

B 31



Verkehrsuntersuchung  
B 31 Meersburg - Immenstaad

# Verkehrsprognose 2035

Prof. Dr. Heiner Monheim  
Claus Kiener, M.Eng.

B 31



Verkehrsuntersuchung  
B 31 Meersburg - Immenstaad

# Verkehrsprognose 2035

Welches Verkehrsverhalten  
(Modal-Split) unterstellen wir?

- Mobiles Baden-Württemberg
- Ansätze für die Verkehrsprognose
- Prognose-Nullfall „Plus“ 2035

Schwerpunkte der Baden-Württemberg Stiftung  
Bildung Nr. 47



ABSCHLUSSBERICHT DER STUDIE

## MOBILES BADEN- WÜRTTEMBERG

Wege der Transformation  
zu einer nachhaltigen Mobilität

Baden-  
Württemberg  
Stiftung  
WIR STIFTEN ZUKUNFT

### WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Die Studie wurde von einem wissenschaftlichen Beirat begleitet, der sich vier Mal über die Projektlaufzeit getroffen und das methodische Vorgehen sowie die Projektergebnisse intensiv diskutiert hat. Die Zusammensetzung des Beirates war wie folgt:

- ▶ Prof. Dr. Udo Becker, TU Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
- ▶ Dr. Weert Canzler, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
- ▶ Dr. Katrin Dziekan, Umweltbundesamt
- ▶ Dr. Martin Held, ehemals Evang. Akademie Tutzing
- ▶ Dr. Michael Kopatz, Wuppertal Institut
- ▶ Prof. Dr. Rudi Kurz, Hochschule Pforzheim, Fakultät für Wirtschaft und Recht
- ▶ Prof. Dr. Heiner Monheim, Raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation
- ▶ Prof. Dr. Stefan Reindl, Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen, Institut für Automobilwirtschaft
- ▶ Christoph Erdmenger, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- ▶ Dr. Ingo Wolf, FU Berlin, Institut Futur
- ▶ Prof. Dr. Angelika Zahrnt, Institut für ökologische Wirtschaftsforschung

Vertreterinnen und Vertreter von BUND BW und BW Stiftung haben an den Sitzungen des wissenschaftlichen Beirats in der Funktion als Steuerkreismitglieder mitgewirkt.

**SZENARIO „NEUE INDIVIDUALMOBILITÄT“  
(NIM) – PRIVAT UND KOMFORTABEL  
UNTERWEGS**

**SZENARIO „NEUE DIENSTLEISTUNGEN“  
(NDL) – KREATIVE GESCHÄFTSMODELLE,  
GETEILTE FAHRZEUGE**

**SZENARIO „NEUE MOBILITÄTSKULTUR“  
(NMK) – KÜRZERE WEGE, FLEXIBLE  
ÖFFENTLICHE SYSTEME**

Quelle: <http://www.bwstiftung.de>



**SZENARIO „NEUE INDIVIDUALMOBILITÄT“  
(NIM) – PRIVAT UND KOMFORTABEL  
UNTERWEGS**

**SZENARIO „NEUE DIENSTLEISTUNGEN“  
(NDL) – KREATIVE GESCHÄFTSMODELLE,  
GETEILTE FAHRZEUGE**

**SZENARIO „NEUE MOBILITÄTSKULTUR“  
(NMK) – KÜRZERE WEGE, FLEXIBLE  
ÖFFENTLICHE SYSTEME**

Einflussgröße	Szenario Neue Individualmobilität	Szenario Neue Dienstleistungen	Szenario Neue Mobilitätskultur
Affinität zur multimodalen Verkehrsmittelwahl	mittel	hoch	hoch
Anteil ÖV	niedrig	mittel	hoch
Restriktionen MIV	niedrig	mittel	hoch
Autoaffinität	hoch	mittel	niedrig
Pkw-Bestand	hoch	gering	sehr niedrig
Privater Pkw-Besitz	hoch	gering	sehr niedrig
Fahrzeugauslastung	niedrig	mittel	hoch
Carsharing	v. a. in der Stadt und als Ergänzung	von großer Bedeutung	von mittlerer Bedeutung
Anteil Radverkehr	niedrig	mittel	hoch
Anteil Fußverkehr	niedrig	mittel	hoch
Güterverkehr	Gütertransportvolumen und Zahl der Transportfahrten nehmen mit dem weiteren Anstieg des Bruttoinlandsprodukts weiter zu	Güterverkehr nimmt durch höhere Qualität der Produkte weniger stark zu als in der Vergangenheit	bis 2050 leicht rückläufig durch starke Nachfrage nach regionalen und langlebigen Produkten
Modal Split im Güterverkehr	Straßengüterverkehr gewinnt weiter an Attraktivität und dominiert	leichter Anstieg des Anteils der Bahn, Straßengüterverkehr weiterhin dominierend	deutlicher Anstieg des Anteils der Bahn, Straßengüterverkehr rückläufig
Luftverkehr	weiterer deutlicher Anstieg angesichts weiter zunehmender globaler Vernetzung von Wirtschaft und Gesellschaft	nimmt angesichts der fortschreitenden globalen Vernetzung weiter zu	Stagnation aufgrund der größeren Nahraumorientierung und Regionalisierung von Wirtschaftskreisläufen

