

# **Strategien für die Reduzierung des Flächenverbrauchs - Gemeinsamer Workshop der Landesarbeitskreise von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN in Bayern**

**am 26.3.2011 in Regensburg**

**Thema: Verkehrsinfrastruktur**

Vortrag von Karlheinz Rössler  
VIEREGG-RÖSSLER GmbH  
Innovative Verkehrsberatung  
Schornstr. 10  
D-81669 München

Chart 1

# Strukturierung des Flächenverbrauchs im Verkehr

## ● unmittelbarer Flächenverbrauch (quantifizierbar)

→ Flächen, die mit Asphalt, Beton, Schotter, Kies bedeckt und somit der Natur vollkommen entzogen sind

- Fahrbahnen incl. Standstreifen
- Abstellplätze, Garagen
- Serviceeinrichtungen (z.B. Werkstätten, Tankstellen, Laderampen etc.)

## ● Beeinträchtigung angrenzender Flächen

→ angrenzende Flächen (incl. Bankette und Böschungen), die in ihrem Wert bzw. ihrer Nutzbarkeit mehr oder weniger stark beeinträchtigt sind, und zwar durch

- Lärm
- Abgase, grobkörniger Staub, Feinstaub
- optische Verschandelung
- Barrierewirkung für querende Verkehrsteilnehmer oder Tiere, Verinselung von Biotopen ("Zerschneidung")

## → Folgen der negativen Auswirkungen auf angrenzende Flächen

- Gesundheitsschäden bei Menschen
- Unfallgefahr für Menschen und Tiere
- Zwang zu Umwegen wegen fehlenden Querungsmöglichkeiten
- Schäden an Flora und Fauna
- Wertverlust von Immobilien
- Entwertung von Erholungsgebieten
- Beeinträchtigung der Nutzung durch Gartenbau, Land- und Forstwirtschaft

# Quantifizierung des Flächenverbrauchs im Verkehr

(Stand: 2008)\*

	Streckenlängen (gerundet)	Flächen (gerundet)**	Flächenzunahme seit 1985**	
Eisenbahn	41.300 km	400 km <sup>2</sup> ***	□	
Straßen				
- Autobahnen	12.650 km	340 km <sup>2</sup>	□	51,4%
- Bundesstraßen	40.200 km	350 km <sup>2</sup>	□	28,1%
- Landesstraßen	86.530 km	570 km <sup>2</sup>	□	36,7%
- Kreisstraßen	91.620 km	530 km <sup>2</sup>	□	30,5%
- Gemeindestraßen	415.000 km	2.240 km <sup>2</sup>	■	30,0% ***
<b>Summe Straßen</b>	<b>646.000 km</b>	<b>4.030 km<sup>2</sup></b>	■	<b>32,1%</b>
zusätzliche Flächen im Straßenverkehr (Parkplätze, Garagen, Tankstellen, Werkstätten etc.)		800 km <sup>2</sup> ***	□	

357.000km<sup>2</sup>

Quelle: Verkehr in Zahlen 2009/2010

- \* Straßenflächen ohne Mittelstreifen, Bankette, Böschungen, sonstiges Straßenbegleitgrün
- \*\* eigene Berechnungen
- \*\*\* grobe Schätzungen

# Anteil der Flächen für Verkehr

Fläche der Bundesrepublik Deutschland	356.959 km <sup>2</sup>	=	100,0%
asphaltierte Straßenfläche	4.030 km <sup>2</sup>	=	1,1%
zusätzliche Flächen für Straßenverkehr	800 km <sup>2</sup>	=	0,2%
Flächen für Eisenbahn	400 km <sup>2</sup>	=	0,1%
zusammenhängende Fläche außerhalb von Ortschaften ohne Zerschneidung durch Straßen (Durchschnitt)	ca. 2,3 km <sup>2</sup>		

- durchschnittlich alle 1,5 km stößt man auf eine Straße
- die meisten Flächen in Deutschland sind weniger als 500 m von einer asphaltierten Straße entfernt
- hinzu kommen noch viele straßenartige Feld- und Forstwege

