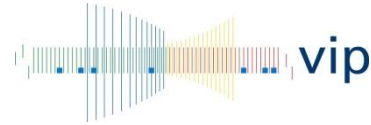




TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip), 01062 Dresden



Offener Brief

FDP-Fraktion im Dresdner Stadtrat
Rathaus
Postfach 120020
01001 Dresden

Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Prof. Dr.-Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Bearbeiter:
Telefon: 0351 463-329 75
Telefax: 0351 463-372 64
E-Mail: gerd-axel.ahrens@tu-dresden.de

Dresden, 02.12.2013

Mehr oder weniger Kfz-Verkehr in Dresden!? - „Autofahren ist noch zu preiswert“/„Auto das wichtigste Fortbewegungsmittel“, Sächsische Zeitung vom 26.11.2013, S. 13, und vom 27.11.2013, S. 16

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach dem o.g. Interview der Sächsischen Zeitung mit meiner Person, berichtete das Blatt am nächsten Tag über die Zweifel Ihrer Fraktion an meinen Aussagen. Ein Zitat des Fraktionschefs konnte leicht den Eindruck erwecken, dass er mich meinte, der „**ohne jede Grundlage** den Verkehr von morgen voraussagt“. Das wäre eine falsche, ehrenrührige und von mir nicht zu akzeptierende Behauptung gewesen, die die wissenschaftlichen Arbeitsweisen an der TU Dresden in Frage stellt und auf die wir unverzüglich mit entsprechenden Schritten reagiert hätten.

Das Studium Ihrer Pressemitteilung vom 26.11.2013, 11.10 Uhr, hat mich schnell beruhigt. Das Zitat gilt Prognosen im Allgemeinen und nicht speziell meinen Aussagen, die sich auf empirische Grundlagen, nämlich Zählungen des Straßenverkehrs und Ergebnisse von großen repräsentativen Haushaltsbefragungen beziehen. In Teilen konnte ich sogar eine Übereinstimmung unserer Einschätzungen erkennen. Meine Positionen wurden auch von Dr. Schade, Fraunhofer-Institut Karlsruhe, auf dem Zukunftssymposium des Freistaates Sachsen „Neue Ideen für Sachsen“ am 13.11.2013 im ICC Dresden noch deutlicher und klarer für Minister Morlok vertreten!

Ihnen dürfte entgangen sein, dass Ihre Presse-Mitteilung als Reaktion auf mein Interview nicht frei von Widersprüchen ist! Insofern erlaube ich mir, Ihrer Fraktion nochmals Sachverhalte und häufige Fehleinschätzungen in

Öffentlichkeit und Politik zur Entwicklung des Verkehrsgeschehens darzulegen.

Übereinstimmungen:

