

4 Verkehrsmengenprognose

4.1 Grundlagen

Die im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung zu bewertenden möglichen Änderungen des Verkehrsnetzes sind unter Prognosegesichtspunkten zu bewerten. Als Prognosehorizont des vorliegenden Verkehrsentwicklungsplanes wird das Jahr 2025 definiert. Die künftige Entwicklung der Verkehrsmengen hängt im Wesentlichen von den folgenden Faktoren ab.



4.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Warendorf:

Als Datenquelle der künftigen möglichen Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Warendorf steht eine Berechnung der „Hildesheimer Planungsgruppe“ (Prof. Dr. J. Kolb und D. Kolb, Hildesheim) zur Verfügung. Demnach wird die Bevölkerung bis 2025 um 8,1% abnehmen. Zwischen den einzelnen Ortsteilen schwanken die Angaben zwischen -7,1 % und -8,4%.

Die Bezirksregierung Münster sieht die Entwicklung in ihrer aktuellen Berechnung mit einer Bevölkerungsabnahme um 12,1% zwischen 2009 und 2029 noch etwas pessimistischer.

Die Bertelsmanngruppe sieht Warendorf im demografischen Wegweiser dagegen mit einer Abnahme um 4,4% etwas positiver.

Wie die Gesamtentwicklung tatsächlich aussehen wird, hängt in erster Linie davon ab, wie das Wanderungssaldo ausfallen wird. Hier kann die Stadt durch entsprechende Anreize (z.B. Angebot attraktiver, günstiger Wohnstandorte) bedingt Einfluss auf die Entwicklung nehmen.

Für die Verkehrsmengenentwicklung wird eine Bevölkerungsentwicklung zwischen – 4% und -12 % angenommen. Als Trend kann der Mittelwert von -8% festgehalten werden. Diese Entwicklung bestimmt insbesondere den Binnen-, Quell- und Zielverkehr

➔ Trend: - 8%

Umland:

Insbesondere für die Entwicklung des Durchgangsverkehrs ist eine Betrachtung der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung in den Nachbarkommunen erforderlich. Für die Entwicklung im Kreis Warendorf schwanken die entsprechenden Angaben zwischen Abnahmen von -3% bei der Bertelsmann-Stiftung und -6% bei der Bezirksregierung Münster.

Für das gesamte Münsterland sieht die Bezirksregierung sogar eine leichte Zunahme um 0,3%.

Für die Stadt Münster werden weitere Zunahmen der Bevölkerungsentwicklung um 0,2 % bis zum Jahr 2015 errechnet.

Leichte Zunahmen werden auch für die Kreise Osnabrück (+1,4%), Gütersloh und Paderborn (+1,6%) berechnet.

Insgesamt kann für das nähere Umland der Stadt Warendorf eine etwas positivere Entwicklung als in der Stadt selber gesehen werden. Die Berechnungen liegen zwischen -3% und +1,5%.

→ Trend: zwischen – 3 % und + 1,5 %

4.1.2 Entwicklung der Bevölkerungsstruktur

Die Entwicklung der Bevölkerungsstruktur wird derzeit durch den demografischen Wandel bestimmt. Neben der bereits beschriebenen Abnahme der Bevölkerungszahl, die regional unterschiedlich ausfallen wird, ist der Alterungsprozess der Gesellschaft zu nennen. Dieser wird sich unterschiedlich auf die Verkehrsmengenentwicklung auswirken.

So wird der Anteil der Bevölkerung mit Führerschein zunehmen. Es werden gleichzeitig allerdings weniger Fahrten im Berufsverkehr und mehr Fahrten im Freizeitverkehr geben, was zu einer Abflachung der Spitzenstunden führen wird.

Zusätzlichen Verkehr wird die steigende Nachfrage nach Servicefahrten, mobilen Pflegediensten usw. auslösen.

Eine weitere Entwicklung ist die zunehmende Verkleinerung der durchschnittlichen Haushaltsgrößen und disperse Siedlungsstrukturen. Dies bedingt zunächst eine weitere Zunahme der täglichen Wege.

Insgesamt führt die Entwicklung der Bevölkerungsstruktur tendenziell zu einer weiteren Zunahme der Kfz-Mobilität.

