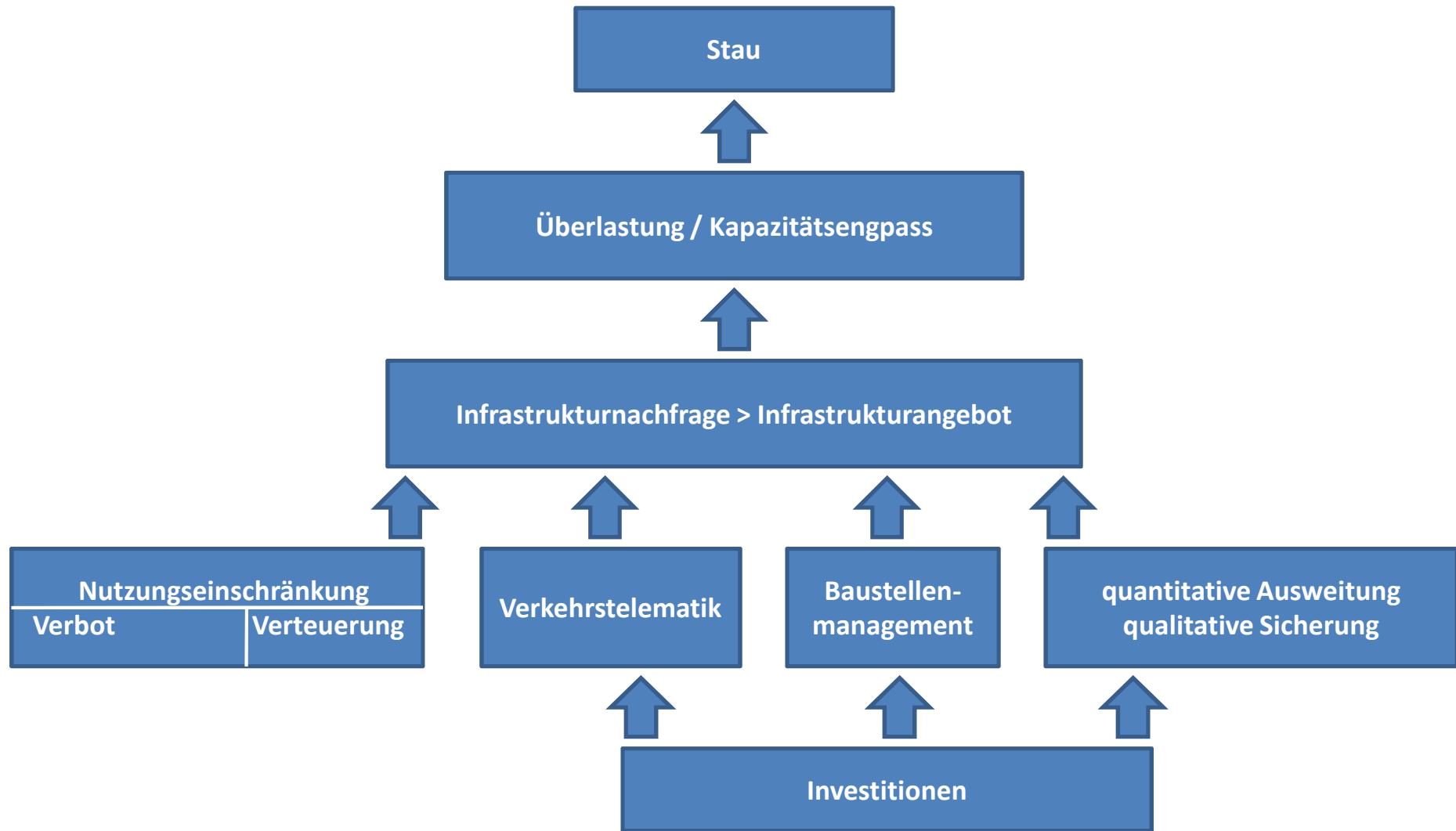
LONDON: CORDON-PRICING



CALIFORNIA: CONGESTION-PRICING

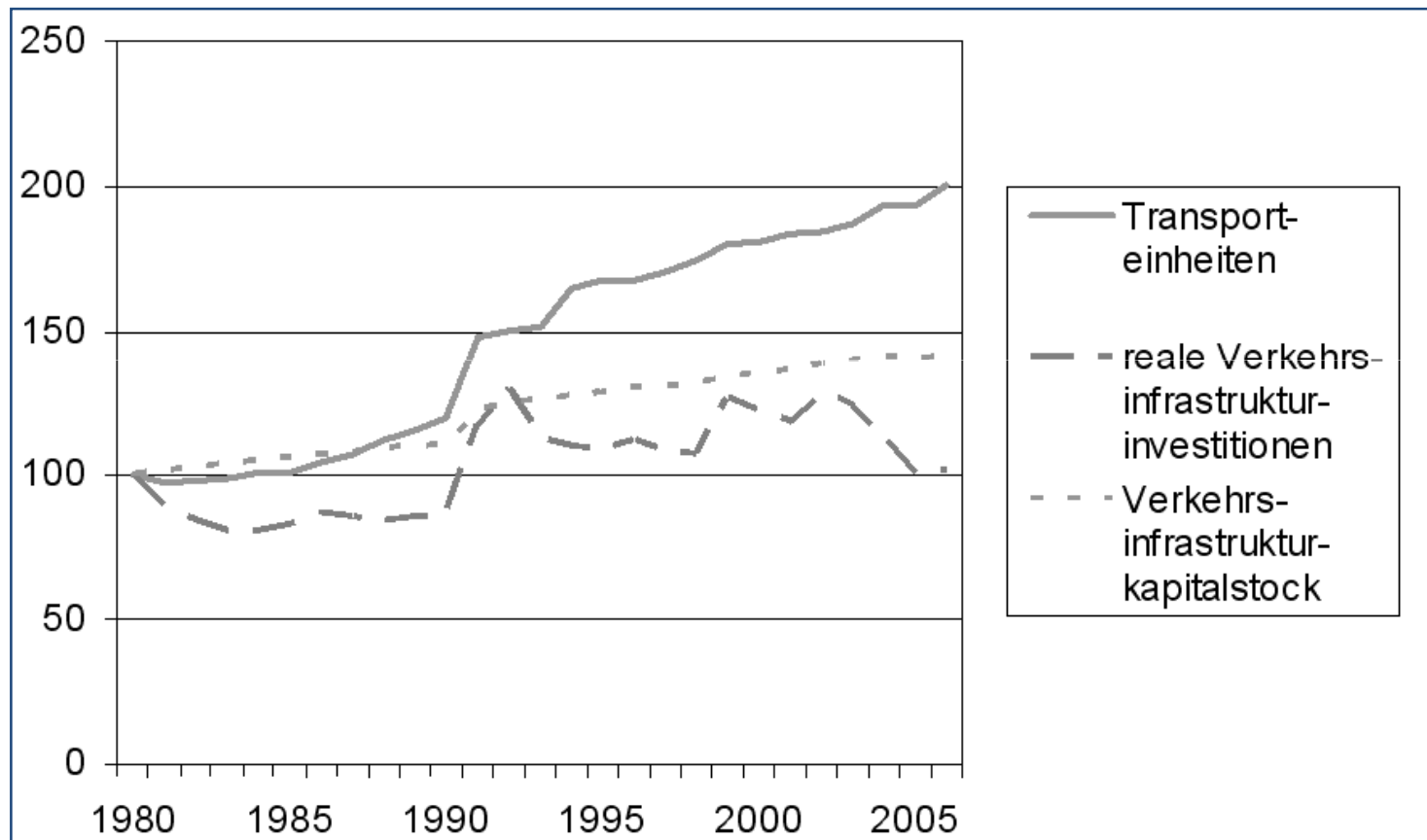


WIRKUNGSZUSAMMENHÄNGE: STAU



VERKEHRSAUFKOMMEN-VERKEHRSAUFKOMMEN

Entwicklung der Transporteinheiten und der Infrastrukturinvestitionen in Deutschland (1980-2006)