- Das Auto ist und bleibt voraussichtlich noch eine Weile das Verkehrsmittel Nr. 1 in Dresden. Das sehe ich auch so. Gleichwohl sind Unfallzahlen, verkehrsbedingte Belastungen und Staus zu minimieren. Ich vermute, dass Sie mir hier vor allem auch mit Blick auf den Luftreinhalteplan (LRP) zustimmen.
- Die Zukunft ist grundsätzlich unbekannt. Die meisten – auch amtlichen – Prognosen haben sich als mehr oder weniger falsch herausgestellt. Dies gilt insbesondere für die bei Planfeststellungsverfahren für neue Infrastrukturmaßnahmen in Sachsen und Dresden herangezogenen Berechnungen. Prominentes Beispiel ist die Waldschlößchenbrücke, aber auch der Tunnel am Wiener Platz, der Bramschtunnel oder die Flügelwegbücke, alle mit deutlich geringeren realen Belastungen, als sie in den Planfeststellungsverfahren mit den „offiziellen Verfahren“ prognostiziert wurden. Statt auf mehr als 45.000 Kfz scheint sich der Verkehr auf der Waldschlößchenbrücke auf unter 30.000 Kfz pro Tag auch nach Behebung der Kapazitätsprobleme im Vor- und Nachlauf der Brückenbenutzung einzupendeln. Ich denke, Sie verweisen auf diese offensichtlich überhöhten Fehleinschätzungen des Kfz-Verkehrs aus der Vergangenheit!?! - Natürlich müssen wir unterscheiden den Verkehr in der Stadt und den überörtlichen Verkehr zum Beispiel auf Bundesfernstraßen, der ganz anderen Gesetzmäßigkeiten gehorcht. Ich spreche vom Stadtverkehr.
- In den Haushalt der Landeshauptstadt Dresden werden schon seit Jahren zu wenig Mittel für den Erhalt der Verkehrsinfrastrukturen eingestellt. Wertverzehr und Substanzverfall wurden so vorprogrammiert. Damit haben allerdings die Dresdner Verkehrsbetriebe oder Beratung aus der Wissenschaft ursächlich wenig zu tun. Um Bestand und Substanz der Verkehrsinfrastruktur in Dresden zu sichern, ist primär der Stadtrat durch entsprechende Finanzmittelbereitstellung im Haushalt gefordert. (Bezüglich Empfehlungen zu diesem Thema aus der Wissenschaft verweise ich auf das Gutachten „Verkehrsförderungsreform – Integration des kommunalen Verkehrs“ an dem ich federführend mitgewirkt habe (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 2, 2013).
- Dresden ist eine wachsende Großstadt. Richtig. Gleichzeitig wird das Umland bis zum Jahre 2025 voraussichtlich 170.000 Einwohner verlieren. Menschen, die wieder in der Stadt wohnen, verursachen weniger Verkehr durch hier kürzere Wege.

- Es ist richtig, dass die für Planfeststellungsverfahren noch gebräuchliche Verkehrsprognose 2025 wachsenden Verkehr vorhersagt. Sie ist allerdings veraltet und liegt für den Kfz-Verkehr deutlich zu hoch, wie die Beispiele der o.g. Projekte und die Analysen und Berechnungen für den Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus und auch den Luftreinhalteplan es eindeutig gezeigt haben. Deshalb soll diese „offizielle Prognose“ 2014 als Verkehrsprognose 2030 – sicherlich auf der Grundlage unterschiedlicher Szenarien - neu berechnet werden. Aktuell und mit neuen Daten, allerdings mit einem weniger feingliedrigen Modell, wurden die Szenarien für den Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus berechnet. Zitiert habe ich den sogenannten Prognose-Null-Fall, das heißt die Berechnung der Verkehrsentwicklung ohne Berücksichtigung der Wirkungen etwaiger verkehrsplanerischer Maßnahmen. Es wurden nur die Veränderungen durch den demographischen Wandel, Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung berücksichtigt. Bei diesem Szenario ging die Fahrleistung des Kfz-Verkehrs in Dresden von 2010 bis 2025 um etwa 15 % zurück. Bezüglich des Verkehrsverhaltens wurden die bis dato empirisch vorliegenden Kennwerte eingesetzt, obwohl vor allem bei den jungen Erwachsenen erhebliche Verhaltensänderungen zu beobachten sind (s. u.), die eigentlich schon hätten berücksichtigt werden müssen.

- Der statistisch ermittelte Bestand an Kfz ist in Dresden von 2009 bis 2012 nach den mir vorliegenden Zahlen um 7,1 % auf 243.723 Pkw, Busse und Nutzfahrzeuge gestiegen. In dieser Statistik sind auch Busse, Lkw und andere Firmenfahrzeuge enthalten, die zur Berechnung des Personenverkehrs nicht mit berücksichtigt werden. Bezogen auf die Motorisierung der Dresdner Haushalte mit privat nutzbaren Pkw wurde zwischen 2003 und 2008 eine konstant gebliebene Zahl mit 434 und 433 Pkw pro 1000 Einwohner ermittelt (SrV). In der gleichen Zeit nahmen zum Beispiel die Fahrräder von 689 auf 750 pro 1000 Einwohner zu. Der Personenverkehr wird genauer mit diesen spezifisch ermittelten Kennwerten aus Haushaltsbefragungen modelliert. Der schwieriger zu berechnende Wirtschaftsverkehr (ohne Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr, die beim Personenverkehr mit berücksichtigt werden) macht in Städten etwa 30 % des Gesamtverkehrs aus. Diese Komponente entwickelt sich wie die Wirtschaft zurzeit steigend. Wie die in Dresden zugelassenen Fahrzeuge sind von 2009 bis 2012 auch die Beschäftigten um 6,3 und die Einwohner um 3,7 % gestiegen. Erfreulich ist, dass die **Verkehrsentwicklung hiervon entkoppelt** werden konnte.