**SZENARIO „NEUE INDIVIDUALMOBILITÄT“  
(NIM) – PRIVAT UND KOMFORTABEL  
UNTERWEGS**

**SZENARIO „NEUE DIENSTLEISTUNGEN“  
(NDL) – KREATIVE GESCHÄFTSMODELLE,  
GETEILTE FAHRZEUGE**

**SZENARIO „NEUE MOBILITÄTSKULTUR“  
(NMK) – KÜRZERE WEGE, FLEXIBLE  
ÖFFENTLICHE SYSTEME**

### 3.4.2 Szenario NDL „Neue Dienstleistungen – kreative Geschäftsmodelle, geteilte Fahrzeuge“

#### Überblick

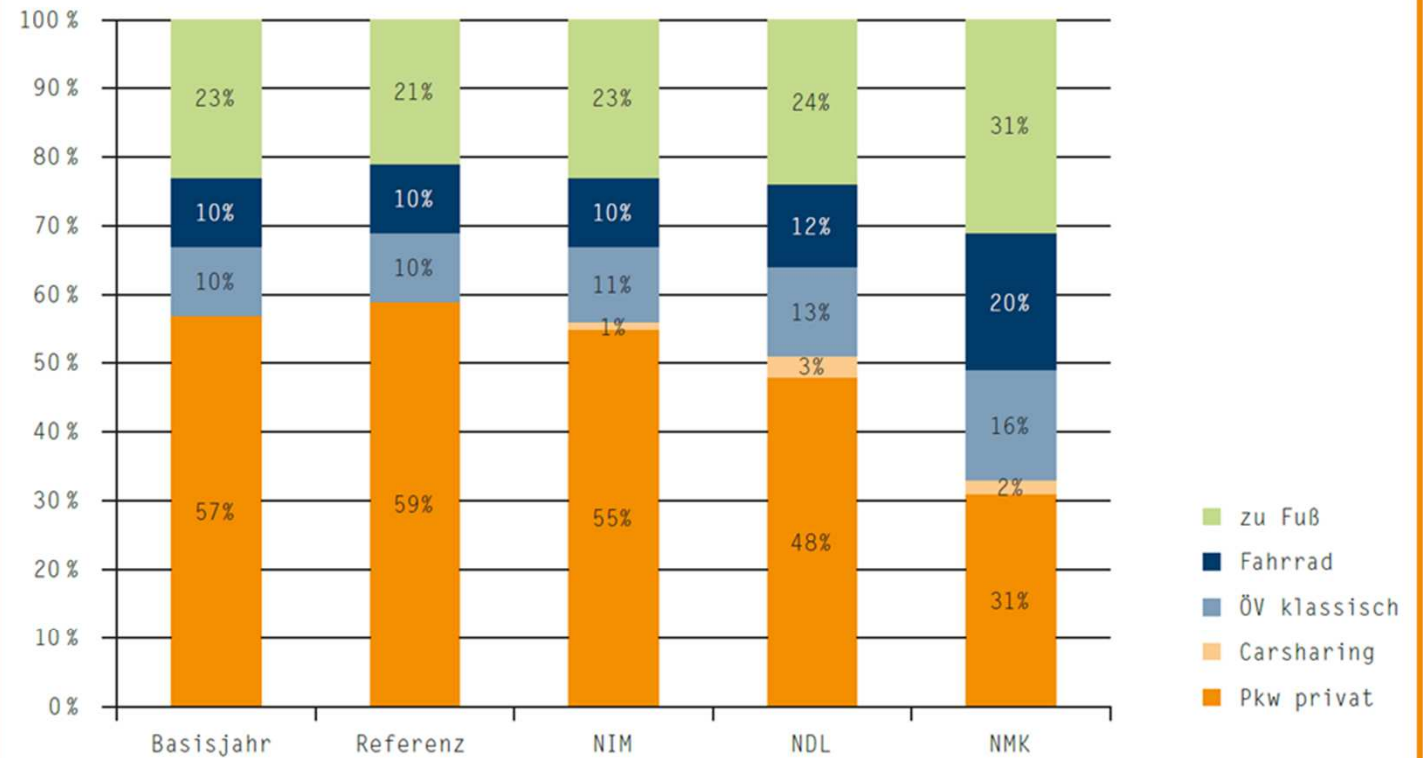
Für die Menschen in Baden-Württemberg ist das Auto immer noch ein „heiligs Blechle“, aber nicht mehr „mei heiligs Blechle“. Sie fahren noch gerne Auto, gehen mit den Fahrzeugen aber anders um und verabschieden sich vom Leitbild der Rennreiselimousine. Autos haben als Symbol in vielen Milieus an Bedeutung verloren. Stattdessen werden sie in unterschiedlichen Größen und für unterschiedliche Zwecke bestellt, genutzt und danach zur weiteren Nutzung wieder freigegeben. Die Sharing-Kultur ist für den Mainstream attraktiv geworden, das Carsharing hat eine hohe Relevanz und ist ein Massenmarkt. Unterstützt wird diese Entwicklung durch die zunehmende Automatisierung der Fahrzeuge. Die Autos können bequem über digitale Dienste bestellt werden und kommen selbstständig angefahren. Car- und Bikesharing profitieren auch von neuen politischen Rahmenbedingungen. Die Anbieter kooperieren in einem überregionalen Verbundsystem, das wiederum logistisch und tariflich mit ÖV-Anbietern verknüpft ist. Daraus resultiert eine oft arbeitsteilige, kombinierte Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote. Das (geteilte) Auto bleibt aber Rückgrat des multimodalen Gesamtsystems. Der Pkw-Bestand in Städten – und damit auch der Platzbedarf für den ruhenden Verkehr – hat sich deutlich reduziert. Das Fahrzeug wird zweckgebunden ausgewählt, bei der Fahrzeuggröße kommt es zur Trendwende, weg vom immer größeren Pkw. Das Verkehrsaufkommen hat sich gemessen an der Zahl der gleichzeitig fahrenden Fahrzeuge deutlich verringert, die qualitative Aufwertung öffentlicher Räume etwa durch Begrünung wird zu einem wichtigen Merkmal der Wohnqualität und des sozialen Status. Die Parkraumbewirtschaftung und -verknappung genießt eine hohe Akzeptanz. Städtebauliche Integration setzt sich als Leitbild durch. Das Eintreten für Klimaschutz und Nachhaltigkeit ist zu einer selbstverständlichen gesellschaftlichen Norm geworden.