**Das gravierendste Problem ist die Zerstückelung der Landschaft**

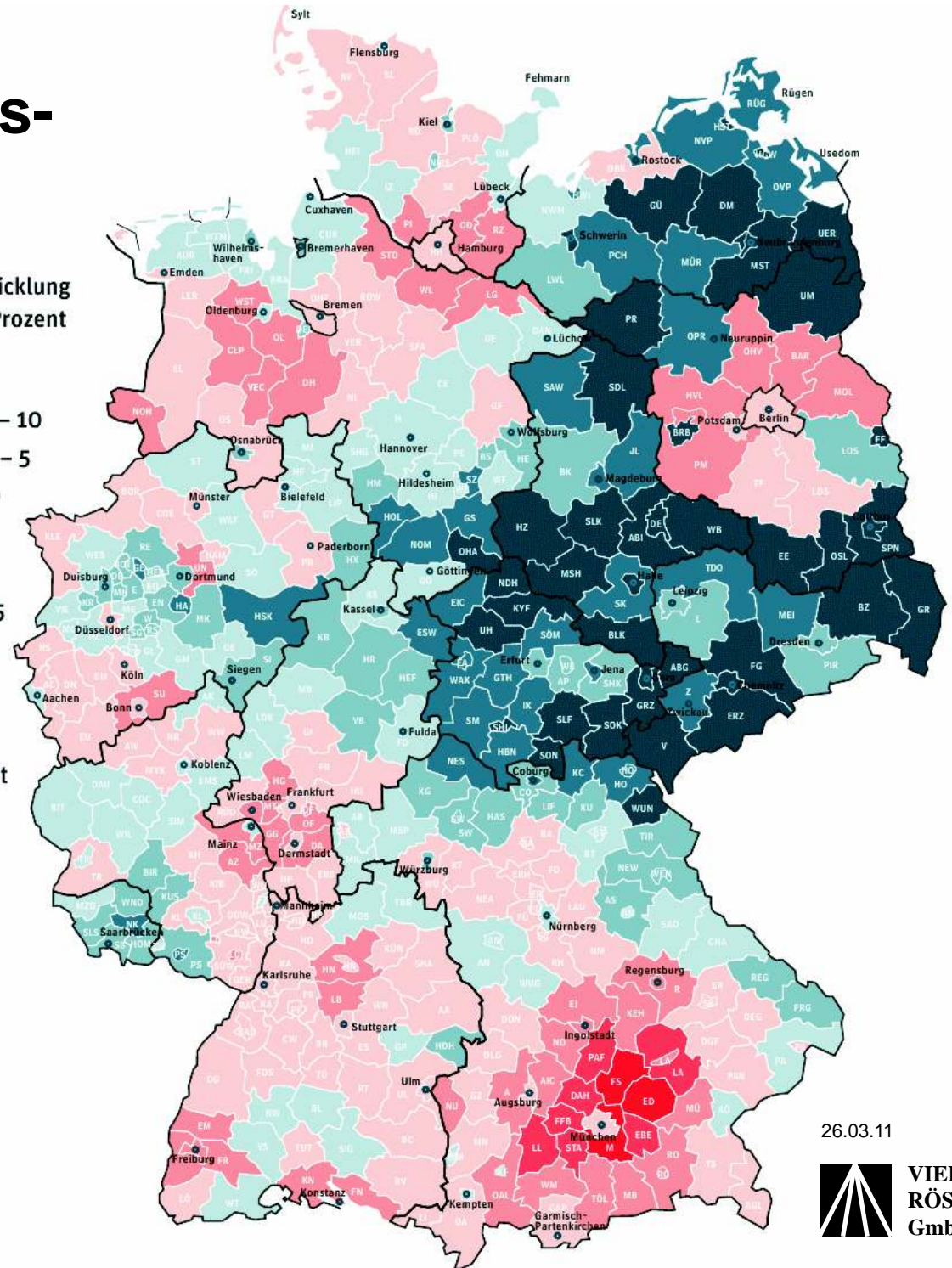
# Räumliche Bevölkerungsentwicklung bis 2025

Quelle:  
[www.berlin-institut.org](http://www.berlin-institut.org),  
 Die Demographische Lage  
 der Nation,  
 März 2011, S. 27

Prognostizierte  
 Bevölkerungsentwicklung  
 2008 bis 2025 in Prozent



(Datengrundlage:  
 Statistisches Bun-  
 desamt, Bundesamt  
 für Bauwesen und  
 Raumordnung)



26.03.11

# Szenarien der Verkehrsentwicklung

## Grundannahmen:

- Räumliche Bevölkerungsentwicklung setzt sich bis 2030 gleichermaßen fort
- Demographischer Wandel: weniger Schüler, Studenten, Berufstätige, mehr Rentner, zugleich immer höhere Lebenserwartung älter Menschen als bisher

## Szenario "Rasender Stillstand" des IFMO-Instituts ("konservativ"):

- Bruttosozialprodukt wächst nicht mehr
- Zunahme der sozialen Unterschiede
- leere Staatskassen
- ➔ Güterverkehr stagniert, motorisierter Personenverkehr geht insgesamt sogar leicht zurück
- ➔ Abwanderung aus den peripheren Regionen in die attraktiven Ballungsräume verstärkt sich

## Weiteres denkbares Szenario "postfossiles Zeitalter":

- Bruttosozialprodukt schrumpft bis 2030
- Zeit nach dem Peak Oil 2006 und nach Fukushima: Energie wird sehr viel teurer
- derzeitige Globalisierung mit vielen langen Transporten kehrt sich um zugunsten einer Wirtschaft der kurzen Wege und der Nähe
- Verstärkte Nutzung des Internets für Ausbildung und Beruf sowie beim Einkauf
- ➔ Güterverkehr geht zurück, motorisierter Personenverkehr nimmt stark ab, vor allem zu Hauptverkehrszeiten

## Fazit:

- ➔ Die Annahmen des weiteren Wachstums, die den bisherigen Verkehrsplanungen zugrundeliegt (insbes. Bundesverkehrswegeplanung) ist aller Voraussicht nach unzutreffend
- ➔ Neubau / Ausbau von Verkehrswegen ist angesichts der erkennbaren zukünftigen Entwicklung in der Regel überflüssig

Ausnahmen:

- Beseitigung von bestehenden Engpässen (z. B. ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein-Neckar, eigene S-Bahn-Gleise auf Außenstrecken in München)
- Schaffung von Infrastruktur wegen starker Siedlungsentwicklung (z. B. Münchner Norden)

# Fortsetzung Fazit:

- ➔ Rückbau von Straßen (-flächen) ist sinnvoll, zumal viele Straßen reparaturbedürftig sind
  - Stilllegung und Re-Naturierung von überzähligen Fahrspuren
  - Stilllegung und Re-Naturierung von ganzen Straßen, wenn diese wenig genutzt sind und zugleich parallele Straßen existieren
  - Umbau von Fahrspuren bzw. ganzen Straßen zu Radwegen
  - Umbau von straßenartigen Feld- und Forstwegen zu jeweils einem Grünstreifen zwischen zwei Betonstreifen