So ist der **durchschnittliche tägliche Verkehr** auf den Dresdner Stadtstraßenbrücken (ohne BAB) von 203.850 Kfz im Jahre 2009 auf 195.900 Kfz im Jahre 2012 um 3,9 % **gesunken**.

Zu Ihrer Information: Weitere Sachverhalte und empirische Befunde

- Die im Rahmen der Analysen zum Verkehrsentwicklungsplan ausgewerteten Straßenverkehrszählungen zeigten bereits seit 1998 im Mittel abnehmende Tendenzen. Die Trendwende der rückläufigen Entwicklung des Kfz-Verkehrs wurde erstmals in den großen Leit-erhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008) des BMVBS und „Mobilität in Städten“ (SrV 2008) im Vergleich zu den Jahren 2002 und 2003 festgestellt. Gleichzeitig nahmen der Fahrradverkehr und die Nutzung des ÖPNV in Städten enorm zu. In den ostdeutschen SrV-Pegelstädten nahm die Anzahl der Wege mit dem Auto von 2003 bis 2008 mit zunehmender Dynamik um 5 % ab, die Wege mit ÖPNV und Fahrrad nahmen um 15 bzw. 9 % zu.
- Vielfältige Ursachen für den Rückgang des Kfz-Verkehrs:
 - a) Eine Komponente sind sicherlich Benzinpreisentwicklung und ein zunehmender Anteil wirtschaftlich schwächerer Haushalte und Personen. Die Zahl der Haushalte ohne Auto ist in den SrV-Pegelstädten von 2003 bis 2008 von 34 auf 37 % angestiegen. In Dresden hatten im Jahre 2008 40 % der Haushalte keinen Pkw, in Leipzig waren es 42 % und in Berlin sogar 45 %.
 - b) Die Hauptursache für weniger Verkehr liegt allerdings bei den relativ und absolut stark anwachsenden Senioren. Diese sind deutlich mobiler, als frühere Rentnergenerationen. Gleichwohl können wir bereits ab einem Alter von 54 Jahre beobachten, dass die Menschen deutlich weniger Wege und Kilometer pro Tag zurücklegen (vgl. Abb. 1). Hinzu kommt, dass die Senioren die hoch belasteten Spitzenstunden meiden. Sie machen die meisten Wege in der Mittagszeit und tragen somit zur Entzerrung der Verkehrsspitzen und damit zur Minderung von Staus im Stadtverkehr bei. Verstärkt wird diese Entwicklung seit Jahren schon durch flexiblere Arbeits- und Geschäftsöffnungszeiten, so dass die Spitzenstundenbelastungen von Jahr zu Jahr deutlich zurückgehen.
 - c) Die nachwachsenden jungen Erwachsenen, die nach 1991 geboren sind, kaufen und besitzen inzwischen sowohl in West- als auch in Ostdeutschland weniger Autos. Vor allem fahren sie deutlich weniger damit. Dafür fahren sie mehr ÖPNV und Fahrrad. Abbildung 2 zeigt, wie dieser vielzitierte „Wertewandel“ sich bereits durch Kennziffern aus der einschlägigen Erhebung des Bundesverkehrsministeriums „Mobilität in Deutschland“ bestätigen und ablesen lässt, obwohl hier auch die Menschen in ländlichen, stark autoabhängigen Gebieten befragt wurden.