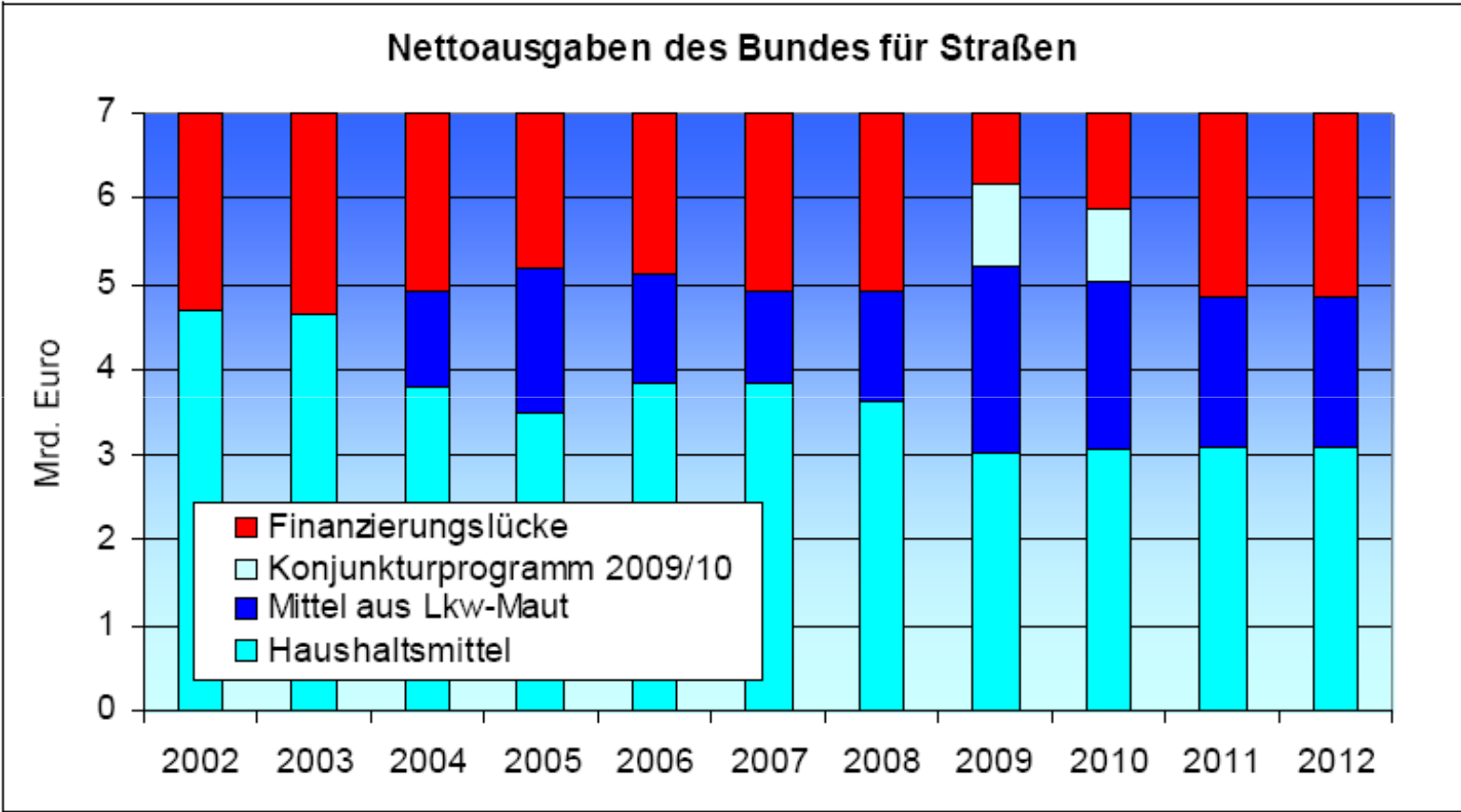


VERKEHRSWACHSTUM 2004-2025 IN VH

			Ges.	p.a.
Personen	Schienerverkehr		26	1,1
	Motorisierter Individualverkehr		16	0,7
	Luftverkehr		112	3,6
	Gesamt		19	0,9

Güter	Schienerverkehr		65	2,4
	Straßenverkehr		79	2,8
	Binnenschifffahrt		26	1,1
	Seeverkehr		150	4,5
	Gesamt		71	2,6

