

## Verkehr und Mobilität

Mobilität meint ganz allgemein die Möglichkeit, sich von einem Ort zum anderen zu bewegen, neue Räume kennen zu lernen, meint im Sinne einer physischen Mobilität „die reale oder potenzielle Raumüberwindung“,<sup>128</sup> aber auch Lebensqualität und ein modernes Lebensgefühl. Mobil zu sein, bedeutet ein Stück Freiheit und eine ordentliche Portion Unabhängigkeit. „Mobilitätsexplosion“ als Schlagwort charakterisiert die Entwicklung in den letzten hundert Jahren, ein Trend, von dem angenommen wird, dass er sich die nächsten Jahre und Jahrzehnte fortschreibt.

Im Verkehr findet die Mobilität ihre konkrete Realisierung. Trends wie „Zunahme des motorisierten Individualverkehrs“, „zunehmender öffentlicher Personenverkehr“, „zunehmender Luftverkehr“, „steigender Güterverkehr“, „Ausbau telematischer Verkehrssysteme“ sowie „Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen“ deuten die Richtung an, welche die Entwicklung nehmen wird. Zieht man zusätzlich Daten und Prognosen heran, so lassen sich diese allgemeinen Behauptungen noch verdichten. So haben im Rahmen der Delphi-Studie „Zukunft der Mobilität“ 134 Experten aus 13 europäischen Ländern ihre Verkehrsprognosen für das Jahr 2010 abgegeben.<sup>129</sup> Signifikante Ergebnisse sind unter anderem die Aussagen, dass

die Zahl der zugelassenen PKW um 20 % ansteigen wird,  
 der motorisierte Individualverkehr um 20% ansteigen wird,  
 die Länge des hochrangigen Straßennetzes um 10% zunehmen wird und  
 die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs um 40% zunimmt.

Laut den ExpertInnen sind wichtige Ursachen für das stetige Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs der wachsende Freizeitverkehr,<sup>130</sup> die höhere Anzahl von AutobesitzerInnen per se sowie der Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur. Außerdem steigen die Kilometerleistungen insgesamt. Dabei ist interessant, dass Anzahl und Dauer der Wege weniger stark zunehmen als die Anzahl der Fahrtziele. Der Trend zum Zweit- und Drittwagen hält an, neue „Nutzerschichten“ tun sich in der Gruppe der „jungen Alten“ auf, sowie bei den Frauen. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt eine Studie der Firma Prognos, die für den Prognosezeitraum bis 2015 eine weitere Zunahme des motorisierten Personenverkehrs erwartet, die Steigerungsraten differieren allerdings zwischen den verschiedenen Regionen Europas. Während in Westeuropa mit einem Wachstum um 20 Prozent gerechnet wird, ist in Mittel- und Osteuropa eine Steigerung von mehr als 50 Prozent zu erwarten.<sup>131</sup> Gegen den Trend wirksam werden könnten Kapazitätsgrenzen, steigende Energiepreise oder die Eindämmung des Individualverkehrs. Generell problematisch ist, dass im Verkehr keine Kostenwahrheit gegeben ist. Die sogenannten „externen Kosten“ wie Unfallfolge-, Umwelt- und Staukosten werden nicht vom Verursacher, sondern von der Allgemeinheit getragen, wodurch es zu einer Marktverzerrung kommt.

<sup>128</sup> Institut für Mobilitätsforschung: Zukunft der Mobilität. Szenarien für das Jahr 2020, S. 4. URL: [http://www.ifmo.de/ifmo/ifmo.nsf/Title/Library/\\$File/Szenario\\_Kurzfassung.pdf](http://www.ifmo.de/ifmo/ifmo.nsf/Title/Library/$File/Szenario_Kurzfassung.pdf) am 29.4.2003.

<sup>129</sup> ÖAMTC Akademie (Hg.): Das Mobilitäts-Delphi. Zukunft der Mobilität, Wien 1999, S. 4.

<sup>130</sup> Der Freizeitverkehr ist nicht nur ein bedeutsamer Wachstumssektor er ist außerdem extrem auto-affin und kaum steuerbar; vgl. Institut für Mobilitätsforschung bzw. Trend-Datenbank Z\_Punkt, 2002.