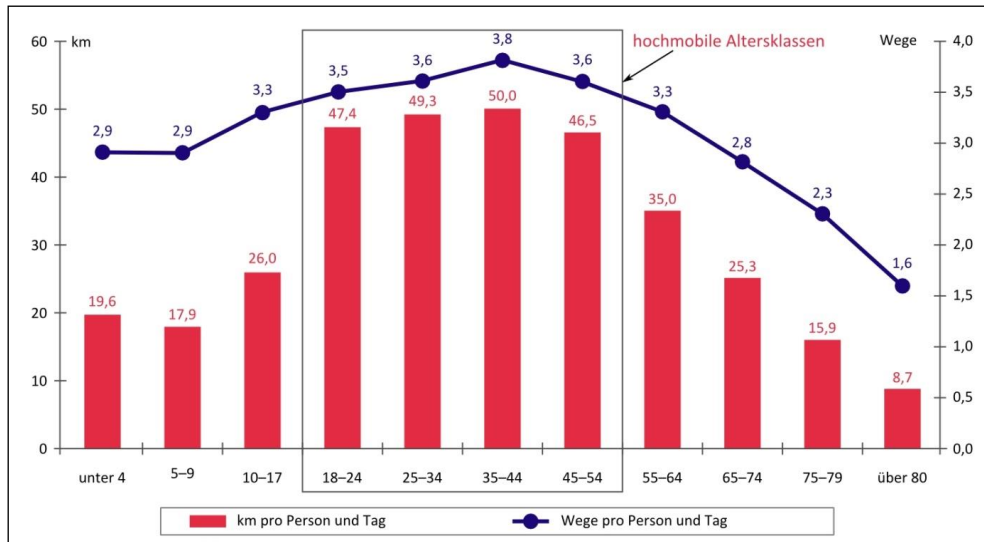


Abb. 1: Immer mehr weniger mobile Senioren
(Quelle: Knie, 2012)

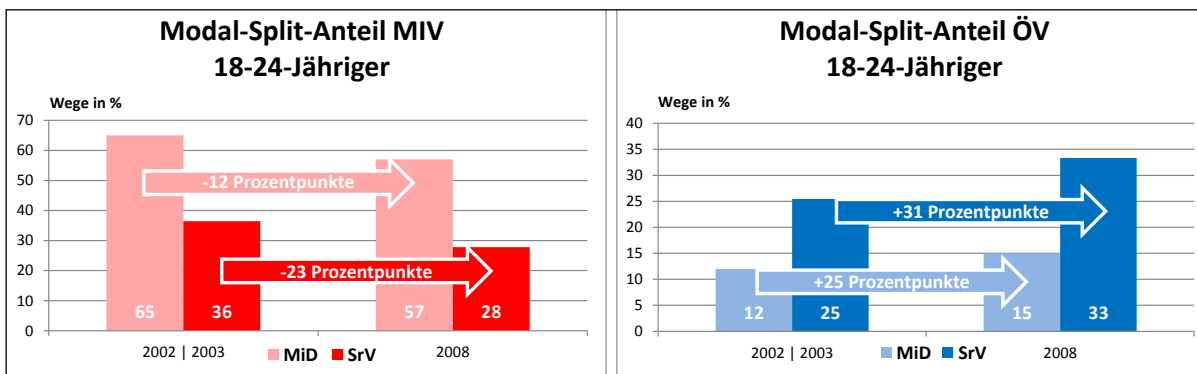


Abb. 2: Wertewandel: weniger Auto, mehr ÖPNV bei jungen Erwachsenen
(In Anlehnung an Knie, 2012. Datenquellen: Mobilität in Deutschland – MiD (2002, 2008) und Mobilität in Städten – SrV (2003, 2008))

Die Auswertung der SrV-Befragungen „Mobilität in Städten“ ergab für die ostdeutschen Pegelstädte, zu denen auch Dresden gehört, die noch deutlicheren Ergebnisse, die ebenfalls mit dargestellt sind.

- Den ÖPNV in Ballungsräumen als sogenanntes Vorrangsystem auszubauen ist Stand des Wissens und der Technik in europäischen dichten Städten sowie Inhalt des deutschen technischen Regelwerkes und der meisten ÖPNV-Gesetze der Länder. Staus im Stadtverkehr entstehen durch zu hohe Verkehrsnachfrage auf zu engem Raum. Um den in unseren Städten notwendigen Kfz-Verkehr, das ist vor allem der Wirtschafts- und Berufsverkehr, möglichst staufrei ab-

zuwickeln, ist neben einer gut ausgebauten Infrastruktur eine ergänzend wirksame Strategie notwendig, nämlich möglichst viel Verkehr aus den Spitzenstunden fern zu halten und Anreize für die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu schaffen. Fachleute nennen das **Verkehrs- und Mobilitätsmanagement**. Je geringer die Kfz-Nachfrage, umso flüssiger ist in unseren Städten, in denen der Raum für Straßen und Parkplätze begrenzt ist, der Verkehr.