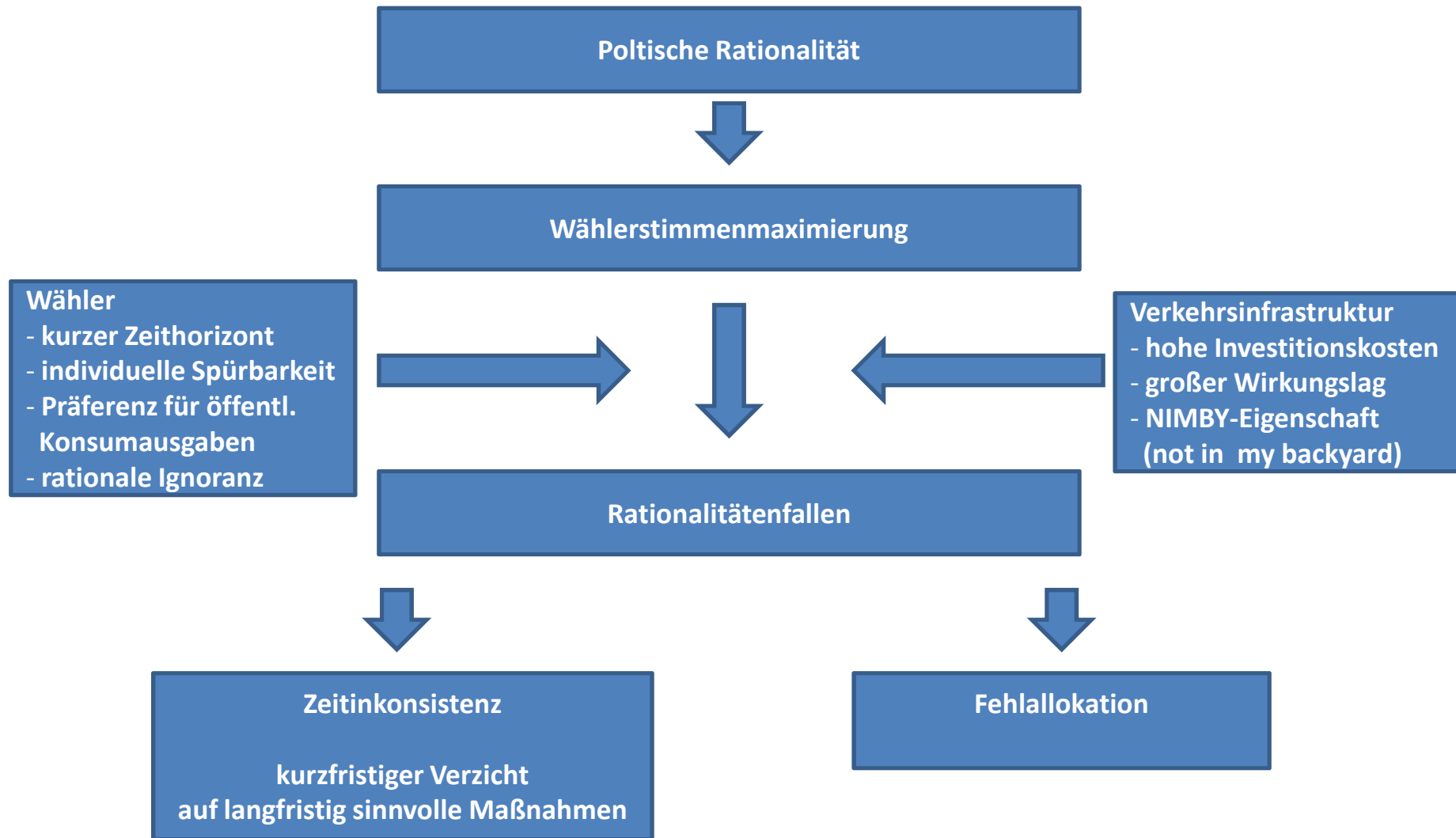
ENTWICKLUNG DER FERNSTRAßENFINANZIERUNG



ADAC 2009



RATIONALITÄTENFALLEN



NACHHALTIGE INFRASTRUKTURPOLITIK

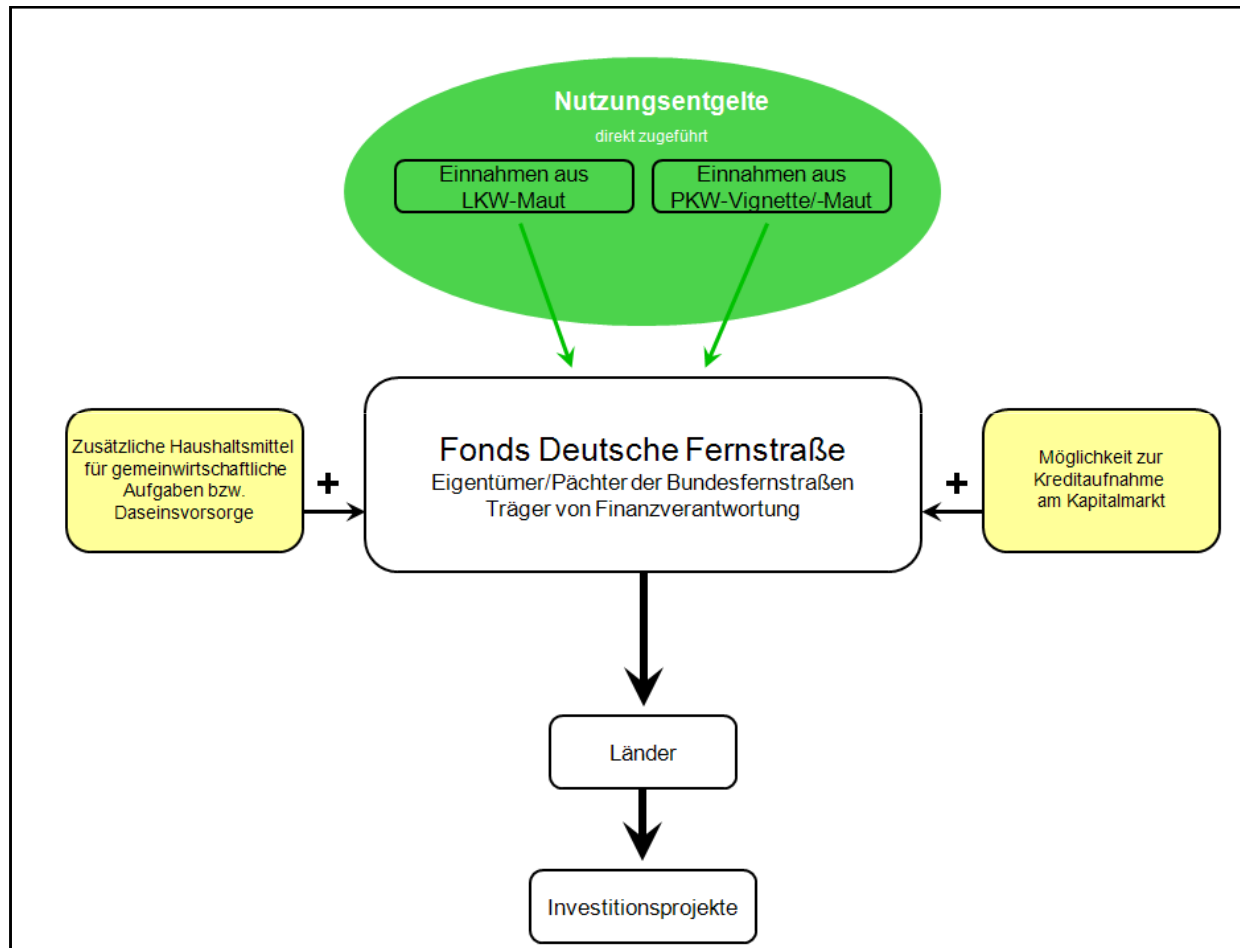
- Kontinuität der Infrastrukturfinanzierung
- effizienter Mitteleinsatz nach Nutzen-Kosten-Relationen
- effiziente Auslastung der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten

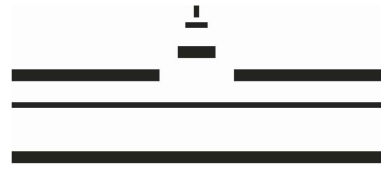
NACHHALTIGE INFRASTRUKTURPOLITIK

- Herauslösen der Infrastrukturfinanzierung aus den öffentlichen Haushalten und der Übertragung an Infrastrukturgesellschaft
- Finanzierung durch zweckgebundene Nutzungsgebühren und staatliche Zuschüssen bei öffentlicher Daseinsvorsorge
- auslastungsabhängige Differenzierung von Nutzungsgebühren
- stärkere Beteiligung Privater an Planung, Finanzierung, Betrieb und Erhaltung der Straßeninfrastruktur

Autonomer Fernstraßen-Fonds

Fernstraßen-Fonds wird Eigentümer/Pächter der Bundesfernstraßen.





WESTFÄLISCHE
WILHELMS-UNIVERSITÄT
MÜNSTER



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