<sup>131</sup> Z\_punkt, 2002 nach Prognos: European Transport Report 2002, Basel 2002.

Stark steigende Tendenzen zeigt auch der Güterverkehr aufgrund wachsender Transportmengen, Ausweitung der Transporträume (europäische Integration), Globalisierung und Internationalisierung der Wirtschaft, zunehmender Arbeitsteiligkeit sowie aufgrund der Verringerung der Fertigungstiefe und einer zu geringen Attraktivität der Bahn. Hemmschuh für diese Entwicklung könnten gesteigerte Transportkosten, Verkehrseinschränkungen oder Sättigungseffekte sein.<sup>132</sup> In Zahlen ausgedrückt wird – wie schon oben erwähnt – davon ausgegangen, dass in Westeuropa die Verkehrsleistung im Güterverkehr bis 2015 um mehr als 40 Prozent steigen wird. Damit wird sich voraussichtlich die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr von 1991 bis zum Jahr 2015 verdoppelt haben. Gleichzeitig sollen auch die Güterverkehrsströme auf der Schiene kräftig steigen: gegenüber 2000 wird bis zum Jahr 2015 eine Steigerung des Schienengüterverkehrs in Europa um 50 Prozent erwartet.<sup>133</sup>

Eine gewisse Flexibilisierung des Verkehrs wird durch den Einsatz von Telematik erwartet. Hierbei wird davon ausgegangen, dass eine Mischung aus aktuellsten Verkehrsinformationen und intelligenten Steuerungssystemen ein Sparpotenzial beim Verkehrsaufkommen um ca. fünf Prozent bringt. Weiters wird angenommen, dass die vom Straßenverkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2010 um drei Prozent zunehmen, entlastend könnten dabei moderne Antriebskonzepte und eine verbesserte Energieeffizienz wirken, die laut Schätzungen der Expertinnen und Experten wiederum zu einem Absinken der CO<sub>2</sub>-Emissionen um fünf Prozent führen könnten.

Was den öffentlichen Verkehr anbelangt, so wird von einem hochrangigen Ausbau des Schienenverkehrs in der Größenordnung von zehn Prozent ausgegangen sowie von einer Zunahme des öffentlichen Personenverkehrs um 15 Prozent. Der öffentliche Verkehr bietet jedoch in nächster Zeit keine attraktive Alternative zum Individualverkehr. Während jahrzehntelang vorrangig in den Straßenbau investiert wurde, hat man sich erst in letzter Zeit verstärkt dem öffentlichen Verkehr zugewandt. Die Finanzierung erfolgt nicht durch eine Verlagerung des Schwerpunktes vom Individual- zum öffentlichen Verkehr, sondern durch die Setzung eines zweiten Schwerpunktes und damit durch die Aufwendung zusätzlicher Mittel. Durch diese Vorgehensweise kommt es zwar einerseits zu einer Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Verkehr, andererseits erhält er gegenüber dem Individualverkehr keinen Wettbewerbsvorteil. Eine entscheidende Verlagerung des Verkehrs gelingt auf diese Weise nicht.

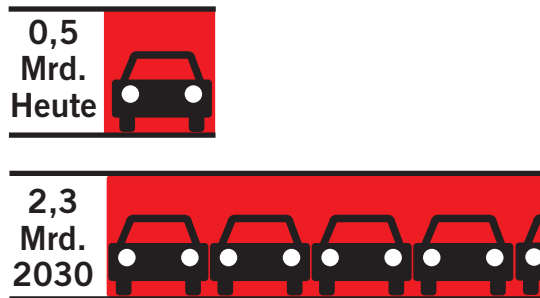
---

<sup>132</sup> vgl. ÖAMTC Akademie (Hg.): Das Mobilitäts-Delphi. Zukunft der Mobilität, Wien 1999.

<sup>133</sup> vgl. Trenddatenbank Z\_punkt, 2002.

## Grafiken

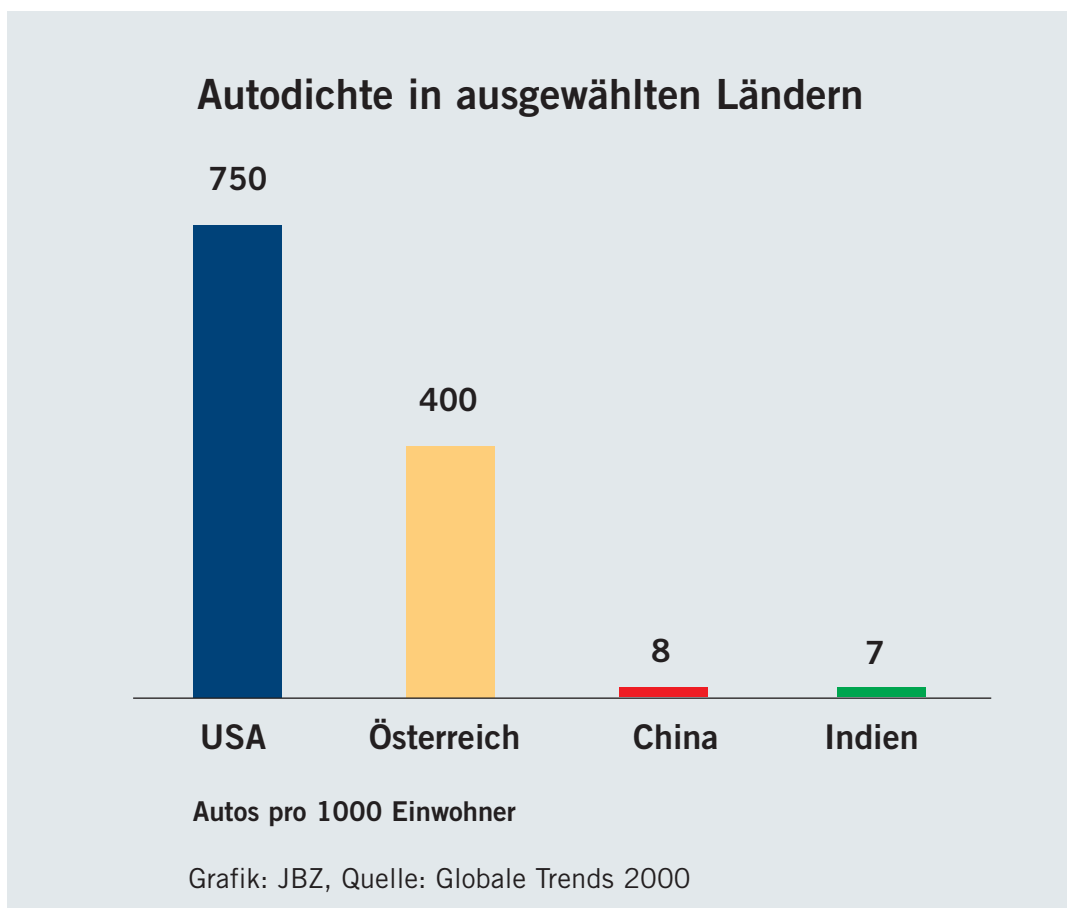
Autobestand vervielfacht sich weltweit  
Zunahme als Folge der Motorisierung der Entwicklungsländer



Grafik 18

Quelle: UPI

aus: Daten, Fakten und Prognosen, Profil 29/2002, URL: <http://www.profil.at/extra/trends> am 25.2.2003.



Grafik 19

aus: Holzinger, Hans: Nachhaltig leben. 25 Vorschläge für einen verantwortungsvollen Lebensstil, Salzburg 2002, S. 55.

## Literaturverzeichnis

Institut für Mobilitätsforschung: Zukunft der Mobilität. Szenarien für das Jahr 2020, S. 4.  
URL: [http://www.ifmo.de/ifmo/ifmo.nsf/Titel/Library/\\$File/Szenario\\_Kurzfassung.pdf](http://www.ifmo.de/ifmo/ifmo.nsf/Titel/Library/$File/Szenario_Kurzfassung.pdf) am  
29.4.2003.

ÖAMTC Akademie (Hg.): Das Mobilitäts-Delphi. Zukunft der Mobilität, Wien 1999.