Die in der Vergangenheit bis in die 70er Jahre überwiegend bevorzugte Strategie des Ausbaus von Straßenkapazitäten führte neben der Beeinträchtigung von Stadtqualitäten und Grundstückswerten durch die verbesserten Angebote zu immer neuen zusätzlichen Nachfragen. Wir nennen das, induzierter Verkehr, der wieder neue Staus verursacht.

- So zeigte das Szenario A des VEP Dresden 2025plus mit einem angenommenen weiteren Ausbau der Straßeninfrastruktur, dass damit die Kfz-Verkehrsleistung gegenüber dem o. g. Prognose-Null-Fall (mit einem 15%igen Rückgang) fast wieder den hohen Wert von 2010 erreichen würde. Fahrten vieler Dresdner, die bislang mit Bus und Bahn erledigt wurden, würden durch das verbesserte Angebot wieder auf die Straßen zurück verlagert und die Entlastungswirkungen durch die oben genannten Einflüsse aus Demographie und Wertewandel würden damit entgegen den verkehrsplanerischen Zielsetzungen wieder kompensiert. Der wohl gemeinte Bau neuer Straßeninfrastruktur führt leicht zu einem allgemeinen Anstieg des Kfz-Verkehrs mit höheren Stauanfälligkeiten an anderen Stellen des Straßennetzes. Deshalb hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau der LH Dresden als Grundlage für die Strategie- und Maßnahmenentwicklung des VEP Dresden 2025plus sich für das andere Szenario B entschieden, nach dem Wachstum von ÖPNV und Radverkehr und damit die weitere Entlastung des Straßenverkehrs gefördert werden sollen.
- In einer Marktwirtschaft ist es üblich, dass knappe Güter teurer werden. Die Europäische Union empfiehlt, über mehr Wettbewerb die Nachfrage auch über Preise zu regeln und das Verkehrssystem verstärkt durch Nutzer und Verursacher der verkehrsbedingten Schäden finanzieren zu lassen. Dies würde zu gewünschten günstigen Effekten führen. So können mit einer Bewirtschaftung von Stellplätzen statt deren Blockade durch Dauerparker neue Kapazitäten geschaffen werden, ähnlich wie auch durch eine Maut Lenkungseffekte erzielt werden können, die vor allem dem Wirtschaftsverkehr zu mehr Pünktlichkeit verhelfen. 60 % unserer Ortsveränderungen dienen dem Freizeitverkehr und einem an Freizeitaktivitäten orientierten Einkaufsverkehr. Diese eher beliebigen und flexiblen Verkehre durch z.B. zeitlich begrenzte höhere Preise aus den Spitzenstunden zu verlagern, wäre ein volkswirtschaftlicher Gewinn und könnte helfen, Staus

zu verringern und weitere teure Infrastrukturinvestitionen zu vermeiden.

- Von den Gesamtkosten des Verkehrs werden die sogenannten externen Kosten (Teile der Unfallfolgekosten, Umweltschäden etc.) heute noch zum großen Teil von der Allgemeinheit getragen. Dabei sollte das Prinzip gelten, dass der Verursacher für seine Schäden zahlt. Berücksichtigen wir auch diese Kosten, wird über Kfz- und Energiesteuer nur ein Teil der wahren Kosten des Straßenverkehrs von den Nutzern des Systems Straße aufgebracht. Hinzu kommt, dass nach dem Grundgesetz Steuern nicht wie Gebühren zweckgebunden sind. Sie sind kein Entgelt für die Benutzung der Straßen, obwohl sie anders als allgemeine Steuern ausschließlich von Autofahrern aufgebracht werden. Sie wandern in den Bundeshaushalt, der vom Bundestag beschlossen wird, auch wenn Benzin und Diesel etwa zu einem Drittel auf Stadtstraßen verbraucht werden.