→ Unterschiedliche Szenarien denkbar, Trend zu mehr „erzwungener Kfz-Mobilität“

4.1.3 Entwicklung des Modal Split

Auch die künftige Entwicklung der Verkehrsmittelwahl an den Wegen wird entscheidend durch den demografischen Wandel beeinflusst. Dabei spricht der sogenannte Kohorteneffekt für eine Erhöhung des MIV-Anteils. Es ist zu beobachten, dass Verhaltensmuster im Alter beibehalten werden. Somit wird die künftige Generation der über 60jährigen tendenziell deutlich häufiger das Auto nutzen (wollen) als die heutige Generation der über 60jährigen das tut. Auch die bereits angesprochenen dispersen Siedlungsstrukturen werden den Zwang zur Automobilität erhöhen.

In wieweit diese Wünsche oder auch Zwänge nach bzw. zur Autonutzung auch realisiert werden können hängt wiederum von der Entwicklung der Kosten und des zur Verfügung stehenden Einkommens ab. Hier spricht der derzeitige Trend eher für eine gezwungenermaßen abnehmende Autonutzung.

Der ÖPNV steht künftig angesichts der Ausdünnung der wichtigsten Nachfragergruppe, der Schüler, vor einer besonderen Herausforderung. Hier sieht der derzeitige Trend so aus, als würde künftig das ÖPNV-Angebot gerade im ländlichen Raum weiter ausgedünnt werden müssen, was einen weiteren Zwang zur Nutzung des eigenen Autos oder als Mitfahrer mit sich bringt. Wie weit Fördermaßnahmen des Umweltverbundes in Zukunft die Verkehrsmittelwahl beeinflussen können kann nicht abgeschätzt werden.

- Trend zur Steigerung des MIV-Anteils, auch abhängig von der Entwicklung der Einkommen und der Kosten der individuellen Mobilität
- Entwicklung des Anteils des Umweltverbundes abhängig von Höhe und Erfolg der Fördermaßnahmen

4.1.4 Allgemeine Verkehrsmengenentwicklung

Die allgemeine Verkehrsmengenentwicklung wird aus übergeordneten Gutachten abgeleitet, die den bundesweiten Trend der Verkehrsmengenentwicklung darstellen. Hier hat sich neben der Prognose zum Bundesverkehrswegeplan auch die in unregelmäßigen Abständen erscheinende Shell-Prognose bewährt.

Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan sieht bei der künftigen Entwicklung der Verkehrsmengen weitere Zunahmen im Personenverkehr um 12,4 % und im Straßengüterverkehr um 44,8 %. Diese werden insbesondere auf den Bundesfernstraßen eintreten und in Warendorf allenfalls auf den Bundesstraßen 64 und 475, allerdings nicht in dem hier zitierten Ausmaß zu spüren sein.

Shell-Prognose

Die aktuelle Shell-Prognose sieht bis 2030 eine weitere Steigerung des Pkw-Bestands um 5,7%, dabei steigt die Jahresfahrleistung noch um 1,2%.

- Personenverkehr: + 12,4% bis + 5,7%
- Güterverkehr: + 44,8 % (Bundestrend)

4.1.5 Infrastrukturelle Entwicklungen

Hier ist zum Einen der 6-streifige Ausbau der BAB A 1 sowie der Lückenschluss der BAB A 33 zwischen Osnabrück und Bielefeld anzuführen. Die zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrsmengenentwicklung in Warendorf werden allerdings sehr gering und damit zu vernachlässigen sein.

→ Keine nennenswerten Einflussgrößen

4.2 Entwicklungsszenarien

Aus den gezeigten Entwicklungen ist ersichtlich, dass eine Prognose der künftigen Verkehrsmengenentwicklung nicht ohne Szenarien möglich ist. Es sprechen einige Tendenzen für eine leichte Verkehrsmengenabnahme. Andere eher für eine Zunahme. Insgesamt sind drei Szenarien in Warendorf denkbar.

Szenarien		
A: Minimal	B: Trend	C: Maximal
<ul style="list-style-type: none"> - Starker Bevölkerungsrückgang - Hohe Steigerung der Energiekosten - Starke Förderung NMIV/ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> - Moderater Bevölkerungsrückgang - Moderate Steigerung der Energiekosten - Moderate Förderung NMIV/ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> - Geringer Bevölkerungsrückgang - Geringe Steigerung der Energiekosten - Geringe Förderung NMIV/ÖPNV
- 5 %	+/- 0 %	+ 5 %

Für die nachfolgenden Berechnungen in der Maßnahmenuntersuchung wird das Trendszenario als wahrscheinlichstes Szenario gewählt.

→ Grundlage für die Maßnahmenuntersuchung: Trendszenario +/- 0%