**SZENARIO „NEUE INDIVIDUALMOBILITÄT“  
(NIM) – PRIVAT UND KOMFORTABEL  
UNTERWEGS**

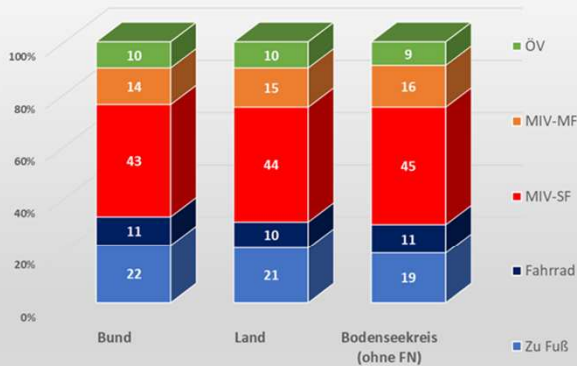
**SZENARIO „NEUE DIENSTLEISTUNGEN“  
(NDL) – KREATIVE GESCHÄFTSMODELLE,  
GETEILTE FAHRZEUGE**

**SZENARIO „NEUE MOBILITÄTSKULTUR“  
(NMK) – KÜRZERE WEGE, FLEXIBLE  
ÖFFENTLICHE SYSTEME**

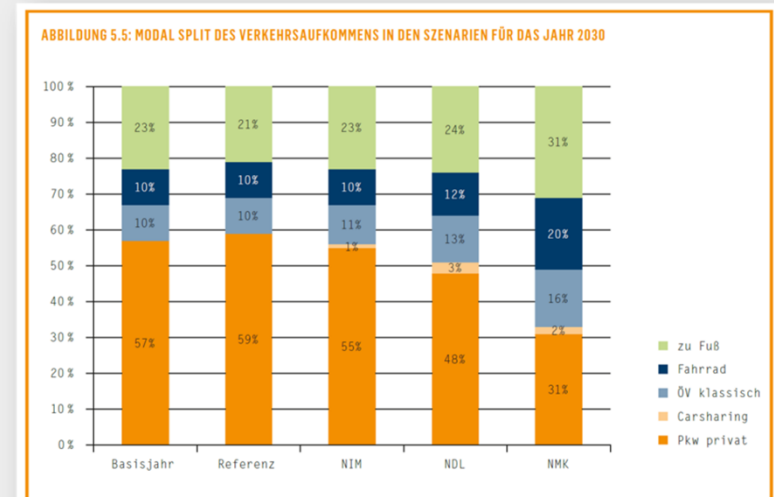
ABBILDUNG 5.5: MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFKOMMENS IN DEN SZENARIEN FÜR DAS JAHR 2030



Modal Split - Vergleich Bund/Land/Lkr. - MiD 2017



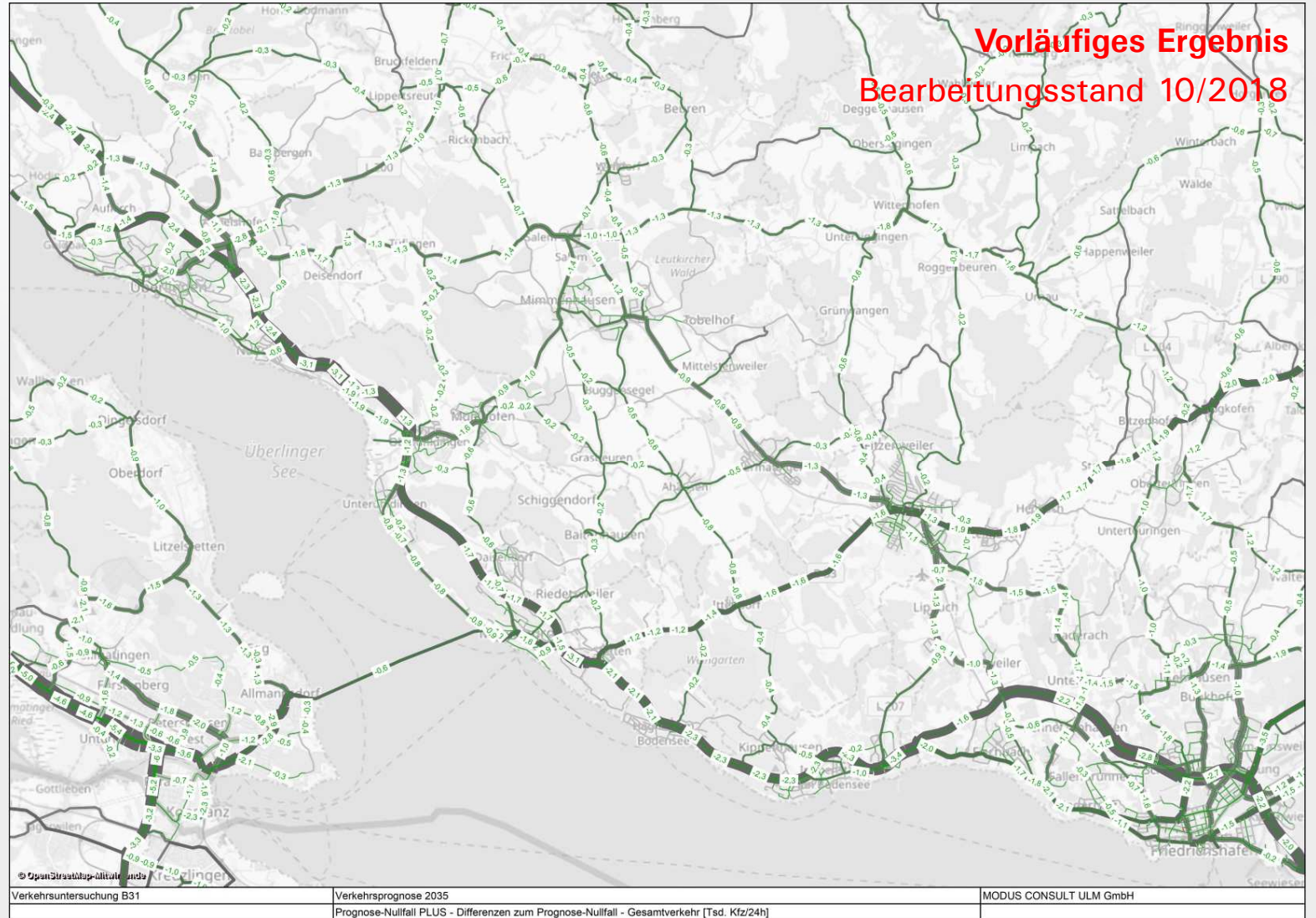
- Annahme einer Veränderung des KFZ-Anteils am Gesamtverkehr von heute 59 % im Szenario „Referenz“ auf zukünftig 51 % im Szenario „Neue Dienstleistungen“ (NDL) aus der Studie Mobiles Baden-Württemberg
- Reduzierung der Prognose-Verkehrsmengen im Kfz-Leichtverkehr für alle Verkehrsbeziehungen in Baden-Württemberg im Verhältnis 51/59 (= 0,864)
- Prognose-Verkehrsnetz wie im Prognose-Nullfall 2035





**Gesamtverkehr**  
Differenzen zum  
Prognose-Nullfall 2035  
in Kfz/24 h

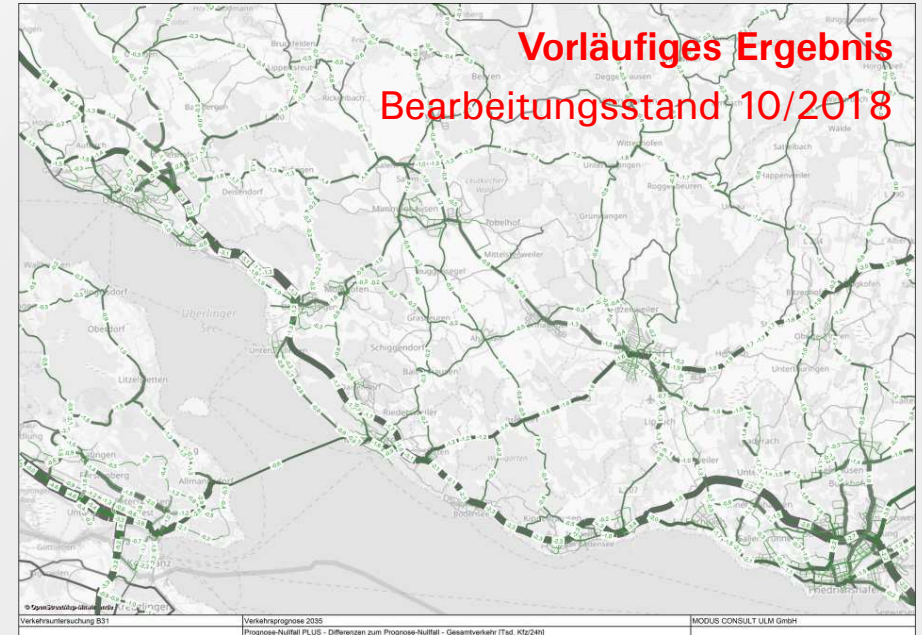
**Vorläufiges Ergebnis**  
**Bearbeitungsstand 10/2018**



Gesamtverkehr/24 h

B 31 im Planungsgebiet

Veränderungen zum Prognose-Nullfall 2035



Abschnitt	Szenario	Prognose-Nullfall 2035		Modal-Split 2035	
		Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h	ΔKfz/24 h
Oberuhldingen - Meersburg		21.300	19.600	-1.700	
Meersburg - Stetten		33.600	30.500	-3.100	
Stetten - Hagnau		23.200	21.100	-2.100	
Hagnau - Kirchberg		24.500	22.200	-2.300	
Kirchberg - Immenstaad		25.000	22.700	-2.300	
Immenstaad - Richtung FN		31.600	28.200	-3.400	

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

## Redaktioneller Hinweis

- Die im Rahmen dieser Präsentation vorgestellten Daten stellen lediglich einen ausgewählten Teil der kompletten Datenauswertung dar; Bearbeitungsstand der Daten ist das jeweilige Präsentationsdatum.
- Die vollständige und endgültige Auswertung von Daten, Darstellung von Ergebnissen und Empfehlungen erfolgt nicht im Rahmen einer Präsentation, sondern wird ausschließlich in Berichtsform dokumentiert und vorgelegt.