Fazit:

1. Datenlage

Die Analyse des VEP Dresden 2025plus sowie die Auswertung der Zählstellen zeigt, dass der Autoverkehr in Dresden seit der Jahrtausendwende stagniert bzw. sich überwiegend rückläufig entwickelt hat.

Die Großerhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und „Mobilität in Städten“ (SrV) bestätigen diese Trendwende für Groß- und Mittelstädte in ganz Deutschland. Gleichzeitig haben ÖPNV und Radverkehr stark zugenommen.

Zum Jahresende 2013 wird die neue Erhebung SrV 2013 abgeschlossen. Die Auswertergebnisse werden im Herbst 2014 vorliegen.

2. Bisherige Prognosen zu hoch

Sowohl die offiziellen Prognosen des Bundes im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und vieler Länder sowie auch der Landeshauptstadt Dresden sind in der Nachwendezeit und Folgejahren von Fehleinschätzungen ausgegangen, die zu einer erheblichen Überschätzung des Kfz-Verkehrs führten. Dieser wurde – gemessen an der realen Entwicklung – auch bei Planfeststellungsverfahren in Dresden zu hoch eingeschätzt.

Prominentestes Beispiel ist die **Waldschlößchenbrücke**, für die eine Verkehrsbelastung von über 45.000 Kfz pro Tag für das Prognosejahr erwartet wurde und für die sich weniger als 30.000 Kfz mit stagnie-

render bzw. rückläufig zu erwartender Entwicklung eingestellt haben. Es ist nicht davon auszugehen, dass verbesserte Verkehrsbedingungen nach Beseitigung der Engpässe im Vor- und Nachlauf der Brückenbenutzung daran viel ändern werden.

3. „Offizielle“ Bedarfsermittlungen, Planungsverfahren

Da diese Sachverhalte inzwischen bekannt und dokumentiert sind, werden sie auch von der neuen 2014 zu erstellenden offiziellen Verkehrsprognose Dresden 2030 zu berücksichtigen sein und die bisherigen Fehleinschätzungen korrigieren.

Eine systematische Überschätzung der Nachfrage für teure Infrastrukturanlagen wäre andernfalls ein Fall für die Rechnungshöfe.

Auch die Gerichtsbeständigkeit von Planfeststellungsbeschlüssen auf der Grundlage derartig offensichtlicher Überschätzungen wäre nicht mehr gegeben.

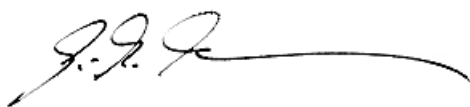
Sehr geehrter Herr Zastrow,

so besehen kann ich mir nicht vorstellen, dass Sie meine Person meinten, die sich „ohne jede Grundlage“ zum Verkehrsgeschehen äußert. Ihnen kann ich nur den Rat geben, die hier aufgezeigten Grundlagen ernsthaft zur Kenntnis zu nehmen und daraus die sachgerechten Schlussfolgerungen zu ziehen.

Ich weiß, Sie und der Stadtrat machen die Politik. Aufgabe der Wissenschaft ebenso wie der Fachleute in der Verwaltung ist dabei allerdings, Kenntnisse und Verständnis - auch von Politikern - zu mehren und damit zu möglichst sachgerechten Entscheidungen beizutragen. Im diesem Sinne stehe ich jederzeit für wissenschaftliche Beratung und Kooperation zur Verfügung.

Gern schließe ich auch ganz privat mit Ihnen Wetten ab, nicht wie der Verkehr in Dresden im Jahre 2030 aussehen mag, wohl aber, ob in Dresden der Kfz-Verkehr zum Beispiel im Jahre 2013 weiter gestiegen ist oder ob sich für die Waldschlößchenbrücke in den nächsten 5 Jahren ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) von über 30.000 Kfz pro Tag einstellen wird. Ich wette dagegen, ausgenommen für die Sperrzeiten der Albertbrücke!

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens